

Nguồn lực để đầu tư đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam không còn là trở ngại lớn

18:25 03/10/2024

Dự kiến, thời điểm triển khai xây dựng đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam vào năm 2027, quy mô nền kinh tế sẽ lên đến khoảng 564 tỷ USD nên nguồn lực để đầu tư không còn là trở ngại lớn...



Câu hỏi lớn nhất năm 2010 Quốc hội đặt ra đầu tiên là tiền đâu?

Tại buổi gặp mặt trao đổi, cung cấp thông tin về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, ông Nguyễn Văn Phúc, nguyên Phó Chủ nhiệm Ủy ban Kinh tế của Quốc hội khoá XIV, thành viên Tổ chuyên gia của Ban Chỉ đạo xây dựng, thực hiện Đề án chủ trương đầu tư đường sắt tốc độ cao cho biết, nguồn lực là câu hỏi các Đại biểu Quốc hội khoá 12 năm 2010 đặt ra, trong đó có ông. Trong đó, câu hỏi lớn nhất năm 2010 Quốc hội đặt ra đầu tiên là tiền đâu?

Thời điểm đó, tổng mức đầu tư dự án được tính toán là 56 tỷ USD, trong khi bối cảnh năm 2010 - 2011, nền kinh tế Việt Nam rất khó khăn. An toàn nợ công và bội chi - là một trong những yếu tố chính, khiến Quốc hội đi đến quyết định chưa thông qua.

Thế nhưng sau gần 14 năm, tiềm lực của chúng ta đã khác. Như báo cáo của Bộ GTVT, Nhật Bản đã quyết định đầu tư tuyến đường sắt đầu tiên năm 1950, khi GDP tính theo đầu người mới đạt khoảng 250 USD.

Trung Quốc đầu tư năm 2005 khi GDP đầu người đạt 1.753 USD; Uzbekistan đầu tư năm 2011, khi GDP đầu người đạt 1.926 USD. Indonesia đầu tư năm 2015 khi GDP đầu người khoảng 3.322 USD.

Tại Việt Nam, theo nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới, đây là thời điểm thích hợp để xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao, khi GDP bình quân đầu người năm 2023 đạt khoảng 4.282 USD và ước đạt khoảng 7.500 USD vào năm 2030.

Quy mô nền kinh tế năm 2023 khoảng 430 tỷ USD, gấp gần 3 lần so với năm 2010; nợ công xuống ở mức thấp, chỉ khoảng 37% GDP.

Không sợ rơi vào “bẫy nợ”, đầu tư dự án Đường sắt tốc độ cao quan trọng nhất là tác động lan tỏa

Dự kiến thời điểm triển khai xây dựng đường sắt tốc độ cao vào năm 2027, quy mô nền kinh tế sẽ lên đến khoảng 564 tỷ USD nên nguồn lực để đầu tư không còn là trở ngại lớn.

Cũng theo ông Phúc, Trung ương và Chính phủ cũng quyết định đầu tư công, chúng ta không sợ rơi vào “bẫy nợ”. Chúng ta có thể huy động vốn ngân sách, trái phiếu chính phủ, vốn địa phương, nguồn vốn khác của Nhà nước.

Một tín hiệu tích cực khi đầu tư dự án theo đề xuất của Bộ GTVT là nguồn thu từ dự án (phát triển theo mô hình TOD) một phần sẽ để lại cho địa phương, một phần nộp về Trung ương.

Phần nộp về Trung ương dự kiến sẽ có thể phân bổ vào phần ngân sách đầu tư dự án.

Với nguồn thu từ bán vé, theo kinh nghiệm và tính toán, thời gian đầu, hiệu quả tài chính khó có thể bù đắp ngay. Nhưng đó không phải là vấn đề lớn.

Ông Phúc chỉ sẻ:

"Chúng ta phải xác định, đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao, quan trọng nhất là tác động lan toả đối với sự phát triển KT-XH, tác động không chỉ là 20 địa phương có tuyến chạy qua, mà còn là các địa phương khác khi giao thông kết nối phát triển.

Ví dụ như tỉnh Hà Tĩnh, có Khu kinh tế Vũng Áng dù là trọng điểm. Song hiện nay, để một chuyên gia/nhà đầu tư đến rất khó khăn. Họ phải bay đến Vinh hoặc Quảng Bình rồi mới có thể đi ô tô đến.

Nhưng khi có đường sắt tốc độ cao, Khu kinh tế Vũng Áng sẽ thực sự là khu kinh tế trọng điểm quốc gia".

T. Hương (Nguồn: <https://xaydungchinhsach.chinhphu.vn/>)