

NHỮNG THÀNH TỰU VỀ THU HÚT VÀ SỬ DỤNG ODA VÀO PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG KINH TẾ Ở VIỆT NAM

Ở Việt Nam, do hậu quả của hai cuộc chiến tranh và tình trạng trì trệ trong một thời gian dài nên trước năm 1993, kết cấu hạ tầng kinh tế của Việt Nam rất yếu kém và cản trở sự phát triển kinh tế - xã hội. Nhưng từ năm 1993 trở lại đây, nhà nước ta đã quan tâm thu hút và sử dụng vốn ODA vào phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế, chiếm một tỷ lệ đáng kể (37%) trong tổng đầu tư xã hội của Việt Nam thời gian qua cho lĩnh vực này.

Tự tính trên cơ sở số liệu từ các nguồn sau: Giao thông: Bộ GTVT và Cục Phát triển quốc tế: “Đánh giá chiến lược về hỗ trợ của nhà tài trợ dành cho kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của Chính phủ Việt Nam giai đoạn 2006-2010”, tháng 6-2005; Điện: Mô hình tài chính của EVN”; Viễn thông: ước tính sơ bộ theo tỷ lệ đầu tư của VNPT dựa trên các tuyên bố trong tài liệu của Zita (2015) rằng ODA đóng góp khoảng 35% đầu tư trong giai đoạn 1993-2001, và rằng Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam (BIDV) năm 1999 đã cho vay khoảng 63 triệu USD và rồi giả định số vay này tiếp tục được duy trì trong những năm sau đó; Nước: số liệu lấy từ Chương trình nước của Chiến lược kết cấu hạ tầng. Các ước tính được lấy từ năm 2002 và 2003 tùy theo sự sẵn có của số liệu, cùng một số giả định được dùng trong tính toán. Nguồn vốn của Quỹ Hỗ trợ phát triển (Nay là Ngân hàng Phát triển Việt Nam) được đưa vào tùy theo nguồn vốn ban đầu. Đến năm 2015 nguồn vốn viện trợ ODA của Việt Nam là 275 nghìn tỷ đồng

Trên cơ sở tổng thể quy hoạch từng ngành, lĩnh vực, ODA đã được ưu tiên sử dụng trong từng thời kỳ như sau:

Ngành giao thông vận tải

Sau đổi mới (1986), với nhận thức phải ưu tiên đầu tư giao thông vận tải đi trước một bước tạo tiền đề và thúc đẩy kinh tế phát triển, Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ VI (1986) đã nhấn mạnh do là khâu quan trọng nhất của kết cấu hạ tầng nên giao thông vận tải “phải đi trước một bước để đáp ứng yêu cầu phát triển của nền kinh tế quốc dân”. Chính vì vậy, kể từ khi nguồn vốn ODA được nối lại cho Việt Nam, giao thông vận tải luôn là ngành được dành nhiều ưu đãi, hỗ trợ về vốn, nhất là vốn ODA.

Chỉ số PER (đánh giá chi tiêu công) năm 2015 cho thấy, trong giai đoạn 2010-2013, ngân sách nhà nước đã cấp khoảng 65% tổng số vốn cam kết cho ngành giao thông vận tải thông qua chương trình cấp vốn hàng năm, trong đó 36,6% là vốn ODA.

Theo ước tính của Công ty Almec (năm 2015), tổng đầu tư trong các dự án giao thông quốc gia và địa phương do Bộ Giao thông vận tải kiểm soát lên đến 10.145 tỷ đồng trong giai đoạn 2011-2015. Trong đó, phần lớn vốn có nguồn gốc từ ODA (42%), tiếp theo là trái phiếu chính phủ (30%). Trừ đi phần ODA trong ngân sách quốc gia, khoảng 20% nguồn vốn là do Nhà nước cấp. Các khoản vay ngân hàng thương mại nhà nước chiếm khoảng 3% trong các dự án và cấp vốn theo hình thức BOT chiếm khoảng 5% tổng đầu tư bao gồm cả các dự án quốc gia và địa phương có nguồn vốn ODA.

Bằng đầu tư của Chính phủ, trong đó có phần đóng góp đáng kể của nguồn vốn ODA, hệ thống giao thông vận tải đã được cải thiện cả về quy mô lẫn chất lượng, góp phần phục vụ sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước. Có thể lượng hoá những thay đổi đó như sau: tính tới năm 2014, có 94% quốc lộ của Việt Nam đã được rải nhựa bề mặt so với 61% năm 1997 và 60% năm 1993 (mà phần lớn đã xuống cấp). Tỷ lệ đường rải nhựa bề mặt hiện nay của Việt Nam là trung bình theo tiêu chuẩn của khu vực. Chất lượng mạng lưới đường cũng đã cải thiện với tỷ lệ đường bộ có chất lượng tốt tăng từ 37% năm 1997 lên 45% năm 2002 (chất lượng tốt và trung bình chiếm 66%), 75% năm 2014 và nếu so sánh trước năm 1993 với hiện nay thì tỷ lệ này còn cao hơn nhiều.

Chỉ từ năm 1999 đến năm 2002, quốc lộ có 4 làn xe gần như tăng gấp đôi, từ 2% lên 3,9% của toàn mạng lưới, đường 2-3 làn xe tăng từ 36% lên 66% và 4.100 cầu kết nối được cải tạo. Những cải tạo về năng suất và kết nối mạng lưới đường đã làm cho tốc độ xe tải tăng bình quân từ 40km/h lên 50km/h và tốc độ xe khách tăng từ 50km/h lên 60km/h và đạt 70-80km/h ở một số tuyến.

