TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Kỷ nguyên vươn mình của dân tộc: Lực đẩy mới thay đổi diện mạo hạ tầng quốc gia và đô thị Việt Nam

11:29 06/08/2025

Âm thầm nhưng mãnh liệt, trong hai thập kỷ vừa qua các tập đoàn bất động sản tư nhân Việt Nam định hình lại diện mạo hạ tầng và đô thị Việt Nam.

Từ những vùng đất ven đô hoang sơ đến những khu đất vàng giữa lòng trung tâm thành phố, từ đường chân trời tại TP.HCM đến các khu đô thị mới tại Hà Nội, các công ty bất động sản tư nhân không chỉ xây dựng những công trình hiện đại mà kiến tạo những kiến trúc mang tính biểu tượng. Họ không những định nghĩa lại khái niệm "đô thị hiện đại" mà còn xây dựng phong cách sống hội nhập phù hợp với xu thế phát triển.

Trước đó, do lý do lịch sử, bộ mặt đô thị Việt Nam chủ yếu phát triển tự phát và manh mún. Trước khi các tập đoàn bất động sản tư nhân xuất hiện, bất động sản Việt Nam được “định nghĩa” là hình thức “nhà ống”, mô hình phân lô bán nền hoặc nhỉnh hơn chút ít là các khối cao ốc đơn điệu. Vướng nút thắt cơ chế, thiếu tư duy dịch vụ, khả năng sáng tạo và tài chính hạn chế, các công ty địa ốc quốc doanh xây mới các khối chung cư nhưng tính thẩm mỹ chưa cao, thiếu các tiện ích dịch vụ đi kèm.

Sự xuất hiện của các nhà phát triển bất động sản tư nhân đã thổi làn gió mới, thay đổi hoàn toàn chất lượng và dịch vụ ngành địa ốc. Họ tạo ra những khu đô thị khép kín – nơi cư dân có thể sống, làm việc, học tập, vui chơi trong cùng một không gian tích hợp, tiêu biểu nhất như Phú Mỹ Hưng, Ecopark hay The Global City của tập đoàn Masterise... Họ không chỉ tạo ra chốn an cư, mà còn thiết lập những tiêu chuẩn và biểu tượng cho một chuẩn mực sống mới – nơi cây xanh, hồ nước, trường học, bệnh viện, trung tâm thương mại hiện diện trong từng bước chân.



The Global City, khu đô thị biểu tượng, trung tâm mới TP HCM, kiến tạo bởi tập đoàn Masterise

Tại hội thảo “Đột phá trong cải cách thể chế để kinh tế tư nhân bứt phá”, GS. TS Hoàng Văn Cường đánh giá: “Trong lĩnh vực bất động sản tư nhân đã vươn lên thành trụ cột dù nhà nước là người đi tiên phong.” Không dừng lại ở các đô thị quy mô, khối tư nhân còn nâng tầm diện mạo các thành phố lớn như Hà Nội, TP.HCM, Đà Nẵng… bằng những công trình biểu tượng. Chính các “đại sứ thương hiệu” này giới thiệu với du khách và bạn bè quốc tế về một Việt Nam phát triển và năng động. Những công trình này không chỉ đánh dấu sự táo bạo về tầm nhìn mà còn khẳng định năng lực thi công, tài chính, và khả năng quản trị dự án của các công ty bất động sản tư nhân.

Điểm đặc biệt ở thế hệ nhà phát triển dự án mới là khát vọng vươn chuẩn quốc tế. Họ hợp tác với các thương hiệu toàn cầu như Marriott, Ritz-Carlton, Foster + Partners… để đưa tinh thần “hàng hiệu” vào bất động sản. Nhờ đó, chất lượng xây dựng, thẩm mỹ kiến trúc và dịch vụ hậu mãi được nâng tầm rõ rệt, góp phần nâng tầm hình ảnh đô thị và thịnh vượng của Việt Nam trên bản đồ thế giới.



