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

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ

NGÀNH: KINH TẾ CHÍNH TRỊ

HÀ NỘI - 2026

Công trình được hoàn thành tại
Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh

Người hướng dẫn khoa học: **1. PGS.TS. Nguyễn Minh Quang**

2. TS. Phùng Lê Dung

Phản biện 1: .....
.....

Phản biện 2: .....
.....

Phản biện 3: .....
.....

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án cấp Học viện họp tại Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh

Vào hồi .... giờ ...., ngày ... tháng ... năm 2026

Có thể tìm hiểu luận án tại Thư viện Quốc gia và Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ không chỉ là quá trình tạo lập nguồn tài chính cho đầu tư mà còn là quá trình tổ chức, phân bổ và điều tiết các nguồn lực xã hội thông qua sự kết hợp giữa Nhà nước và thị trường. Hiệu quả huy động vốn phản ánh năng lực của thể chế kinh tế trong việc chuyển hóa các nguồn lực thành nguồn lực đầu tư phát triển, góp phần mở rộng không gian kinh tế, nâng cao năng suất và thúc đẩy tăng trưởng bền vững.

Những năm qua, tỉnh Cà Mau đã từng bước đa dạng hóa các nguồn vốn từ ngân sách nhà nước, vốn hỗ trợ của Trung ương, vốn tín dụng, vốn đầu tư nước ngoài, doanh nghiệp và người dân để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Nguồn vốn huy động đã góp phần xây dựng nhiều công trình giao thông trọng điểm, 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. Tuy nhiên, kết quả huy động vốn vẫn chưa tương xứng với yêu cầu phát triển; cơ cấu nguồn vốn còn phụ thuộc nhiều vào ngân sách nhà nước; việc huy động nguồn lực từ khu vực tư nhân, thị trường vốn và hợp tác công – tư còn hạn chế. Đồng thời, chất lượng quy hoạch, năng lực chuẩn bị dự án, cơ chế khai thác nguồn lực, hiệu quả phối hợp giữa các chủ thể và ứng dụng chuyển đổi số trong quản trị huy động vốn chưa đáp ứng yêu cầu thực tiễn.

Trong giai đoạn phát triển mới, yêu cầu mở rộng không gian phát triển, tăng cường liên kết vùng, thực hiện mô hình chính quyền địa phương hai cấp và đẩy mạnh chuyển đổi số đòi hỏi phải đổi mới cơ chế huy động, phân bổ và sử dụng các nguồn lực đầu tư. Mâu thuẫn giữa nhu cầu vốn ngày càng lớn với năng lực huy động và phân bổ nguồn lực còn hạn chế đang trở thành điểm nghẽn đối với phát triển giao thông đường bộ của tỉnh Cà Mau. Vì vậy, nghiên cứu đề tài ***"Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau"*** có ý nghĩa cấp thiết cả về lý luận và thực tiễn, góp phần bổ sung cơ sở lý luận và cung cấp luận cứ khoa học nhằm hoàn thiện cơ chế huy động vốn, đáp ứng yêu cầu phát triển nhanh, bền vững của tỉnh Cà Mau trong thời kỳ mới.

2. Mục tiêu và nhiệm vụ nghiên cứu

2.1. Mục tiêu 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.

2.2. 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.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1. 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.

3.2. 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: Việc nghiên cứu, đánh giá thực trạng được thực hiện cho giai đoạn từ năm 2016 đến năm 2025. Trên cơ sở đó, luận án đề xuất quan điểm và hệ thống giải pháp huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045.

Phạm vi về không gian: Luận án nghiên cứu hoạt động huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Cà Mau theo địa giới hành chính sau sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh năm 2025. Các số liệu phục vụ phân tích thực trạng giai đoạn 2016–2025 được tổng hợp, chuẩn hóa theo địa giới tỉnh Cà Mau sau hợp nhất, bảo đảm tính thống nhất và khả năng so sánh trong toàn bộ thời kỳ nghiên cứu.

4. 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.

5. Đóng góp mới về khoa học của luận án

Một là, luận án xây dựng và luận giải khái niệm trung tâm về huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh dưới góc độ ngành Kinh tế chính trị; làm rõ bản chất, nội hàm và cơ chế huy động, phân bổ, sử dụng nguồn lực trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa.

Hai là, luận án xây dựng và hoàn thiện khung phân tích về huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ cấp tỉnh, làm cơ sở lý luận và phương pháp luận để phân tích thực trạng, đánh giá các nhân tố ảnh hưởng và đề xuất giải pháp phù hợp với điều kiện phát triển mới.

Ba là, luận án phân tích, đánh giá toàn diện thực trạng huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025; chỉ ra những kết quả, hạn chế, nguyên nhân và các điểm nghẽn trong cơ chế huy động vốn; trên cơ sở đó đề xuất hệ thống quan điểm và giải pháp hoàn thiện cơ chế huy động vốn đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045.

6. 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

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

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

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 quan trọng về huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, là cơ sở để luận án kế thừa và tiếp tục nghiên cứu đối với 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 các công trình nghiên cứu 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 làm rõ. Tuy nhiên, trước yêu cầu phát triển mới của đất nước, vẫn còn một số khoảng trống cần tiếp tục nghiên cứu.

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.

Từ những khoảng trống trên, luận án tập trung xây dựng cơ sở lý luận và 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; phân tích, đánh giá thực trạng huy động vốn ở tỉnh Cà Mau

giai đoạn 2016–2025; trên cơ sở đó đề xuất quan điểm và giải pháp tăng cường huy động vốn 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

Theo cách tiếp cận của luận án tác giả, *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.*

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

Từ khái niệm trên, có thể khái quát một số đặc điểm cơ bản của huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh như sau:

(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

(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

(3) Huy động vốn trong lĩnh vực giao thông đường bộ phụ thuộc vào khung thể chế, chính sách và mức độ minh bạch của quy trình đầu tư

(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

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

Từ khái niệm và đặc điểm nêu trên, huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh có những vai trò chủ yếu sau:

(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.

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

(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

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

Việc huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh được triển khai theo quy trình gồm các bước chủ yếu sau: *Một là,* xác định nhu cầu vốn cho phát triển giao thông đường bộ. *Hai là*, tạo lập và huy động các nguồn vốn cho phát triển giao thông đường bộ. *Ba là*, tổ chức phân bổ và sử dụng vốn cho phát triển giao thông đường bộ. *Bốn là*, kiểm tra, giám sát và điều tiết quá trình huy động vốn.

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

Việc huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh được thực hiện thông qua các phương thức chủ yếu sau: *Thứ nhất*, huy động vốn thông qua ngân sách nhà nước. *Thứ hai*, huy động vốn thông qua tín dụng và các tổ chức tài chính. *Thứ ba*, huy động vốn thông qua hợp tác công - tư. *Thứ tư*, huy động vốn thông qua đầu tư trực tiếp nước ngoài và các nguồn vốn quốc tế. *Thứ năm*, huy động vốn thông qua thị trường vốn. Thứ sáu, huy động vốn thông qua khai thác nguồn lực đất đai và các nguồn lực xã hội khác.

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

Để đánh giá kết quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh, luận án sử dụng các tiêu chí chủ yếu sau: *Một là*, tiêu chí về quy mô, cơ cấu và khả năng đa dạng hóa nguồn vốn. *Hai là*, tiêu chí về chất lượng thể chế, năng lực quản trị và mức độ minh bạch. *Ba là*, tiêu chí về tính bền vững tài chính, chuyển đổi số và hiệu ứng xã hội. *Bốn là*, tiêu chí về kết quả phân bổ và sử dụng vốn theo không gian phát triển.

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

Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh chịu sự tác động của các nhóm nhân tố chủ yếu sau.

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. *Hai là,* đặc điểm kinh tế – xã hội của địa phương. *Ba là,* môi trường kinh tế vĩ mô và sự phát triển của thị trường tài chính. *Bốn là,* khung thể chế, pháp luật và ổn định chính trị. Năm là, quá trình hội nhập kinh tế và liên kết vùng.