Giao thông nông thôn cũng có nhiều tiến bộ vượt bậc. Tính đến năm 2005, trong tổng số 10.602 đơn vị cấp xã trên cả nước thì chỉ còn 269 xã là chưa có đường ô tô về đến trung tâm xã so với 600 xã năm 1999. Thành tích này có được là nhờ ngoài việc bố trí ngân sách của Trung ương và địa phương, các nhà tài trợ quốc tế đã hỗ trợ giao thông nông thôn Việt Nam khoảng 750 triệu USD.

Vốn ODA đã được dùng để khôi phục, nâng cấp và xây dựng mới 3.676 km quốc lộ; khôi phục và cải tạo 100 km tỉnh lộ, làm mới và khôi phục 188 cầu, chủ yếu trên các quốc lộ số 4, quốc lộ số 10, quốc lộ số 18 với tổng chiều dài 33,7 km; cải tạo và nâng cấp 18.000 km đường nông thôn và khoảng 31 km cầu nông thôn quy mô nhỏ, xây dựng mới 111 cầu nông thôn với tổng chiều dài 7,62 km. Con số cụ thể có thể còn cao hơn nữa, nhưng nhìn chung các dự án ODA góp phần quan trọng phát triển mạng lưới quốc lộ huyết mạch của đất nước như quốc lộ 1A, 10, 14, 5, 3, 18, 9, đường xuyên Á và mạng lưới giao thông nông thôn ở hầu hết các tỉnh. Có thể thấy rằng, đến 2020, nước ta cần khoảng 75 tỷ USD đầu tư cho hạ tầng giao thông, cả đường bộ, đường sắt, đường biển, đường không và đến năm 2020 cần khoảng 1 triệu tỷ đồng cho hạ tầng giao thông...

So với đường bộ, giao thông đường sắt tiếp cận với nguồn ODA có chậm hơn. Giai đoạn 2001-2004 được coi là giai đoạn đầu tiên ngành vận tải đường sắt được chính thức sử dụng vốn ODA cho những dự án xây dựng kết cấu hạ tầng theo quy hoạch phát triển ngành đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Tổng số vốn ODA đầu tư trong giai đoạn 2001-2005 khoảng 182 triệu USD (quy đổi)/tổng số vốn ODA huy động 382 triệu USD, trong đó tập trung vào 3 lĩnh vực: (i) khôi phục, nâng cấp các cầu đường sắt, hầm đường sắt xuống cấp, nguy hiểm trên tuyến đường sắt Bắc - Nam (ước thực hiện được khoảng 112 triệu USD), (ii) nâng cấp, hiện đại hoá hệ thống thông tin tín hiệu trên các tuyến đường sắt chủ yếu (ước thực hiện khoảng 25 triệu USD), (iii) đầu tư đầu máy hiện đại, sức kéo lớn (ước thực hiện 45 triệu USD). Từ nay đến 2020, ngành đường sắt cần hơn 1000 tỷ đồng cho việc nâng cấp giao thông đường sắt.

Nhìn chung, với hiện trạng kết cấu hạ tầng xuống cấp nặng nề và kỹ thuật lạc hậu thì nhu cầu về vốn đầu tư vào ngành đường sắt rất lớn, mà ngân sách lại quá hạn hẹp nên nguồn vốn ODA là không thể thiếu. Tuy nhiên, việc thu hút ODA vào ngành đường sắt thời gian qua chưa nhiều, nguyên nhân chủ yếu là do lĩnh vực này cần lượng vốn đầu tư lớn, tập trung trên cùng một tuyến nên phải có sự đồng tài trợ, nhưng mỗi nhà tài trợ lại có quan điểm và công nghệ khác nhau nên đạt được đồng thuận để có dự án đầu tư không dễ dàng. Mặt khác những khó khăn về đồng bộ hoá hệ thống ảnh hưởng không nhỏ tới hiệu quả khai thác sau dự án. Ngoài ra, đặc thù của các công trình đầu tư kết cấu hạ tầng

kỹ thuật đường sắt (trừ tuyến đầu tư mới) là vừa phải thi công vừa phải bảo đảm khai thác vận tải trên tuyến, do đó thời gian thi công kéo dài, chi phí bảo đảm giao thông cao, giải ngân chậm.

Trong giai đoạn vừa qua, nhiều cảng hàng không trong cả nước được nâng cấp một bước nhờ có sự đóng góp tích cực của nguồn vốn ODA. Chỉ tính trong giai đoạn 2001-2005 toàn ngành hàng không có 13 dự án đầu tư sử dụng vốn ODA, trong đó có 8 dự án của Pháp, với tổng vốn là 146.500.000 FRF, vốn đối ứng 61.248 triệu VND; hai dự án ODA Đan Mạch với tổng vốn là 1.244.519 USD, vốn đối ứng 19.913 triệu VND; một dự án Nhật Bản với tổng số vốn 22.768 triệu Yên, vốn đối ứng 480.836 triệu VND; một dự án ODA Mỹ với tổng số vốn 762.733 USD và một dự án ODA Hà Lan có tổng vốn là 400.000 USD .

Một số dự án đầu tư lớn tại cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất, sử dụng vốn ODA có hiệu quả và chất lượng cao. ODA còn góp phần hỗ trợ xây dựng hệ thống chương trình, biên soạn giáo trình huấn luyện đào tạo, nâng cao trình độ chuyên môn, quản lý, kỹ năng vận hành máy móc thiết bị công nghệ cao của cán bộ, nhân viên hàng không theo các chuẩn mực quốc tế thông qua các hợp đồng mua sắm thiết bị và chuyển giao công nghệ, tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình hội nhập trong lĩnh vực hàng không.