Dấu ấn quốc tế tại Grand Marina, Saigon – Khu căn hộ hàng hiệu Marriott & JW Marriott lớn nhất thế giới

Trong dòng chảy phát triển của đất nước, có thể khẳng định khu vực tư nhân – đặc biệt là các doanh nghiệp bất động sản – đã chứng minh khi được trao cơ hội, họ phát huy các ưu điểm và sáng tạo không chỉ "xây" nên những tòa nhà, mà còn "dựng" nên những giấc mơ đô thị hiện đại, văn minh mang khát vọng hội nhập.

Điểm nghẽn hạ tầng và nút thắt chờ đột phá

Trong hội nghị của Dragon Capital tổ chức vào giữa tháng 7 mới đây, TS Lê Anh Tuấn, Giám đốc chiến lược đánh giá một điểm nghẽn với kinh tế Việt Nam là hạ tầng chưa đồng bộ khiến chi phí logistics ở mức 18%. Trong khu vực con số này chỉ thấp hơn Indonesia - quốc gia có nhiều hòn đảo và cao hơn đáng kể so với các nền kinh tế trong khu vực như Nhật Bản (8%), Singapore (8%), Hàn Quốc (9-10%), Malaysia (13%), Thái Lan (13,9%), Trung Quốc (14,4%)… Điều này ảnh hưởng đáng kể đến năng lực cạnh tranh quốc gia. Chuyên gia của Dragon Capital dẫn chứng các dự án lớn như tuyến metro số 1 TP.HCM đã mất hàng chục năm xây dựng, nghiệm thu, vận hành thử mới có thể khai thác. Trong khi đó, các tập đoàn bất động sản tư nhân đang sẵn sàng tham gia các dự án có quy mô lớn gấp đôi với thời gian triển khai mất 2-3 năm. TS Lê Anh Tuấn kỳ vọng sự tham gia của khối kinh tế tư nhân trong lĩnh vực hạ tầng sắp tới sẽ đẩy nhanh tốc độ triển khai các dự án quan trọng, giảm chi phí logistics và tạo ra các cơ hội bứt phá cho kinh tế Việt Nam.

Hàng không là phương thức giao thông có tiêu chuẩn nghiêm ngặt bậc nhất về an toàn kỹ thuật. Đường băng tại sân bay Tân Sơn Nhất mất bốn năm để khắc phục các vết rạn nứt đe dọa sự an toàn hàng không. Cụ thể, năm 2016, đơn vị chủ quản kiến nghị đầu tư sửa chữa đường băng 07L/25R nhưng tới năm 2020 mới triển khai. Nguyên nhân chung vẫn xoay quanh các điểm nghẽn cơ chế: Các dự án đầu tư từ vốn ngân sách cần cơ chế phê duyệt, có sự phối hợp giữa các bộ ngành, phải qua nhiều bước quy trình và thủ tục khiến tốc độ triển khai thực tế chậm trễ.



Các dự án đầu tư từ vốn ngân sách cần cơ chế phê duyệt, có sự phối hợp giữa các bộ ngành, nhiều quy trình và thủ tục khiến tốc độ triển khai thực tế chậm trễ.

Các tập đoàn tư nhân có lợi thế về sự linh hoạt, tư duy dịch vụ, sự quyết đoán và khả năng huy động nguồn lực tài chính ngoài ngân sách. Cơ chế hợp tác công – tư (PPP) nếu được vận hành minh bạch sẽ là giải pháp hiệu quả tháo gỡ các điểm nghẽn làm chậm tốc độ phát triển hạ tầng trọng yếu như dự án đường sắt đô thị, sân bay, tàu cao tốc Bắc - Nam… Tinh thần Nghị quyết số 68-NQ/TW thổi một làn gió mới tạo ra một lực đẩy nhanh hơn, tốc độ hơn cho các dự án hạ tầng và khu vực kinh tế tư nhân có thể chính là lời giải.