2.2.3.2. Nhóm nhân tố chủ quan

Một là chủ trương, chính sách và định hướng phát triển của địa phương. *Hai là,* chất lượng quy hoạch và kế hoạch phát triển giao thông đường bộ. *Ba là,* năng lực quản lý và tổ chức thực hiện của chính quyền địa phương. *Bốn là,* năng lực của chủ đầu tư và các chủ thể tham gia huy động vốn. *Năm là,* mức độ minh bạch và hiệu quả phối hợp giữa các chủ thể.

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

Được nghiên cứu trên các khía cạnh: (1) Xây dựng cơ chế huy động vốn đa dạng cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; (2) Hoàn thiện thể chế và cơ chế quản lý huy động, phân bổ, sử dụng vốn; (3) Gắn huy động vốn với phát triển công nghiệp, logistics, liên kết vùng và nâng cao hiệu quả đầu tư.

2.3.2. Kinh nghiệm một số địa phương trong nước

Được nghiên cứu trên các khía cạnh: (1) Đa dạng hóa nguồn lực và phương thức huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; (2) Gắn huy động vốn với quy hoạch phát triển, khai thác lợi thế địa phương và tổ chức không gian kinh tế; (3) Nâng cao hiệu quả huy động, phân bổ và sử dụng vốn đầu tư.

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

Một là, xây dựng cơ chế, chính sách huy động vốn phù hợp với điều kiện phát triển của tỉnh Cà Mau. *Hai là*, đa dạng hóa các nguồn vốn và phương thức huy động cho 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. *Bốn là*, nâng cao hiệu quả quản lý, giám sát và sử dụng nguồn vốn đầu tư.

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

Tỉnh Cà Mau có vị trí địa lý đặc thù, là cực Nam của Tổ quốc, giữ vai trò cửa ngõ kết nối kinh tế biển và vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Bên cạnh những tiềm năng phát triển, điều kiện địa hình, biến đổi khí hậu, quy mô nền kinh tế và nguồn lực tài chính còn hạn chế đã tác động trực tiếp đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

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

Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau từng bước được đầu tư, góp phần cải thiện năng lực kết nối, mở rộng không gian phát triển và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế - xã hội. Tuy nhiên, hệ thống hạ tầng vẫn thiếu đồng bộ giữa các cấp đường, chất lượng và khả năng kết nối còn hạn chế, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển và liên kết vùng trong giai đoạn mới. Thực trạng này phản ánh khoảng cách giữa nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng với khả năng huy động và phân bổ nguồn lực đầu tư, đặt ra yêu cầu tiếp tục đổi mới cơ chế huy động vốn để phát triển giao thông đường bộ theo hướng đồng bộ, hiện đại và bền vững.

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

Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau chịu tác động đồng thời của những thuận lợi và khó khăn chủ yếu sau:

Về thuận lợi: 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. Hai là, vị trí địa kinh tế và tiềm năng phát triển kinh tế biển tạo nhu cầu và động lực huy động vốn. Ba là, sự

phát triển kinh tế và chuyển dịch cơ cấu tạo nền tảng tích lũy và mở rộng nguồn lực tài chính. Bốn là, xu hướng liên kết vùng và triển khai các dự án giao thông liên vùng mở rộng không gian huy động vốn. 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.

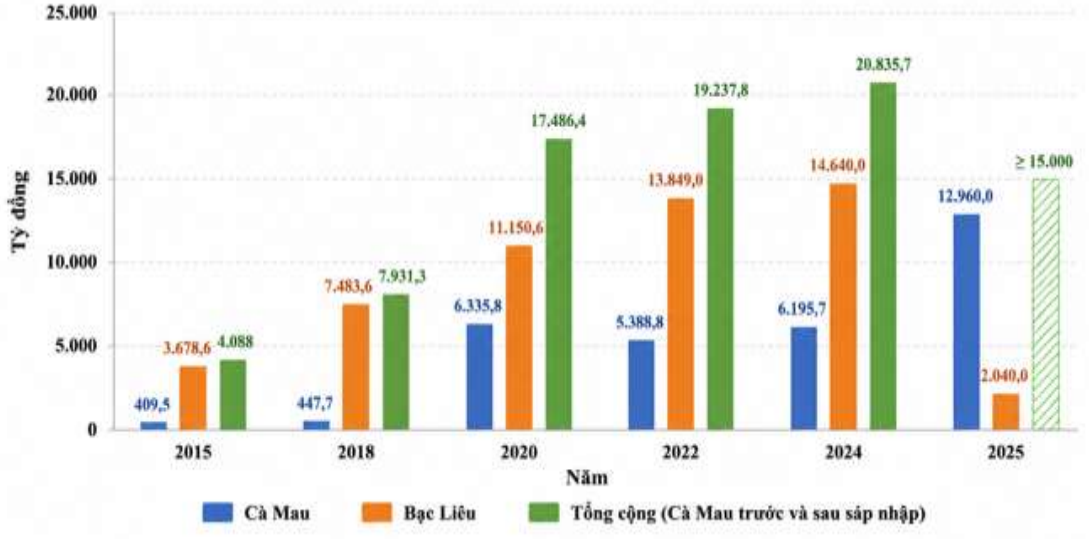
Về khó khăn: Một là, quy mô nền kinh tế địa phương còn hạn chế trong khi yêu cầu đầu tư hạ tầng tăng mạnh theo không gian phát triển mở rộng. Hai là, điều kiện tự nhiên, địa hình – địa chất đặc thù và tác động của biến đổi khí hậu làm gia tăng chi phí đầu tư, hạn chế khả năng huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ. 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. 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. 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.

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

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 vốn cho đầu tư kết cấu hạ tầng. Giai đoạn 2015–2025, thu ngân sách tỉnh Cà Mau có xu hướng tăng nhưng chưa bền vững, còn phụ thuộc vào nguồn thu từ tài nguyên và đất đai, trong khi nguồn thu nội địa còn hạn chế. Điều này làm giảm khả năng chủ động bố trí vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

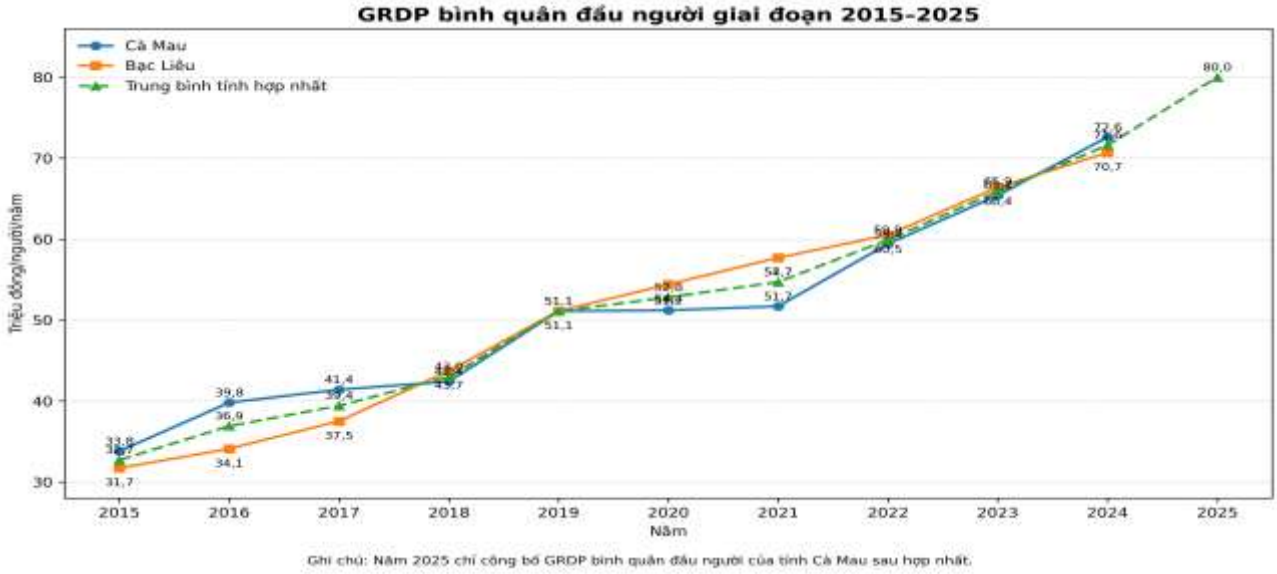


Biểu đồ 3.1: Thu ngân sách Nhà nước ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2015 - 2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp

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

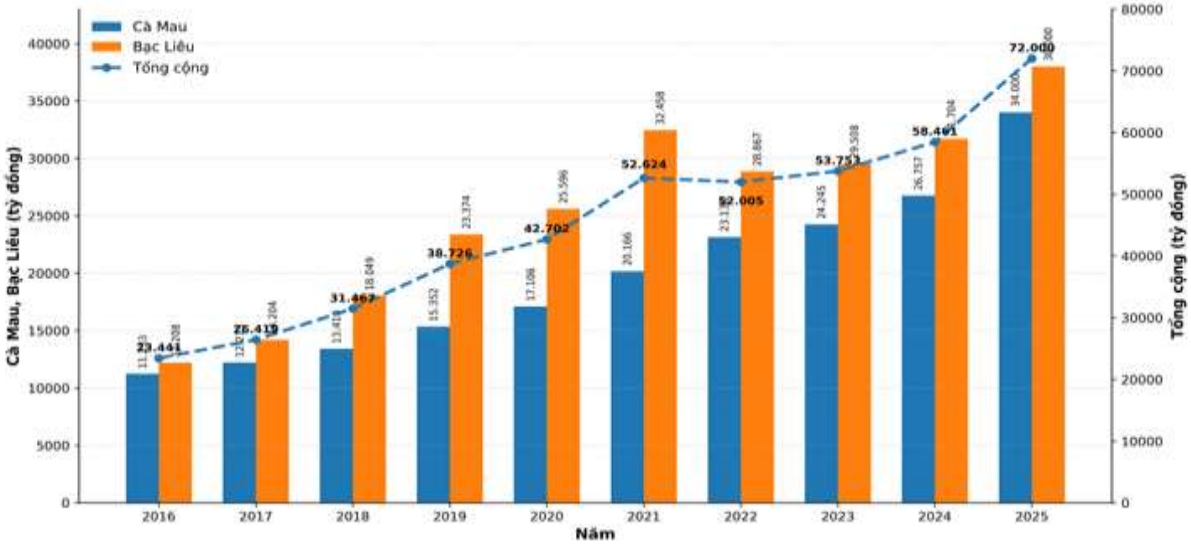


Biểu đồ 3.2: GRDP bình quân đầu người của tỉnh Cà Mau giai đoạn 2015 - 2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp

Từ biểu đồ 3.2 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



Biểu đồ 3.3: Tổng vốn đầu tư toàn xã hội thực hiện ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp

Biểu đồ 3.3 cho thấy, tổng vốn đầu tư toàn xã hội trên địa bàn tỉnh Cà Mau tăng từ 23.441 tỷ đồng năm 2016 lên 72.000 tỷ đồng năm 2025, tăng hơn 3 lần sau 10

năm. Điều này phản ánh năng lực huy động nguồn lực đầu tư của tỉnh từng bước được cải thiện, tạo điều kiện phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Tuy nhiên, quy mô vốn hiện có vẫn chưa đáp ứng yêu cầu đầu tư ngày càng lớn, đòi hỏi tiếp tục nâng cao hiệu quả huy động và phân bổ nguồn vốn.

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

Nguồn vốn FDI là kênh bổ sung quan trọng để đa dạng hóa nguồn lực đầu tư. Giai đoạn 2015–2025, vốn FDI vào tỉnh Cà Mau có xu hướng tăng, phản ánh môi trường đầu tư từng bước được cải thiện. Tuy nhiên, quy mô FDI còn nhỏ, chưa tương xứng với tiềm năng phát triển, nên đóng góp vào huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ vẫn còn hạn chế.

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 tài chính cho phát triển kinh tế. Giai đoạn 2016–2025, quy mô huy động vốn và dư nợ tín dụng tại tỉnh Cà Mau tăng, cho thấy khả năng cung ứng vốn từng bước được cải thiện. Tuy nhiên, tín dụng tăng chưa ổn định, trong khi nhu cầu vốn dài hạn cho phát triển giao thông đường bộ ngày càng lớn.

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

Quy mô đầu tư vào lĩnh vực vận tải – kho bãi cùng với sự gia tăng doanh thu, hành khách và hàng hóa vận chuyển giai đoạn 2016–2025 phản ánh nhu cầu vận tải đường bộ ngày càng lớn ở tỉnh Cà Mau. Đây vừa là động lực, vừa là áp lực đối với phát triển kết cấu hạ tầng, đồng thời mở rộng dư địa huy động các nguồn lực xã hội cho đầu tư giao thông đường bộ.

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 với nhiều hình thức khác nhau là bộ phận quan trọng trong cơ cấu huy động nguồn lực cho phát triển giao thông đường bộ, nhất là trong điều kiện ngân sách địa phương còn hạn chế và nhu cầu đầu tư hạ tầng ngày càng lớn. Không chỉ góp phần bổ sung nguồn vốn trung và dài hạn, các dòng vốn này còn tạo điều kiện tiếp cận công nghệ, kinh nghiệm quản lý và phương thức tổ chức đầu tư hiện đại, qua đó nâng cao chất lượng và hiệu quả phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

Thứ nhất, về nguồn vốn ODA

Huy động vốn ODA đã trở thành một trong những nguồn lực quan trọng bổ sung cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của tỉnh Cà Mau trong điều kiện nguồn lực ngân sách còn hạn chế. Nguồn vốn này được ưu tiên cho các công trình giao thông quy mô lớn, có tính kết nối vùng và tạo động lực phát triển, cho thấy vai trò quan trọng của ODA trong huy động nguồn lực đầu tư đối với các dự án giao thông chiến lược.

Thứ hai, nguồn vốn FDI

Nguồn vốn FDI ngày càng có vai trò quan trọng trong phát triển hạ tầng và mở rộng không gian kinh tế địa phương. Dù phần lớn dự án FDI không trực tiếp đầu tư vào giao thông đường bộ, nhưng sự gia tăng dòng vốn này đã làm tăng nhu cầu vận tải, logistics và kết nối hạ tầng, qua đó thúc đẩy đầu tư giao thông.



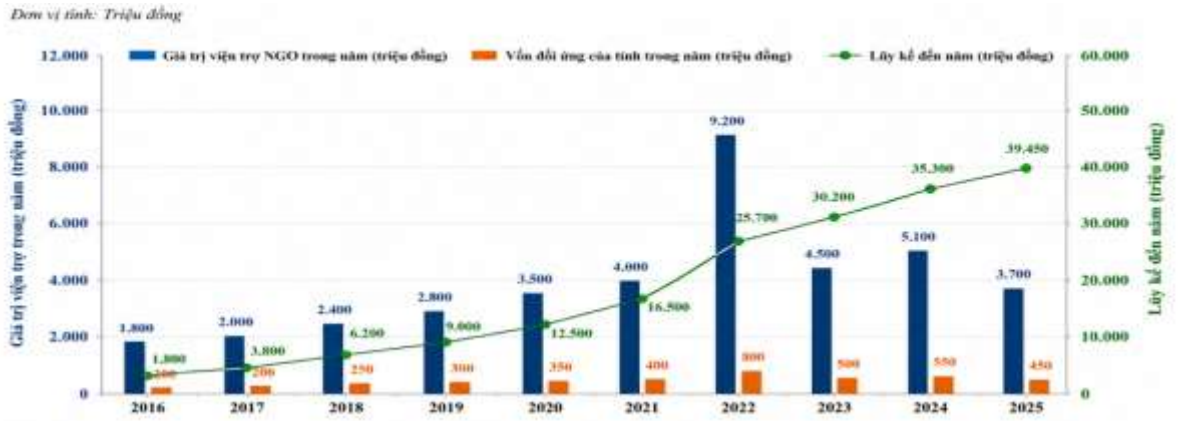
Biểu đồ 3.4: Quy mô vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) trên địa bàn tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025.