Kết quả là vận tải hàng không đã đổi mới cơ bản, đội bay năm 2000 có 25 máy bay/3.610 ghế, đã tăng lên 43 máy bay/7.100 ghế. Các phương tiện bay mới đều thuộc loại hiện đại. Đường bay quốc tế và nội địa được mở rộng, năm 2001 có 25 đường bay quốc tế đến 17 điểm trên thế giới; năm 2005 có 33 đường bay quốc tế đến 23 điểm trên thế giới; đã phát triển được 21 đường bay nội địa đến 16 điểm trong các vùng trên cả nước.

Tính chung trong giai đoạn 2011-2015 toàn ngành hàng hải được đầu tư 7.992 tỷ đồng bằng nguồn vốn ODA.

Nhờ có vốn ODA, nhiều công trình quan trọng trong ngành hàng hải đã được nâng cấp và xây dựng mới. Đến cuối năm 2015 đã hoàn thành nâng cấp hoàn toàn các cảng biển tổng hợp quốc gia chủ yếu như cảng Cái Lân, cảng Hải Phòng, cảng Cửa Lò, cảng Vũng Áng, cảng Tiên Sa, cảng Quy Nhơn, cảng Nha Trang, cảng Sài Gòn, cảng Cần Thơ. Hoàn thành nâng cấp một số cảng địa phương cần thiết đáp ứng lưu lượng hàng hoá thông qua, qua đó tạo thêm công

ăn việc làm, tăng thu nhập cho một bộ phận lao động dư thừa ở vùng nông thôn và các địa phương có công trình cảng. ODA còn mang lại lợi ích to lớn và lâu dài trong các dự án đóng tàu, như dự án đóng tàu tìm kiếm cứu nạn bằng vốn ORET - Hà Lan. Dự án đã cung cấp 6 tàu tìm kiếm cứu nạn với tiêu chuẩn công nghệ Hà Lan, với chất lượng cao hơn tàu của Việt Nam, làm cho công tác cứu nạn đạt kết quả khá cao. Ngoài ra, ODA còn giúp tăng cường năng lực quản lý hàng hải thông qua các chương trình cử cán bộ ra nước ngoài học tập, tiếp thu công nghệ và kinh nghiệm tiên tiến của các nước phát triển...

Bằng việc nâng cấp và xây dựng mới kết cấu hạ tầng kinh tế cho lĩnh vực giao thông vận tải và tăng cường kỹ năng quản lý của từng phân ngành trong lĩnh vực này, vốn ODA đã góp phần to lớn trong sự tăng trưởng của hệ thống giao thông vận tải Việt Nam thời gian qua, tăng đáng kể năng lực vận tải và đáp ứng tốt hơn nhu cầu đi lại (đạt 1.280 triệu tấn với 295 tỷ tấn/km, tăng bình quân hàng năm 7% về khối lượng vận chuyển và 9,2% về khối lượng luân chuyển; đạt 4.371 triệu hành khách, với 202 tỷ hành khách km, tăng bình quân hàng năm 4,7% về hành khách vận chuyển và 5,7% về hành khách luân chuyển) .

Doanh thu toàn ngành vận tải đạt gần 90.000 tỷ đồng, tăng bình quân 7,5%, trong đó vận tải biển và hàng không tăng trưởng bình quân về hành khách luân chuyển là 9,8%, là những ngành có tốc độ tăng trưởng cao hơn tốc độ bình quân.

Kết cấu hạ tầng giao thông vận tải được cải thiện đã góp phần nâng cao tốc độ chạy xe trên các tuyến đường bộ, rút ngắn thời gian chạy tàu trên các tuyến đường sắt, đường sông, nâng lượng hàng hoá thông qua các cảng biển; nâng lưu lượng hàng hoá thông qua các cảng hàng không. Hiện ngành đường bộ đã đảm bảo 67,4% khối lượng vận tải toàn xã hội, bảo đảm những khâu thiết yếu về lưu thông cho nền kinh tế và nhu cầu dân sinh, đặc biệt đối với vùng sâu, vùng xa, vùng khó khăn; năng suất bốc xếp tại các cảng tăng từ 2.500 TTQ/m/năm (năm 2000) lên 2.981 TTQ/md/ năm (năm 2005), tại các cảng lớn lên tới 3.200 TTQ/md/năm, đạt mức trung bình khu vực. Đồng thời, phí trọng tải và phí bảo đảm hàng hải giảm bình quân 15% mỗi năm; các loại phí dịch vụ giảm 12% .

Giao thông đô thị được mở mang một bước, nhất là ở các thành phố lớn như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh... Số tuyến đường được tăng đáng kể và đã

tạo ra một mạng lưới tương đối hợp lý, góp phần đáng kể vào việc giảm ách tắc giao thông ở các đô thị này. Bên cạnh đó, những dự án ODA trong lĩnh vực an toàn giao thông cũng đã góp phần vào giảm thiểu số vụ tai nạn và ùn tắc giao thông ở hai thành phố lớn, đồng thời từng bước tăng cường văn minh đô thị.... Giao thông địa phương phát triển đã góp phần quan trọng vào quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế và xoá đói giảm nghèo ở các vùng nông thôn.

Như vậy, sự đóng góp của vốn ODA cho lĩnh vực giao thông vận tải là rất lớn, giảm thiểu sự căng thẳng về vốn cho đầu tư phát triển của ngành. Đồng thời, nhờ đó mà trình độ khoa học và công nghệ cũng như kỹ năng quản lý của từng phân ngành được nâng cấp, ngày càng tiến gần các chuẩn mực quốc tế, góp phần tạo nên kết cấu hạ tầng kinh tế hiện đại của đất nước.

