

Trong vòng 5 năm trở lại đây, ngành giao thông vận tải (GTVT) đã có những tiến bộ vượt bậc trong việc đầu tư xây dựng cơ bản. Hàng loạt công trình giao thông lớn, tiêu biểu như cầu vượt Nguyễn Văn Linh đã hoàn thành, đưa vào sử dụng như đường cao tốc TP Hồ Chí Minh - Trung Lương, cầu vượt Thăng Long, cầu Thanh Trì, Rạch Miễu, Bãi Cháy,... Hệ thống giao thông mới hiện đại, đã góp phần tích cực trong việc phát triển kinh tế - xã hội đất nước. Để có được kết quả trên, một lượng vốn rất lớn đã được đầu tư. Trong giai đoạn 2006-2009, với sự giúp đỡ của Chính phủ giao hàng năm, ngành GTVT đã giải ngân hàng trăm tỷ đồng, trong đó có hàng chục tỷ đồng được hỗ trợ từ ngân sách 5.600 tỷ đồng.

Chỉ riêng năm 2009, ngành GTVT đã lập 'kỷ lục' giải ngân vốn đầu tư xây dựng cơ bản, với hơn 33 nghìn tỷ đồng. Năm nay, 'kỷ lục' đó lại được nâng cao, với con số khoảng 40 nghìn tỷ đồng. Tính đến cuối tháng 9, ngành GTVT giải ngân hàng trăm tỷ đồng từ ngân sách Trung ương Chính phủ giao, các nguồn vốn đầu tư từ các ngân hàng và các năm trước. Bộ GTVT đã trình Thủ tướng Chính phủ cho vay ưu đãi hàng chục tỷ đồng năm 2011 khoảng 5.000 tỷ đồng vốn trái phiếu Chính phủ và chuộc lại các tài sản công trình bổ sung vốn đầu tư hàng 1.000 tỷ đồng nữa.



Hàng loạt các 'siêu' công trình, dự án mới được khởi công đã 'đẩy' công tác XD/CB của ngành đường trở về nguy cơ thiêu vãn trầm trọng. Do quá nhiều dự án giao thông được khởi công khai trong một thời gian ngắn, dàn trải và thiêu vãn trung, hiện nay tất cả các nguồn vốn đều bị 'hết ng'. Vốn ngân sách có hạn, vốn ODA rất hiếm, còn vốn trái phiếu Chính phủ phát hành rất khó khăn. Các nguồn vốn ngoài ngân sách không dồi dào và cơ chế thu hút còn chưa hoàn thiện.

Trong giai đoạn 2011-2015, Bộ GTVT lập danh mục 38 dự án hạ tầng giao thông (gồm 18 dự án đường bộ cao tốc, ba dự án cảng hàng không, 14 dự án đường sắt, ba dự án cảng biển) kêu gọi vốn đầu tư, với số vốn rất lớn: gần 800 nghìn tỷ đồng. Việc thu xếp vốn cho các dự án gần như không có phương án khả thi. Nhiều chuyên gia đánh giá, chế độ chiết khấu 25% các siêu dự án giao thông có nhà đầu tư thì đã được coi là thành công lớn. Mặt khác, hầu hết các dự án trong giai đoạn này đã từng có danh sách ưu tiên trong kế hoạch. Điều đó có nghĩa, nhiều dự án giao thông lớn đã không thành công trong việc kêu gọi vốn đầu tư thời gian qua. Vì vậy, tất cả các cơ quan chức năng cùng vào cuộc. Về phía Bộ GTVT, ngoài đi đầu hòa vốn nhà nước, cần mạnh tay hơn giới quy hoạch khó khăn về vốn cho các dự án đang triển khai, kiên quyết đường lối ngân sách mới, dự án không thực sự cần thiết phải bỏ. Chính phủ, các cơ quan chức năng khác cũng cần quy hoạch lại hơn nữa vốn cho các công trình đang triển khai, tránh lập lại cơ chế tiêu tốn như 'thời bão giá' cách đây hai đến ba năm. Các dự án cần được rà soát kỹ lưỡng, nếu thực sự cần thiết, chú trọng hoàn thành và đang thi công đang dở có thể đi đầu chuyển nguồn vốn khác hoặc bổ sung thêm từ vốn ngân sách, sau đó phát hành trái phiếu sau để tránh bị 'đập chiểu'. Ngoài ra, kênh huy động vốn lớn được kỳ vọng trong thời gian tới là cơ chế hợp tác công - tư (PPP) cũng đang rất cần được hoàn thiện và ban hành cơ chế thu hút và hành lang pháp lý./.

Theo ([nhandancuoituan](#))