Nguồn: Tác giả tổng hợp

Từ biểu đồ 3.4 cho thấy, quy mô vốn FDI có xu hướng tăng nhanh trong giai đoạn 2016–2025, từ 38,08 triệu USD năm 2016 lên 61,05 triệu USD năm 2018, 84,05 triệu USD năm 2019, tăng mạnh lên 294,12 triệu USD năm 2020, đạt 542,65 triệu USD năm 2024 và dự kiến 585,00 triệu USD năm 2025. Sự gia tăng của dòng vốn FDI đã góp phần mở rộng nguồn lực đầu tư, tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của tỉnh.

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

Thời gian qua được triển khai tương đối chặt chẽ, đúng quy định, qua đó góp phần huy động thêm nguồn lực hỗ trợ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và phục vụ các mục tiêu phát triển kinh tế – xã hội của địa phương.



Biểu đồ 3.5: 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

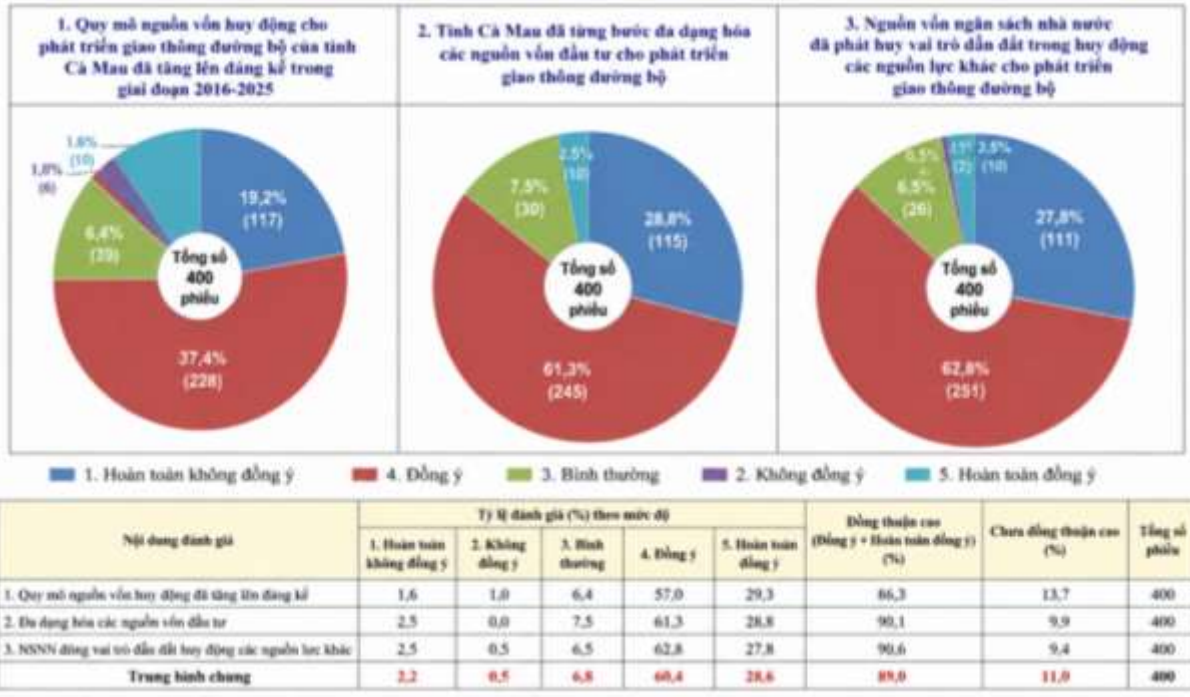
Từ biểu đồ 3.5 cho thấy, nguồn vốn viện trợ của các tổ chức phi chính phủ nước ngoài (NGO) cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025 tuy có quy mô không lớn nhưng là nguồn vốn bổ trợ quan trọng. Lũy kế đến năm 2025, tổng giá trị viện trợ đạt khoảng 50 tỷ đồng, trong đó vốn tài trợ

khoảng 45 tỷ đồng và vốn đối ứng của tỉnh khoảng 5 tỷ đồng; riêng năm 2022 đạt 9,2 tỷ đồng và năm 2023 đạt 4,5 tỷ đồng.

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 nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của tỉnh Cà Mau có sự chuyển dịch theo hướng đa dạng và bền vững hơn. Nếu giai đoạn đầu chủ yếu dựa vào ngân sách địa phương và đóng góp của người dân thì từ năm 2018 trở đi đã từng bước mở rộng huy động vốn từ ngân sách trung ương, doanh nghiệp và các nguồn vốn ngoài nhà nước.



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 3.6: 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 3.6 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.

Thứ hai, các phương thức huy động vốn

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

Giai đoạn 2016–2025, cơ cấu vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau từng bước đa dạng hóa, với sự tham gia của ngân sách trung ương, ngân sách địa phương, nguồn thu xổ số kiến thiết và các nguồn vốn ngoài nhà nước. Qua đó, góp phần tăng nguồn lực đầu tư các công trình giao thông trọng điểm, thúc đẩy kết nối nội tỉnh và liên vùng. Tuy nhiên, nguồn vốn ngân sách nhà nước vẫn giữ vai trò chủ đạo, trong khi huy động vốn ngoài ngân sách còn hạn chế, đặt ra yêu cầu tiếp tục đa dạng hóa nguồn vốn và nâng cao hiệu quả huy động, sử dụng vốn.

Hai là, vốn trái phiếu Chính phủ

Giai đoạn 2016–2025, nguồn vốn trái phiếu Chính phủ được phân bổ thông qua

ngân sách trung ương cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau đạt khoảng 4.332.531 triệu đồng, góp phần đầu tư các công trình giao thông trọng điểm. Tuy nhiên, nguồn vốn này phụ thuộc vào chính sách phát hành trái phiếu, giới hạn nợ công và cơ chế phân bổ của trung ương, đặt ra yêu cầu nâng cao hiệu quả sử dụng vốn và đa dạng hóa các kênh huy động nhằm giảm sự phụ thuộc vào ngân sách nhà nước

Ba là, vốn thông qua thị trường chứng khoán

Giai đoạn 2016–2025, quy mô vốn huy động của khu vực doanh nghiệp thông qua thị trường chứng khoán tăng từ 12.500.000 triệu đồng lên 45.000.000 triệu đồng, góp phần mở rộng nguồn lực đầu tư cho giao thông, logistics và hạ tầng phục vụ kinh tế biển ở tỉnh Cà Mau. Tuy nhiên, khả năng huy động vốn còn phụ thuộc vào năng lực tài chính của doanh nghiệp và sự phát triển của thị trường vốn, đặt ra yêu cầu hoàn thiện cơ chế, chính sách nhằm nâng cao hiệu quả huy động và giảm áp lực cho ngân sách nhà nước.

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

Giai đoạn 2016–2025, vốn huy động của các tổ chức tín dụng tại tỉnh Cà Mau tăng từ 20.535 tỷ đồng lên 86.950 tỷ đồng; dư nợ tín dụng tăng từ 30.245 tỷ đồng lên 127.000 tỷ đồng, phản ánh sự mở rộng khả năng huy động và cung ứng vốn cho nền kinh tế. Nguồn vốn này góp phần đáp ứng nhu cầu tài chính của doanh nghiệp xây dựng, vận tải, logistics và hỗ trợ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Tuy nhiên, tăng trưởng tín dụng chưa ổn định, đặt ra yêu cầu nâng cao hiệu quả phân bổ vốn và khả năng tiếp cận tín dụng phục vụ đầu tư hạ tầng.