Ngành điện

Việt Nam có tiềm năng năng lượng đáng kể dưới dạng dầu, khí, than đá và thủy điện nhưng đa số các nhà máy điện ở trong tình trạng quá cũ, thiếu phụ tùng, bảo quản kém và hoạt động dưới công suất lắp đặt khá nhiều. Hệ thống đường dây dẫn điện nói chung chất lượng kém và không có hệ thống truyền tải hiện đại.

Trước năm 1993, đầu tư vào ngành năng lượng chỉ chiếm chừng 20% đầu tư công cộng. Mức đầu tư này là thấp so với các nước phát triển. Đặc biệt, mức đầu tư công cộng của kết cấu hạ tầng kinh tế là rất thấp so với những gì cần thiết để hỗ trợ sự phát triển nhanh.

Cùng với sự phát triển không ngừng của nền kinh tế, từ năm 1993, đặc biệt từ năm 2000, ngành điện đã phát triển vượt bậc, giảm tổn thất của hệ thống và nâng cao được chất lượng phục vụ. Năm 2004, ngành điện đã cấp điện cho 88% số hộ gia đình ở vùng nông thôn. Gần 1/4 trữ lượng kinh tế của nguồn thủy điện Việt Nam đã được khai thác, tổng công suất phát điện đến cuối năm 2004 là gần 11.200 MW. Đường dây 500 kV (Bắc - Nam) được hoàn thành và đưa vào sử dụng, đưa tổng chiều dài của đường dây 500 kV của cả nước từ 2.423 km năm 2003 lên 3.533 km vào năm 2005 .

Từ năm 1995 đến năm 2004, sản lượng điện năng thương phẩm đã tăng bình quân hàng năm 15,1%, gấp đôi tỷ lệ tăng trưởng GDP là 7,1%. Tổn thất truyền tải và phân phối điện đã giảm mạnh từ 21,4% năm 1995 xuống 12,2% năm 2004 .

Như vậy, từ sau năm 1993 đến năm 2005 đã đạt được những thành công vượt bậc, trong đó có sự đóng góp không nhỏ của vốn ODA. Vốn ODA đã giúp cải tạo, nâng cấp mạng lưới điện quốc gia và xây dựng mỗi nhiều nhà máy điện, tăng nguồn cung cấp điện phục vụ sản xuất và sinh hoạt.

Trong giai đoạn từ năm 1993 đến hết năm 2005, một phần không nhỏ vốn ODA (khoảng hơn 26% trên tổng vốn vay đã ký thời kỳ trước - năm 2000 và 1,58 tỷ USD giai đoạn 2001-2005) được đầu tư cho việc phát triển ngành điện, cải tạo và phát triển mạng lưới điện, bao gồm việc xây dựng và cải tạo các nhà máy phát điện, xây dựng các trạm biến thế, đường dây tải điện 500 kV và thực hiện các chương trình điện khí nông thôn, vốn ODA góp phần xây dựng nhiều nhà máy điện có công suất lớn (như nhà máy nhiệt điện Phú Mỹ 2.1 công suất 288 MW; Nhà máy nhiệt điện Phả Lại 2 công suất 600 MW; Nhà máy thủy điện Hàm Thuận - Đa Mi công suất 475 MW; Nhà máy nhiệt điện Phú Mỹ 1 công suất 1.090 MW; Nhà máy nhiệt điện Ô Môn công suất 600 MW; Nhà máy thủy điện Đại Ninh công suất 360 MW).

Cung cấp nước sạch và vệ sinh môi trường

Theo đánh giá của các cơ quan y tế, ước tính chỉ có 54% dân số thành phố được dùng nguồn nước an toàn. Số còn lại là dùng ăn nước uống từ các giếng nông không được bảo vệ và rất dễ bị nhiễm độc, từ các bể chứa nước mưa, từ sông và ao hồ. Thậm chí tại các thành phố có nước máy, nhưng các phương tiện dẫn nước được duy tu rất kém, đường ống rò rỉ quá mức (gần 50%) và vấn đề nước thải bức xúc... cũng là nguyên nhân làm cho nguồn cung cấp nước cho thành phố không an toàn.

Các con số chính về nước và vệ sinh cho thấy tỷ lệ các gia đình có nước sạch và vệ sinh hầu như không tăng lên trong suốt 15 năm trước thập kỷ 1990. Cụ thể, từ năm 1976, tổng số các gia đình không có nguồn nước an toàn là khoảng 60% ở thành thị và 30% ở nông thôn, ở các khu vực thuộc thành phố, tổng số gia đình không có phương tiện vệ sinh là thấp (khoảng 2%), nhưng ở nông thôn con số vẫn là 40% kể từ năm 1976. Bởi vậy, để tăng cường sức khỏe cho cộng đồng, đồng thời tạo điều kiện phát triển kinh tế - xã hội thì việc đầu tư để đảm bảo nguồn nước an toàn và vệ sinh là nhu cầu cấp thiết.

Trong số 1 tỷ USD đã đầu tư cho ngành cấp nước và vệ sinh đô thị trong giai đoạn 1993-2003 (không kê các khoản đóng góp của người sử dụng) thì tới

85% có nguồn gốc từ ODA. Cụ thể, các tổ chức tài chính song phương và đa phương đã đầu tư 838.224.000 USD vào cấp nước và vệ sinh đô thị.