Từ Changi, Đào Viên và Incheon… nhìn về hạ tầng Việt Nam

Sân bay quốc tế Changi (Singapore) là một trong những cảng hàng không quốc tế bận rộn nhất trong khu vực Đông Nam Á. Nhiều năm liền Changi được đánh giá là một trong những sân bay tốt nhất thế giới về chất lượng dịch vụ,

trải nghiệm khách hàng và vận hành hiệu quả. Điểm nhấn trong khuôn viên sân bay là Jewel Changi, công trình với nhiều biểu tượng: thác nước trong nhà cao nhất thế giới, khu rừng nhiệt đới nhân tạo, không gian mua sắm – ẩm thực – giải trí đẳng cấp và điểm đến du lịch không thể bỏ qua khi đến đảo quốc sư tử. Changi, công trình với nhiều biểu tượng: thác nước trong nhà cao nhất thế giới, khu rừng nhiệt đới nhân tạo, không gian mua sắm – ẩm thực – giải trí đẳng cấp và điểm đến du lịch không thể bỏ qua khi đến đảo quốc sư tử.



Rain Vortex, một thác nước trong nhà cao 40m nằm bên trong sân bay Jewal Changi ở Singapore

Sự phối hợp nhịp nhàng giữa nhà nước và tư nhân trong quy hoạch, đầu tư và vận hành hạ tầng tạo ra một tư duy mới về sân bay không giới hạn chức năng là điểm đón – tiễn mà là trung tâm cung cấp dịch vụ và trải nghiệm. Đây là minh chứng rõ nét rằng khi khu vực tư nhân tham gia vận hành và khai thác hạ tầng công cộng, có tầm nhìn và tư duy dịch vụ, chất lượng và hiệu quả sẽ được nâng tầm.

Cả Hàn Quốc và Đài Loan đều có những mô hình phát triển hạ tầng sân bay và logistics tương tự, nơi nhà nước giữ vai trò chủ đạo về chiến lược, doanh nghiệp tư nhân tham gia sâu vào thiết kế, xây dựng, vận hành và khai thác dịch vụ. Tại Đài Loan, giai đoạn 3 của sân bay Đào Viên (Taoyuan International Airport) đang xây dựng có số vốn đầu tư 2,3 tỉ đô la Mỹ , theo mô hình PPP, nhiều tiện ích dịch vụ đều có sự tham gia của khối tư nhân.

Tại hội thảo “Đột phá trong cải cách thể chế để kinh tế tư nhân bứt phá” về các công trình hạ tầng trọng điểm có sự tham gia của khối tư nhân, TS Cấn Văn Lực, kinh tế trưởng ngân hàng BIDV nhận xét tinh thần của Nghị quyết 68, không phân biệt doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp nhà nước, việc doanh nghiệp dân tộc, doanh nghiệp tư nhân lớn tham gia các dự án lớn về hạ tầng phải nhìn nhận dựa trên lợi ích của dân tộc. “Bất kỳ doanh nghiệp lớn nào đáp ứng bốn tiêu chí: công nghệ và kỹ thuật, phương án tài chính, quản trị vận hành, kiểm soát rủi ro đều có thể tham gia,” TS Cấn Văn Lực nói.

Hạ tầng sân bay là bộ mặt của một quốc gia – nơi du khách, nhà đầu tư và thế giới tiếp xúc đầu tiên khi tới Việt Nam. Các quốc gia phát triển đều có một công thức chung phát triển hạ tầng: kết hợp giữa quyền kiểm soát chiến lược của nhà nước với năng lực triển khai, thương mại hóa và vận hành linh hoạt của tư nhân. Đây là mô hình đáng tham khảo khi phát triển sân bay, cảng biển, logistics theo hướng hiện đại, hiệu quả và bền vững – nhất là khi ngân sách công đang chịu áp lực lớn bởi các mục tiêu an sinh giáo dục và quốc phòng.

Ở Việt Nam, sự nhập cuộc của tư nhân, điển hình doanh nghiệp đại diện như tập đoàn Masterise trong lĩnh vực hạ tầng là tín hiệu đáng mừng – không chỉ vì họ chia sẻ gánh nặng với ngân sách công, mà còn vì họ mang theo tinh thần đổi mới, sự nhạy bén thị trường và quyết tâm bứt phá. Nếu được trao cơ chế phù hợp, với tinh thần tiên phong và sẵn sàng đảm nhiệm sứ mệnh quốc gia, doanh nghiệp tư nhân Việt Nam hoàn toàn có thể trở thành lực đẩy chiến lược giúp Việt Nam thu hẹp khoảng cách hạ tầng, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia và bước vào kỷ nguyên phát triển của dân tộc mới.

Phương Thảo