Năm là, vốn từ doanh nghiệp

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 kết nối nội tỉnh. Giai đoạn 2021–2025, tỉnh tiếp tục thúc đẩy huy động nguồn lực doanh nghiệp thông qua hình thức PPP và các phương thức đầu tư phù hợp, góp phần đa dạng hóa nguồn vốn, giảm áp lực cho ngân sách nhà nước. Tuy nhiên, khả năng thu hút vốn doanh nghiệp vào các dự án giao thông quy mô lớn còn hạn chế do thời gian thu hồi vốn dài và cơ chế chia sẻ rủi ro chưa đủ hấp dẫn.

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



Biểu đồ 3.7: 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

Giai đoạn 2016–2025, vốn đầu tư từ khu vực doanh nghiệp và dân cư tại tỉnh Cà Mau tăng từ 18,4 nghìn tỷ đồng lên khoảng 60,0 nghìn tỷ đồng; trong đó, năm 2025, vốn doanh nghiệp đạt 25,0 nghìn tỷ đồng và vốn dân cư đạt 35,0 nghìn tỷ đồng. Sự gia tăng này phản ánh tiềm năng huy động nguồn lực xã hội, tạo điều kiện thu hút sự tham gia của doanh nghiệp và người dân vào phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, nhất là giao thông nông thôn và các tuyến kết nối phục vụ sản xuất. Tuy nhiên, khả năng chuyển hóa nguồn lực xã hội thành vốn đầu tư trực tiếp cho giao thông còn hạn chế do cơ chế khuyến khích, chia sẻ rủi ro và thời gian thu hồi vốn chưa đủ hấp dẫn

Bảy là, nguồn vốn từ xổ số kiến thiết

Giai đoạn 2016–2025, nguồn thu xổ số kiến thiết của tỉnh Cà Mau tăng từ 948,0 tỷ đồng lên khoảng 3.800,0 tỷ đồng, góp phần bổ sung nguồn lực ngân sách địa phương cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, trong đó có giao thông đường bộ. Sự gia tăng nguồn thu giúp địa phương chủ động cân đối vốn đầu tư, bố trí vốn đối ứng và nâng cao khả năng huy động các nguồn lực khác, qua đó giảm sự phụ thuộc vào ngân sách trung ương, thúc đẩy kết nối giao thông và phát triển kinh tế địa phương.

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

Giai đoạn 2016–2025, tỉnh Cà Mau đã từng bước đa dạng hóa các nguồn vốn cho phát triển giao thông đường bộ. Mặc dù nguồn lực ngân sách còn hạn chế và điều kiện phát triển còn nhiều khó khăn, công tác huy động vốn đã đạt những kết quả tích cực, từng bước chuyển từ phụ thuộc chủ yếu vào ngân sách nhà nước sang huy động tổng hợp các nguồn lực xã hội. Qua đó, góp phần nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

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 giai đoạn 2016–2025, tỉnh Cà Mau đã tranh thủ nguồn vốn ODA và vốn vay ưu đãi để đầu tư một số công trình giao thông trọng điểm, góp phần giảm áp lực cho ngân sách địa phương, đồng thời tiếp nhận công nghệ và kinh nghiệm quản lý dự án. Bên cạnh đó, mặc dù quy mô FDI còn khiêm tốn và chưa đầu tư trực tiếp nhiều vào hạ tầng giao thông đường bộ, nhưng đã góp phần cải thiện môi trường đầu tư, thúc đẩy phát triển logistics và mở rộng khả năng huy động các nguồn lực xã hội cho phát triển kết cấu hạ tầng.

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.

Giai đoạn 2016–2025, ngân sách trung ương và ngân sách địa phương vẫn là nguồn vốn chủ yếu đầu tư các công trình giao thông trọng điểm, bảo đảm kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Đồng thời, ngân sách nhà nước phát huy vai trò "vốn mồi", định hướng và dẫn dắt huy động các nguồn lực ngoài ngân sách, khẳng định vai trò điều tiết của Nhà nước trong phân bổ nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

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.

Nguồn vốn trái phiếu Chính phủ hỗ trợ đầu tư một số công trình giao thông trọng điểm, góp phần đẩy nhanh tiến độ xây dựng và giảm áp lực cho ngân sách nhà nước. Bên cạnh đó, mặc dù quy mô huy động vốn qua thị trường chứng khoán còn khiêm tốn, nhưng đã mở thêm kênh huy động vốn trung và dài hạn, từng bước giảm phụ thuộc vào ngân sách và đa dạng hóa nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

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.

Quy mô huy động vốn và dư nợ tín dụng không ngừng tăng, góp phần mở rộng khả năng cung ứng vốn trung và dài hạn cho các doanh nghiệp đầu tư, xây dựng và vận tải. Qua đó, từng bước phát huy vai trò của thị trường tài chính trong huy động và phân bổ nguồn lực cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

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.

Giai đoạn 2016–2025, sự tham gia của doanh nghiệp thông qua các hình thức xã hội hóa đầu tư đã bổ sung nguồn lực, giảm áp lực cho ngân sách nhà nước. Đồng thời, phong trào "Nhà nước và nhân dân cùng làm" tiếp tục phát huy hiệu quả, tạo sự đồng thuận xã hội và huy động nguồn lực của cộng đồng tham gia xây dựng, nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Tóm lại, giai đoạn 2016–2025, tỉnh Cà Mau đã từng bước hình thành cơ cấu huy động vốn tương đối đa dạng cho phát triển giao thông đường bộ, kết hợp nguồn vốn ngân sách nhà nước với các nguồn lực ngoài ngân sách. Mặc dù quy mô huy động vốn chưa đáp ứng yêu cầu phát triển, nhưng kết quả đạt được đã tạo nền tảng quan trọng để mở rộng nguồn lực đầu tư, nâng cao hiệu quả phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong thời gian tới.

3.3.2. Khó khăn, hạn chế và nguyên nhân

3.3.2.1. Những khó khăn, hạn chế

Mặc dù đạt được những kết quả tích cực, công tác huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025 vẫn bộc lộ nhiều khó khăn, hạn chế về quy mô, cơ cấu nguồn vốn và hiệu quả huy động. Những hạn chế này phản ánh sự tác động đồng thời của điều kiện kinh tế - xã hội địa phương, những bất cập về thể chế, thị trường vốn và cơ chế phân bổ nguồn lực. Có thể khái quát các khó khăn, hạn chế 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.

Mặc dù nguồn vốn huy động có xu hướng tăng, nhưng vẫn thấp hơn nhiều so với nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng, nhất là các tuyến giao thông kết nối và giao thông nông thôn. Nguồn vốn đầu tư vẫn phụ thuộc chủ yếu vào ngân sách nhà nước, trong khi huy động nguồn lực ngoài ngân sách còn hạn chế, dẫn đến nhiều dự án phải giãn tiến độ hoặc đầu tư phân kỳ.

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

Nguồn vốn ngân sách vẫn giữ vai trò chủ đạo, trong khi các nguồn vốn từ khu vực tư nhân, thị trường vốn và hợp tác công - tư chưa phát huy tương xứng với tiềm

năng. Sự phụ thuộc vào ngân sách làm hạn chế khả năng mở rộng đầu tư, đồng thời cho thấy quá trình chuyển dịch sang huy động nguồn lực xã hội cho phát triển giao thông đường bộ còn chậm.

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.