Tính đến năm 2000, tổng giá trị vốn vay đã ký cho các dự án thuộc lĩnh vực cấp nước, thoát nước đạt 835 triệu USD, chiếm khoảng 7,0% tổng vốn ODA đã được ký kết. Còn riêng giai đoạn 2001-2005 trên phạm vi cả nước đã có 26 dự án thoát nước và vệ sinh môi trường, 77 dự án cấp nước sử dụng vốn ODA. Hiệu quả sử dụng ODA trong lĩnh vực này có phần hạn chế. Cụ thể, cho đến nay phần lớn các đô thị chưa có chiến lược và quy hoạch quản lý, xử lý chất thải rắn cho các giai đoạn ngắn hạn và dài hạn. Do đó, công tác quản lý và xử lý chất thải rắn đô thị còn mang tính bị động, chưa đáp ứng kịp thời nhu cầu phát triển đô thị cũng như chưa đảm bảo được các mục tiêu về vệ sinh môi trường đô thị.

Các dự án quản lý và xử lý chất thải rắn sử dụng vốn ODA hiện nay đều gặp khó khăn về vốn đối ứng. Kể từ năm 2001 đã có các dự án được triển khai như dự án quản lý và xử lý chất thải rắn thành phố Hải Phòng, dự án nhà máy xử lý chất thải rắn thành phần Compost ở thành phố Đà Nẵng, hai dự án được đưa vào danh mục sử dụng vốn vay ODA của Phần Lan là dự án khu liên hợp quản lý chất thải rắn Nam Bình Dương và dự án xử lý rác thị xã Vĩnh Long. Công nghệ chủ yếu áp dụng để xử lý rác thải đô thị là theo hình thức chôn lấp hợp vệ sinh, kết hợp chế biến phân Compost. Đây là hình thức đã được thí điểm tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, tuy nhiên công suất xử lý còn nhỏ, giá thành cao và gặp nhiều khó khăn trong tiêu thụ sản phẩm, chưa có đánh giá kiểm định về chất lượng vệ sinh của phân vi sinh đối với các loại cây nông, công nghiệp của nước ta.

TTBD ĐBDC

Đối với các dự án lớn như dự án vệ sinh môi trường thành phố Hồ Chí Minh (lưu vực kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè), dự án cải thiện môi trường nước thành phố Hồ Chí Minh (lưu vực kênh Đôi - Tẻ, Bến Nghé - Tàu Hũ), dự án Thoát nước Hà Nội... đều phải điều chỉnh bổ sung đơn giá đền bù, giải phóng mặt bằng. Ngoài ra, còn những nguyên nhân khác như các địa phương không bố trí đủ vốn đối ứng để thực hiện dự án, một số ban quản lý dự án mới thành lập còn bỡ ngỡ trong công tác điều hành, sự phối hợp của các ngành chưa chặt chẽ dẫn đến chậm trễ trong việc giải quyết những vướng mắc trong quá trình thực hiện dự án, sự khác biệt trong các quy định về thủ tục giữa Chính phủ Việt Nam và các nhà tài trợ, hạn chế về năng lực các nhà thầu...

Về cấp nước: Tính đến năm 2014, công suất cấp nước đô thị trên phạm vi toàn quốc đã có 4.052.000 m³/ngày đêm với dân số đô thị được cấp nước là 70% và tiêu chuẩn trung bình là 70 lít/người/ngày. Tỷ lệ nước thất thu trung bình 45%. Dựa trên định hướng phát triển cấp nước đô thị đến năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, đến năm 2015, 95% dân số đô thị được cấp nước sạch với tiêu chuẩn 80-100 lít/ngày/người. Tỷ lệ cấp nước thất thu dưới 30%, với đô thị mới là 20%.

Tuy nhiên, trên thực tế các chỉ tiêu quan trọng là tổng công suất cấp nước không đạt. sở dĩ có tình trạng này là do một số dự án cấp nước dạng BOT không được hoàn thành đúng tiến độ hoặc không thực hiện được, một số dự án ODA bị chuyển sang vốn trong nước

Bưu chính viễn thông

Năm 1986 Việt Nam chỉ có 9 đường dây điện thoại quốc tế, với GDP bình quân đầu người 138 USD. Mật độ điện thoại trong giai đoạn phát triển đầu như từ con số không và mãi đến năm 1997 khi GDP bình quân đầu người đạt mức 324 USD thì mật độ điện thoại mới ở mức gần 1,85 máy/100 dân .

Trước 1993, bưu chính viễn thông Việt Nam trong tình trạng rất lạc hậu chỉ có 254.506 đường dây điện thoại cơ bản cho hơn 69 triệu dân, tương đương 0,36 máy/100 dân. Nhưng sau năm 1993, với sự phát triển mạnh của nền kinh tế cùng với sự trở lại của các nhà tài trợ quốc tế, Việt Nam đã cải thiện đáng kể kết cấu hạ tầng viễn thông, nhất là các dịch vụ cơ bản hiện đại và dịch vụ di động.

Tới năm 2015, tổng số đường điện thoại đang hoạt động ở Việt Nam đã là trên 127 triệu thuê bao. Tổng mật độ viễn thông tăng lên 19,9 máy/100 dân. Nếu lấy mốc thời gian năm 1993 mật độ thuê bao điện thoại 0,36 máy/100 dân, có thể tính được tỷ lệ trung bình lũy tiến (CARG) đạt trên 45%, cao hơn cả Trung Quốc và là một tỷ lệ cao nhất trong khu vực và trên thế giới. Vì thế hiện nay đa số ý kiến đều cho rằng Việt Nam là một quốc gia có tốc độ phát triển bưu chính viễn thông nhanh nhất thế giới với một kết cấu hạ tầng cho ngành bưu chính, viễn thông tương đối tốt. Sự phát triển vượt bậc này có phần đóng góp đáng kể của các dự án ODA.