Các dự án PPP còn ít và quy mô nhỏ, trong khi vốn FDI đầu tư vào hạ tầng giao thông chưa đáng kể. Nguyên nhân chủ yếu là hiệu quả tài chính của dự án chưa cao, thời gian thu hồi vốn dài, quy mô thị trường nhỏ và cơ chế thu hút đầu tư chưa đủ hấp dẫn. Điều này làm hạn chế khả năng đa dạng hóa nguồn vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

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

Việc huy động vốn qua thị trường vốn còn khó khăn do năng lực tài chính của doanh nghiệp còn yếu và các công cụ tài chính cho đầu tư hạ tầng chưa phát triển đồng bộ. Bên cạnh đó, khả năng tiếp cận nguồn vốn ODA còn phụ thuộc vào cơ chế phân bổ của Trung ương và năng lực chuẩn bị dự án, làm hạn chế khả năng mở rộng nguồn vốn đầu tư dài hạn.

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.

Sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý, nhà đầu tư và tổ chức tài chính chưa thật sự hiệu quả; công tác giải phóng mặt bằng, thủ tục đầu tư và điều chỉnh quy hoạch còn kéo dài, làm chậm tiến độ dự án và giảm sức hấp dẫn đối với nhà đầu tư. Điều này ảnh hưởng đến hiệu quả huy động và sử dụng nguồn vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

3.3.2.1. Về nguyên nhân

* 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.

Quy mô nền kinh tế còn nhỏ, cơ cấu kinh tế chuyển dịch chậm và giá trị gia tăng chưa cao làm cho năng lực tích lũy của doanh nghiệp và địa phương còn hạn chế, dẫn đến nguồn thu ngân sách và nguồn vốn tái đầu tư chưa đáp ứng yêu cầu phát triển kết cấu hạ tầng. Đây là nguyên nhân cơ bản làm cho khả năng huy động các nguồn lực xã hội cho phát triển giao thông đường bộ còn thấp và địa phương vẫn phụ thuộc đáng kể vào nguồn hỗ trợ từ ngân sách trung ương.

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.

Địa hình thấp, nền đất yếu, mạng lưới sông ngòi dày đặc và tác động của biến đổi khí hậu làm chi phí xây dựng, duy tu kết cấu hạ tầng giao thông cao hơn nhiều địa phương khác. Trong khi đó, quy mô thị trường và lưu lượng vận tải còn hạn chế, làm giảm hiệu quả tài chính, kéo dài thời gian thu hồi vốn và hạn chế khả năng thu hút nguồn vốn ngoài ngân sách.

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.

Hệ thống các công cụ huy động vốn trung và dài hạn cho đầu tư hạ tầng còn

thiếu và chưa vận hành hiệu quả, trong khi thị trường vốn chưa thực sự trở thành kênh cung ứng nguồn lực chủ yếu cho các dự án giao thông. Vì vậy, cơ cấu nguồn vốn vẫn phụ thuộc nhiều vào ngân sách nhà nước và tín dụng ngân hàng, làm hạn chế khả năng đa dạng hóa và mở rộng nguồn lực tài chính cho phát triển giao thông đường bộ.

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 các địa phương đều đẩy mạnh cải thiện môi trường đầu tư và ban hành nhiều chính sách thu hút nguồn lực, Cà Mau còn gặp bất lợi về quy mô thị trường, vị trí địa lý, khả năng liên kết vùng và mức độ phát triển kết cấu hạ tầng. Những yếu tố này làm giảm sức hấp dẫn đối với các dự án có quy mô vốn lớn, thời gian hoàn vốn dài, qua đó hạn chế khả năng thu hút vốn từ khu vực tư nhân và nhà đầu tư nước ngoài.

* 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.

Việc huy động vốn vẫn chủ yếu dựa vào ngân sách nhà nước và nguồn hỗ trợ từ Trung ương, trong khi các cơ chế khai thác nguồn lực theo nguyên tắc thị trường chưa được triển khai đồng bộ và hiệu quả. Điều này làm hạn chế khả năng đa dạng hóa nguồn vốn, chưa tạo được sức hấp dẫn và động lực đủ mạnh để thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển giao thông đường bộ.

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

Quá trình chuẩn bị, tổ chức thực hiện và điều phối các dự án giao thông vẫn còn những bất cập về quy hoạch, thủ tục đầu tư, giải phóng mặt bằng và phối hợp giữa các cơ quan liên quan. Những hạn chế này làm kéo dài tiến độ thực hiện, gia tăng chi phí đầu tư và giảm hiệu quả sử dụng vốn, qua đó ảnh hưởng đến niềm tin của nhà đầu tư và khả năng huy động các nguồn vốn ngoài ngân sách.

Thứ ba, năng lực tài chính và quy mô của cộng đồng doanh nghiệp địa phương còn hạn chế.

Phần lớn doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh có quy mô nhỏ, năng lực tài chính, quản trị và kinh nghiệm triển khai các dự án hạ tầng còn hạn chế, trong khi các dự án giao thông đòi hỏi nguồn vốn lớn và thời gian thu hồi vốn dài. Điều này làm giảm khả năng tham gia đầu tư theo hình thức đối tác công - tư (PPP) và hạn chế vai trò của khu vực doanh nghiệp trong huy động các nguồn lực xã hội cho phát triển giao thông đường bộ.

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.

Sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước, tổ chức tài chính và nhà đầu tư trong chuẩn bị, triển khai và quản lý dự án chưa thật sự hiệu quả, làm kéo dài quá trình huy động, phân bổ và sử dụng nguồn vốn. Điều này làm giảm hiệu quả thực hiện dự án, ảnh hưởng đến niềm tin của nhà đầu tư và hạn chế khả năng huy động các nguồn lực xã hội cho phát triển giao thông đường bộ.

Tóm lại, những nguyên nhân khách quan và chủ quan nêu trên tác động đồng thời và chi phối hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau. Trong đó, các yếu tố về trình độ phát triển kinh tế, điều kiện tự nhiên, thị

trường vốn và môi trường cạnh tranh kết hợp với những hạn chế về cơ chế, chính sách, năng lực quản trị và sự phối hợp giữa các chủ thể đã tạo nên các điểm nghẽn trong huy động nguồn lực đầu tư. Đây là cơ sở thực tiễn và lý luận quan trọng để xác định quan điểm và đề xuất các giải pháp tăng cường huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau trong Chương 4.

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

Trong giai đoạn đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045, bối cảnh quốc tế tiếp tục biến động mạnh, vừa tạo cơ hội, vừa đặt ra thách thức đối với huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ. Xu hướng chuyển đổi xanh, chuyển đổi số và phát triển bền vững sẽ thúc đẩy các định chế tài chính quốc tế ưu tiên tài trợ cho các dự án hạ tầng xanh, thích ứng với biến đổi khí hậu và có quản trị minh bạch. Tuy nhiên, biến động kinh tế, lãi suất, tỷ giá và cạnh tranh địa chính trị sẽ làm gia tăng chi phí huy động vốn, đòi hỏi địa phương nâng cao năng lực chuẩn bị dự án và quản trị đầu tư.

4.1.1.2. Dự báo tình tình trong nước

Trong giai đoạn đến năm 2035, bối cảnh trong nước tạo nhiều thuận lợi cho huy động vốn phát triển giao thông đường bộ. Chủ trương tiếp tục hoàn thiện thể chế, phát triển kết cấu hạ tầng là đột phá chiến lược, đẩy mạnh chuyển đổi số, tăng trưởng xanh và phát triển thị trường vốn sẽ mở rộng các kênh huy động vốn, nhất là PPP, tài chính xanh và vốn ngoài ngân sách. Đối với tỉnh Cà Mau, việc ưu tiên đầu tư cho vùng Đồng bằng sông Cửu Long và các công trình liên kết vùng sẽ tạo thêm cơ hội tiếp cận nguồn lực. Tuy nhiên, áp lực cân đối ngân sách, yêu cầu kiểm soát nợ công, năng lực chuẩn bị dự án và sức cạnh tranh trong thu hút đầu tư vẫn là những thách thức lớn.