Trong giai đoạn trước năm 1993, khi Việt Nam chưa nổi lại các chương trình viện trợ với cộng đồng các nhà tài trợ, chúng ta chỉ nhận được viện trợ của một số nước Bắc Âu với số lượng nhỏ nên tỷ trọng vốn ODA dành cho ngành

bưu chính viễn thông cũng không lớn, chủ yếu tập trung cho một số dự án trọng điểm như: trạm vệ tinh mặt đất Hoa Sen, hệ thống cáp đồng trục qua một số địa phương...

Tuy nhiên, kể từ sau năm 1993, Việt Nam đã tập trung vốn ODA cho ngành bưu chính viễn thông. Có thể lấy một số ví dụ.

- Nghị định thư tài chính nước Pháp đã cung cấp 23,894 triệu FRF cho dự án Tổng đài Trần Khát Chân và 5,606 triệu FRF cho dự án Tổng đài điện thoại Đức Giang; Nghị định thư tài chính 1994: Tổng giá trị 44 triệu FRF cho dự án mở rộng tổng đài 1000 E10 tại các Bưu điện tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng và Cần Thơ; Nghị định thư tài chính Tổng giá trị 50 triệu FRF cho dự án hiện đại hoá Trung tâm Bưu chính Hà Nội (Dự án chỉ sử dụng hết 38.853.341 FRF); Nghị định thư tài chính 1997: Tổng giá trị 7,5 triệu FRF cho 1 dự án thuộc nguồn vay hỗn hợp; Nghị định thư tài chính 2000: Tổng giá trị 10,3 triệu EURO cho dự án phát triển mạng viễn thông nông thôn các tỉnh phía Bắc Việt Nam .

- Các dự án ODA của Nhật Bản bao gồm: Dự án phát triển mạng viễn thông nông thôn các tỉnh miền Trung Việt Nam 11.332 triệu Yên thuộc nguồn ODA tài khoá 1997 của Chính phủ Nhật Bản (JBIC); Dự án nâng cao năng lực đào tạo Trung tâm Đào tạo Bưu chính - Viễn thông I của Tổng công ty Bưu chính Viễn thông Việt Nam 7 triệu USD đã được Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) cam kết; Dự án Cáp quang biển trục Bắc - Nam 19.497 triệu Yên Nhật thuộc nguồn tín dụng ưu đãi của JBIC năm 2002.

- Dự án ODA của Thụy Điển gồm: 5,3 triệu USD cho Tổng đài Tandem AXE Hà Nội - thành phố Hồ Chí Minh và Tổng đài AXE 10 Gia Lai - Kon Tum.

- Dự án ODA của WB hỗ trợ kỹ thuật 40 nghìn USD (thông qua Ngân hàng Tái thiết và Phát triển - IRDB) theo Chương trình phát triển thông tin (InioDev) bằng hợp đồng tài trợ Kế hoạch công thông tin quốc gia.

Việc tiếp nhận vốn ODA của ngành Bưu chính - Viễn thông đã tạo điều kiện cho ngành này nhập khẩu được các thiết bị kỹ thuật số có công nghệ tiên tiến trên thế giới, khai khác có hiệu quả.

Hơn 10 năm hợp tác, thu hút và sử dụng nguồn ODA đã cải thiện kết cấu hạ tầng của ngành bưu chính viễn thông, góp phần khơi dậy các nguồn vốn trong nước và thu hút vốn đầu tư trực tiếp của nước ngoài.

Dù còn những điểm chưa hợp lý nhưng ODA đã được phân bổ cho tất cả các vùng trong cả nước

Cho đến nay, nguồn vốn ODA đã trực tiếp hỗ trợ nhiều tỉnh và thành phố xây dựng hệ thống nước sinh hoạt, phát triển lưới điện nông thôn, giao thông nông thôn, xây dựng hệ thống thủy lợi, trường học, trạm xá, bệnh viện, thực hiện các chương trình khuyến nông, khuyến lâm, khuyến ngư và cung cấp tín dụng quy mô nhỏ... Với sự hỗ trợ của nguồn vốn ODA mà thành tích xóa đói giảm nghèo của Việt Nam có được kết quả đáng khích lệ, tỷ lệ nghèo đã giảm từ trên 58% năm 1993 xuống còn khoảng 24% năm 2004 (theo tiêu chuẩn quốc tế) và đã vượt mục tiêu thiên niên kỷ của Liên hợp quốc trước 10 năm, gây ấn tượng đối với các nhà tài trợ. Theo vùng kinh tế, sự hỗ trợ của vốn ODA như sau:

- Vùng núi Bắc Bộ: Đây là khu vực nghèo nhất nước ta, với 59% dân cư được coi là nghèo đói. Thời gian qua, nguồn ODA đầu tư cho vùng này đã tăng lên nhiều, song vẫn thấp so với nhiều vùng khác trong cả nước. Trong giai đoạn 1.993-2005 tổng vốn ODA đầu tư vào vùng này đạt trên 969,07 triệu USD, được tập trung vào xây dựng mới toàn bộ hệ thống cấp nước sạch cho các tỉnh lỵ, nâng cấp các bệnh viện tuyến tỉnh và chương trình y tế, năng lượng nông thôn, thoát nước và vệ sinh môi trường, giáo dục, phục hồi hệ thống giao thông nông thôn. Ngoài ra, phát triển nông nghiệp và nông thôn ở các tỉnh miền núi Bắc Bộ cũng chiếm một khối lượng đáng kể nguồn vốn ODA vào vùng này, trong đó có các dự án bảo vệ rừng và phát triển cộng đồng ở vùng dân tộc thiểu số.