4.1.1.3. Mục tiêu phát triển

Thứ nhất, mục tiêu chung

Mục tiêu huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045 là huy động đầy đủ, kịp thời và sử dụng hiệu quả các nguồn lực tài chính nhằm xây dựng hệ thống giao thông đường bộ đồng bộ, hiện đại, 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 dẫn dắt của ngân sách nhà nước, đồng thời đẩy mạnh thu hút vốn từ khu vực tư nhân, PPP, ODA, FDI, tài chính xanh và các nguồn vốn hợp pháp khác. Mục tiêu này phù hợp với định hướng của Đại hội XIII và Đại hội XIV của Đảng về phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại và xây dựng cơ chế, chính sách đột phá nhằm huy động, phân bổ và sử dụng hiệu quả các nguồn lực cho phát triển đất nước.

Thứ hai, mục tiêu của tỉnh Cà Mau

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 quản lý, ưu tiên các công trình có tính động lực và liên kết vùng. Trọng tâm là hoàn thành tuyến cao tốc Cần Thơ - Cà Mau (đoạn qua địa bàn tỉnh), chuẩn bị đầu tư tuyến Cà Mau - Đất Mũi (CT.43), nâng cấp Quốc lộ 1, đường Hồ Chí Minh, hoàn thiện hệ thống đường tỉnh, tuyến đường ven biển; đồng thời đầu tư phát triển Cảng Hòn Khoai, Cảng Năm Căn và nâng cấp Cảng hàng không Cà Mau theo quy hoạch đã được phê duyệt.

Tầm nhìn đến năm 2050, tỉnh phấn đấu huy động trên 410.000 tỷ đồng để phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại và đa phương thức; riêng giai đoạn 2026–2030 cần khoảng 180.000 tỷ đồng để triển khai các dự án ưu tiên. Mục tiêu là tăng tỷ trọng vốn ngoài ngân sách, mở rộng huy động PPP, ODA, FDI, tài chính xanh và các nguồn lực xã hội, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn, từng bước đưa Cà Mau trở thành trung tâm logistics và cửa ngõ giao thương của vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

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 giao thông đường bộ phải quán triệt quan điểm của Đảng về phát triển kết cấu hạ tầng là một trong những đột phá chiến lược, đồng thời gắn với mục tiêu phát triển nhanh, bền vững của tỉnh. Việc huy động và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn phải đặt trong tổng thể chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, ưu tiên các dự án có tính kết nối, động lực và sức lan tỏa cao. Đồng thời, phát huy vai trò kiến tạo của Nhà nước, kết hợp hiệu quả nguồn vốn ngân sách với các nguồn lực ngoài ngân sách nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư và tạo động lực tăng trưởng.

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.

Huy động vốn phải theo hướng đa dạng hóa nguồn lực, giảm phụ thuộc vào ngân sách nhà nước, đồng thời phát huy vai trò dẫn dắt của đầu tư công trong thu hút các nguồn vốn ngoài ngân sách. Trên cơ sở phát huy nội lực, tỉnh cần khai thác hiệu quả nguồn vốn từ khu vực tư nhân, PPP, tín dụng, thị trường vốn, ODA, FDI, tài chính xanh và các nguồn vốn hợp pháp khác. Quá trình huy động phải bảo đảm kết hợp hài hòa giữa nội lực và ngoại lực, giữa đầu tư công và đầu tư tư nhân, góp phần nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực, chia sẻ rủi ro và tạo nền tảng tài chính bền vững cho phát triển giao thông đường bộ.

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.

Huy động vốn chỉ đạt hiệu quả khi được bảo đảm bằng thể chế minh bạch, ổn định và môi trường đầu tư thuận lợi. Vì vậy, tỉnh cần tiếp tục hoàn thiện cơ chế, chính sách về đầu tư, quy hoạch, đất đai, ngân sách và PPP; đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, nâng cao tính công khai, minh bạch và trách nhiệm giải trình. Đồng thời, nâng cao năng lực quản trị của các cơ quan nhà nước trong chuẩn bị dự án, huy động, phân bổ và giám sát sử dụng vốn, qua đó tăng niềm tin của nhà đầu tư, nâng cao sức hấp dẫn đầu tư và hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

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.

Huy động vốn phải đi đôi với phân bổ, quản lý và sử dụng hiệu quả các nguồn lực đầu tư, bảo đảm đúng mục tiêu, đúng trọng tâm và tránh đầu tư dàn trải. Nguồn vốn cần ưu tiên cho các công trình có tính động lực, kết nối liên vùng và tạo sức lan tỏa đối với phát triển kinh tế - xã hội. Đồng thời, tăng cường giám sát, đánh giá hiệu quả đầu tư, bảo đảm công khai, minh bạch, phòng, chống thất thoát, lãng phí và nâng cao hiệu quả sử dụng vốn. Đây là cơ sở để tăng sức hấp dẫn đầu tư, huy động bền vững các nguồn lực cho phát triển giao thông đường bộ của tỉnh.

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

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 tiếp tục giữ vai trò chủ đạo và là nguồn vốn mồi trong đầu tư phát triển giao thông đường bộ, nhất là đối với các dự án công ích, kết nối vùng và khó thu hút vốn tư nhân. Vì vậy, cần nâng cao năng lực huy động và sử dụng hiệu quả nguồn vốn ngân sách thông qua các 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. *Hai là*, xác định rõ danh mục các dự án giao thông trọng điểm để ưu tiên bố trí vốn ngân sách. *Ba là*, tăng cường phối hợp với Trung ương để tranh thủ các nguồn vốn hỗ trợ mục tiêu và các chương trình phát triển vùng. *Bốn là*, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư công trong lĩnh vực giao thông.

4.2.1.2. Huy động vốn từ trái phiếu Chính phủ cho phát triển giao thông đường bộ

Trái phiếu Chính phủ là nguồn vốn trung và dài hạn quan trọng để đầu tư các công trình giao thông trọng điểm có quy mô lớn, thời gian hoàn vốn dài và khó thu hút nguồn vốn tư nhân. Đối với tỉnh Cà Mau, việc khai thác hiệu quả nguồn vốn này không chỉ bổ sung nguồn lực cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông mà còn góp phần nâng cao khả năng kết nối vùng và tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội. Để nâng cao khả năng tiếp cận nguồn vốn trái phiếu Chính phủ trong thời gian tới, tỉnh cần thực hiện các 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. *Hai là*, nâng cao chất lượng công tác chuẩn bị đầu tư nhằm đáp ứng yêu cầu phân bổ vốn từ Trung ương. *Ba là,* bảo đảm công tác giải phóng mặt bằng và đẩy nhanh tiến độ giải ngân vốn đầu tư. *Bốn là*, tích hợp các dự án sử dụng vốn trái phiếu Chính phủ vào quy hoạch tổng thể phát triển của tỉnh.

4.2.1.3. Huy động vốn từ các tổ chức tài chính, tín dụng trong nước cho phát triển giao thông đường bộ

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. *Hai là,* chủ động mời gọi các tổ chức tín dụng lớn tham gia tài trợ các dự án hạ tầng giao thông. *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. *Bốn là*, kết hợp nguồn vốn tín dụng với các hình thức huy động vốn khác để nâng cao hiệu quả đầu tư.

4.2.1.4. Huy động vốn từ khu vực tư nhân cho phát triển giao thông đường bộ

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,* xây dựng và ban hành các chính sách ưu đãi đầu tư phù hợp đối với lĩnh vực giao thông. *Hai là,* ưu tiên lựa chọn các nhà đầu tư có năng lực tài chính và kinh nghiệm thực tiễn. *Ba là,* tăng cường hoạt động xúc tiến đầu tư trong lĩnh vực hạ tầng giao thông. *Bốn là*, thiết lập cơ chế hỗ trợ và đối thoại thường xuyên với doanh nghiệp sau khi dự án được triển khai.