- Tây Nguyên: Tây Nguyên đã giảm tỷ lệ nghèo đói từ 70% năm 1993 xuống còn 52% vào năm 1998, nhưng vẫn là một trong 3 khu vực nghèo nhất của cả nước (miền núi phía Bắc, Tây Nguyên và Bắc Trung Bộ). Giai đoạn 1993- 2005, Tây Nguyên là một trong những khu vực tiếp nhận nguồn vốn ODA ít nhất, tổng số chỉ vào khoảng 445,04 triệu USD, trong đó Đắk Lắk là tỉnh nhận được nhiều dự án hơn cả, không kể các dự án được thụ hưởng thông qua các bộ, ngành Trung ương. Hiện nay, ODA đặc biệt gia tăng trong lĩnh vực nước sạch và vệ sinh môi trường, nông nghiệp và phát triển nông thôn. Phần lớn các dự án

ODA đều là các khoản viện trợ không hoàn lại, dự án có mức vốn lớn nhất là 41,5 triệu USD, nhỏ nhất là 0,19 triệu USD. Các dự án này đã tạo ra một môi trường, một sự hỗ trợ đáng kể cho phát triển kinh tế - xã hội của các tỉnh trong vùng. Tuy nhiên, hiệu quả còn ở mức độ khiêm tốn, nhìn chung tính chủ động của địa phương chưa cao, hầu hết các dự án viện trợ đều do các nhà tài trợ nghiên cứu và thiết kế, tỷ lệ dành cho kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, cải cách thể chế còn ít.

- Đồng bằng sông cửu Long: Được coi là vùng sản xuất gần 47,5% sản lượng lúa của cả nước và là vùng đóng vai trò rất quan trọng trong chiến lược an ninh lương thực quốc gia. Giai đoạn 1993-2005, hơn 1.291,01 triệu USD vốn đầu tư từ nguồn ODA, đã góp phần không nhỏ vào sự phát triển kinh tế - xã hội trong toàn vùng. Nhìn chung, vốn ODA được phân bổ tương đối đồng đều giữa các tỉnh trong vùng, nhưng các dự án trực tiếp do các tỉnh quản lý mới chỉ chiếm một tỷ lệ rất nhỏ, chủ yếu thông qua các bộ, ngành Trung ương. Việc quản lý đối với các dự án mặc dù có tiến bộ trong một vài năm lại đây song vẫn gặp nhiều khó khăn do sự phối hợp giữa các bộ, ngành với địa phương chưa đồng bộ, nhịp nhàng. Các dự án tập trung chủ yếu vào các lĩnh vực như năng lượng (điện 0 Môn, Phú Mỹ, Hàm Thuận - Đa Mi), giao thông vận tải... Tuy nhiên, việc phát triển mạng lưới giao thông, nhất là hệ thống giao thông thủy rất quan trọng cho việc vận chuyển nông sản ở khu vực này vẫn đang rất cần được cải thiện và đầu tư nhiều hơn nữa. Bên cạnh đó, cần tập trung đầu tư hơn nữa vào hệ thống thủy lợi, chế biến nông sản... để gia tăng khối lượng sản phẩm và khả năng cạnh tranh của hàng hoá nông sản.

- Vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ: Là một trong hai địa bàn thu hút vốn đầu tư nước ngoài (FDI và ODA) lớn nhất. Trong giai đoạn 1993-2000, nguồn vốn ODA tập trung vào khu vực này trên 2,5 tỷ USD, chiếm gần 30% tổng số vốn ODA đã được ký kết. Song giai đoạn 2001- 2005 lượng vốn này ít hơn, chỉ đạt 328,475 triệu USD. vốn ODA được phân bổ cho các tỉnh trong vùng chưa đồng đều, chủ yếu tập trung vào tam giác kinh tế: Hà Nội, Hải Phòng và Quảng Ninh mà phần lớn dành cho việc nâng cấp, cải tạo và phát triển mới hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế như hạ tầng giao thông, năng lượng, cấp thoát nước và vệ sinh môi trường,... Đến nay ODA cho vùng đồng bằng sông Hồng là hơn 10 tỷ USD

-Vùng kinh tế trọng điểm Trung Bộ: Bao gồm 4 tỉnh Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam và Quảng Ngãi, là vùng nằm trong khu vực thường xuyên bị thiên tai bão lụt, so với các vùng kinh tế trọng điểm khác vùng này không có lợi thế về nhiều mặt. Trong giai đoạn 1993-2005, tổng số vốn ODA vào vùng này chỉ được khoảng 1.400,96 triệu USD, chủ yếu tập trung xây dựng kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, nhất là giao thông, năng lượng, cấp nước, nhưng đã góp phần không nhỏ vào việc thực hiện mục tiêu xoá đói giảm nghèo. Các trường học cho vùng bão lụt do Chính phủ Nhật Bản, Hàn Quốc, Na Uy tài trợ không chỉ là nơi vững chắc cho học sinh học tập mà còn là nơi lánh nạn cho nhân dân vùng lũ. Là một trong 3 vùng kinh tế trọng điểm của cả nước, thời gian qua, các địa phương trong vùng đã cố gắng tranh thủ thu hút mọi nguồn vốn đầu tư, nhưng ODA vào vùng này vẫn còn hạn chế. Đến nay, lượng ODA cho khu vực này ước tính trên 7,5 tỷ USD