4.2.1.5. Khai thác nguồn vốn tiềm năng phục vụ cho phát triển giao thông đường bộ

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 thành lập và vận hành Quỹ đầu tư phát triển địa phương. *Hai là,* tận dụng nguồn vốn tín dụng chính sách phục vụ phát triển giao thông nông thôn. *Ba là*, đẩy mạnh khai thác nguồn thu từ tài sản công, đặc biệt là quỹ đất hai bên các tuyến giao thông. *Bốn là,* phát huy nguồn lực từ cộng đồng dân cư và các tổ chức kinh tế địa phương.

4.2.2. Nhóm giải pháp về huy động vốn đầu tư nước ngoài cho phát triển giao thông đường bộ

4.2.2.1. Huy động vốn từ nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA)

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. *Hai là,* nâng cao chất lượng công tác chuẩn bị hồ sơ dự án theo chuẩn quốc tế. *Ba là*, chủ động bố trí vốn đối ứng và thiết lập cơ chế phối hợp thực hiện hiệu quả.

4.2.2.2. Huy động vốn từ nguồn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)

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. *Hai là*, xây dựng danh mục dự án FDI trong lĩnh vực giao thông theo chuẩn quốc tế. *Ba là*, đẩy mạnh hoạt động xúc tiến đầu tư quốc tế vào lĩnh vực hạ tầng giao thông. *Bốn là*, cải thiện môi trường đầu tư và nâng cao năng lực quản lý dự án FDI.

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

4.2.3.1. Hoàn thiện thể chế huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ

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. *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. *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. *Thứ tư,* tăng cường phân cấp trong quản lý và thực hiện các dự án giao thông có quy mô phù hợp. *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.

4.2.3.2. Về chính sách đột phá liên quan đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ

Để thực hiện hiệu quả chính sách này, cần tập trung triển khai đồng bộ một số giải pháp thể chế sau: *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. *Hai là*, xây dựng cơ chế khai thác giá trị gia tăng từ quỹ đất hai bên tuyến giao thông. *Ba là,* xây dựng chính sách ưu đãi đầu tư đối với doanh nghiệp tham gia phát triển hạ tầng giao thông – logistics. *Bốn là*, thiết lập cơ chế chia sẻ rủi ro hợp lý trong các dự án hợp tác công – tư.

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

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. *Hai là,* đổi mới phương thức quản lý đầu tư theo hướng chuyển từ "quản lý hành chính" sang "điều phối và đồng hành cùng nhà đầu tư". *Ba là,* phát triển đội ngũ cán bộ chuyên sâu về tài chính và đầu tư hạ tầng. *Bốn là,* hình thành tư duy cạnh tranh địa phương trong thu hút nguồn lực đầu tư hạ tầng.

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

Đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ cán bộ và đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính là những điều kiện quan trọng để nâng cao hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ. Trên cơ sở đó, cần tập trung thực hiện các giải pháp sau: *Một là*, đào tạo và bồi dưỡng đội ngũ cán bộ chuyên sâu về quản lý đầu tư và tài chính hạ tầng. *Hai là*, kiện toàn bộ máy tham mưu và tổ chức chuyên trách về huy động vốn đầu tư hạ tầng. *Ba là*, đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính gắn với ứng dụng công nghệ số trong quản lý đầu tư. Bốn là, xây dựng cơ chế đánh giá hiệu quả công vụ gắn với kết quả huy động vốn và triển khai dự án.

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

4.2.4.1. Nâng cao hiệu quả quản lý đầu tư công trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Tỉnh Cà Mau cần hoàn thiện cơ chế quản lý đầu tư công theo hướng nâng cao kỷ luật tài chính, trách nhiệm giải trình và hiệu quả sử dụng vốn. Việc phân bổ vốn phải ưu tiên các dự án giao thông trọng điểm, có tính kết nối và sức lan tỏa cao; đồng thời tăng cường kiểm soát tổng mức đầu tư, chất lượng chuẩn bị dự án và chi phí thực hiện nhằm hạn chế thất thoát, lãng phí, nâng cao hiệu quả đầu tư công.

4.2.4.2. Tăng cường cơ chế giám sát và minh bạch trong quản lý vốn đầu tư

Cần hoàn thiện cơ chế giám sát, bảo đảm công khai, minh bạch và trách nhiệm giải trình trong quản lý vốn đầu tư. Tăng cường phối hợp giữa cơ quan quản lý nhà nước, cơ quan dân cử và cộng đồng trong giám sát dự án; công khai thông tin về tiến độ, nguồn vốn và giải ngân; đồng thời nâng cao hiệu quả thanh tra, kiểm toán nhằm phòng ngừa thất thoát, lãng phí 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

Việc đầu tư giao thông phải gắn với quy hoạch phát triển không gian kinh tế và tăng cường liên kết vùng. Tỉnh Cà Mau cần ưu tiên các dự án kết nối vùng sản xuất, khu kinh

tế, cảng biển, trung tâm logistics và các địa phương trong vùng Đồng bằng sông Cửu Long, qua đó giảm chi phí logistics, mở rộng thị trường, thu hút đầu tư và nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư 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

Cần đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số trong quản lý đầu tư hạ tầng giao thông nhằm nâng cao hiệu quả quản lý, giám sát và sử dụng vốn. Ưu tiên xây dựng hệ thống quản lý dự án trên nền tảng số, kết nối dữ liệu về tiến độ, giải ngân và chất lượng công trình; qua đó nâng cao tính minh bạch, hỗ trợ ra quyết định kịp thời và tăng hiệu quả đầu tư.

KẾT LUẬN

Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ 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 có vị trí quan trọng trong phát triển kinh tế biển và vùng Đồng bằng sông Cửu Long, phát triển hệ thống giao thông đường bộ là điều kiện then chốt để tăng cường liên kết vùng, mở rộng không gian phát triển và nâng cao năng lực cạnh tranh. Tuy nhiên, trong bối cảnh nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng ngày càng lớn, trong khi nguồn lực ngân sách nhà nước còn hạn chế, yêu cầu huy động hiệu quả các nguồn vốn trở thành vấn đề cấp thiết. Vì vậy, nghiên cứu huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau có ý nghĩa quan trọng cả về lý luận và thực tiễn. Trên cơ sở đó, luận án đã làm rõ những nội dung chủ yếu sau:

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 các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước, luận án đã làm rõ khái niệm, đặc điểm, vai trò, các nhân tố ảnh hưởng và tiêu chí đánh giá huy động vốn, góp phần bổ sung cơ sở lý luận về huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh.

Hai là, luận án đã phân tích, đánh giá thực trạng huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025. Kết quả nghiên cứu cho thấy tỉnh đã đạt được những kết quả tích cực trong đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư, nhưng vẫn còn những hạn chế về quy mô, cơ cấu nguồn vốn, khả năng thu hút vốn ngoài ngân sách và hiệu quả sử dụng vốn. Trên cơ sở đó, luận án đã chỉ ra những nguyên nhân của các hạn chế, làm cơ sở đề xuất các giải pháp phù hợp.

Ba là, trên cơ sở phân tích thực trạng và định hướng phát triển của tỉnh Cà Mau, luận án đã đề xuất hệ thống quan điểm và giải pháp nhằm tăng cường huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ. Các giải pháp tập trung vào hoàn thiện thể chế, đa dạng hóa nguồn vốn, nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn, góp phần mở rộng nguồn lực đầu tư và thúc đẩy phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo hướng đồng bộ, hiện đại.

Bốn là, kết quả nghiên cứu của luận án có ý nghĩa cả về lý luận và thực tiễn. Luận án góp phần bổ sung cơ sở khoa học về huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh, đồng thời cung cấp luận cứ tham khảo cho việc hoạch định chính sách và tổ chức thực hiện các giải pháp huy động vốn, góp phần phát triển hệ thống giao thông đường bộ đồng bộ, hiện đại và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Cà Mau.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU CỦA TÁC GIẢ ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN

1 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.

2 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.

3 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.