- Vùng kinh tế trọng điểm Nam Bộ: Nằm trong vùng Đông Nam Bộ, là vùng phát triển năng động nhất của cả nước. Thời kỳ 1993-2005, tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân của cả nước đạt khoảng 7% thì vùng này đạt trên 10%, mà một trong những nguyên nhân là huy động được nhiều vốn đầu tư trong và ngoài nước. Trong thời kỳ 1993-2006, vùng kinh tế trọng điểm Nam Bộ đã thu hút một khối lượng ODA trị giá khoảng 1.891,8 triệu USD, trong đó các dự án do các tỉnh trực tiếp thụ hưởng chiếm trên 33% tổng số vốn ODA cho toàn vùng, phần còn lại thông qua các bộ, ngành quản lý. Nguồn vốn này cũng được tập trung chủ yếu vào kết cấu hạ tầng kinh tế như giao thông, năng lượng, cấp thoát nước và vệ sinh môi trường... Do vậy, đã góp phần quan trọng vào việc phát triển ổn định kinh tế - xã hội của các tỉnh trong vùng. Hiện nay, vốn ODA cho khu vực này ước tính đạt trên 10 tỷ USD

Vốn ODA đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế đã đem lại những tác động tích cực đối với tăng trưởng và giảm nghèo

Từ đầu những năm 1990 đến nay, Việt Nam đã cực kỳ thành công trong việc thúc đẩy tăng trưởng và giảm nghèo. Tốc độ tăng trưởng GDP trung bình năm 2015 là 6.68%, trong khi tốc độ tăng trưởng thu nhập trên đầu người là 5,9% .

Một yếu tố quan trọng của thành công này là sự chú trọng đầu tư của Chính phủ, nhất là đầu tư cho kết cấu hạ tầng kinh tế. Từ năm 1997, tốc độ đầu tư cho

kết cấu hạ tầng kinh tế luôn cao hơn tốc độ tăng trưởng GDP (năm 1998 chỉ cho kết cấu hạ tầng kinh tế ở mức 9,8% GDP; năm 2013 ở mức 9,9% GDP và chiếm tỷ lệ 44% trong tổng đầu tư của Nhà nước giai đoạn 2007-2012.

Trong tổng đầu tư của nhà nước cho kết cấu hạ tầng kinh tế thì ODA chiếm một tỷ lệ đáng kể (vào khoảng 37% tổng đầu tư toàn xã hội. Tương quan giữa đầu tư kết cấu hạ tầng và tăng trưởng được lượng hàng hóa.

Cũng theo kết quả nghiên cứu của WB, ở Việt Nam, đầu tư vào xây dựng đường ở nông thôn có tác động giảm nghèo lớn nhất, cứ chi ra 1 tỷ đồng, thì sẽ có 270 người thoát nghèo. Thứ hai là tác động của chi cho giáo dục, cứ chi 1 tỷ đồng, thì 47 người sẽ thoát nghèo. Đầu tư cho nghiên cứu nông nghiệp cũng tác động đến giảm nghèo nhưng nó chỉ bằng 1/10 so với chi cho đường sá và bằng hơn 1/2 so với chi cho giáo dục.

Giai đoạn 1993 - 2004, ODA đã đóng góp trung bình 0,82% vào tỷ lệ tăng trưởng GDP hàng năm. Tuy nhiên, nếu so sánh với chỉ số sử dụng ODA được coi là hiệu quả (1% GDP viện trợ sẽ dẫn đến tăng trưởng bền vững tương đương là 0,5% GDP và giảm 1% nghèo khổ) thì hiệu quả sử dụng vốn ODA nói chung và ODA cho đầu tư kết cấu hạ tầng kinh tế nói riêng vẫn còn ở mức khiêm tốn.

Ảnh hưởng của ODA được minh họa bởi việc phát triển hành lang giao thông Hà Nội - Hải Phòng hai trung tâm tăng trưởng ở miền Bắc.

Trong những năm gần đây, các tỉnh dọc theo hành lang giao thông Hà Nội - Hải Phòng đã có hoạt động kinh tế rất năng động. Với việc cải thiện quốc lộ 5 và mở rộng cảng Hải Phòng, hành lang giao thông đã củng cố sự kết nối giữa hai trung tâm tăng trưởng, tăng cường tiếp cận của Hà Nội với các thị trường quốc tế bằng cách cải thiện tiếp cận giao thông đường bộ và đường biển. Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) ở các khu công nghiệp chủ chốt đã gia tăng đáng kể, nhất là từ năm 2000, thúc đẩy tăng trưởng công nghiệp và xuất khẩu, tạo thêm nhiều việc làm ở miền Bắc. Điều tra phỏng vấn hơn 70 nhà quản lý doanh nghiệp FDI cho thấy rằng gần 90% đầu tư mới sẽ không được thực hiện nếu không có việc nâng cấp quốc lộ 5 và cảng Hải Phòng. Điều tra cũng cho thấy rằng những nhà quản lý này bị hấp dẫn bởi những lợi ích như: (i) giảm chi phí vận chuyển đầu vào nhập khẩu, (ii) tiết kiệm thời gian chuyên chở nguyên vật liệu và thành phẩm, (iii) điều phối tốt hơn lịch biểu sản xuất và lịch biểu bán hàng.

Hơn nữa, tăng trưởng còn lan tỏa sang các khu vực lân cận, nhất là hai tỉnh Hưng Yên và Hải Dương (nằm giữa hai trung tâm kinh tế kể trên), trong khi kinh tế nông thôn trải qua sự biến chuyển lớn. Các hộ nông thôn đã đa dạng hoá sản xuất nông nghiệp (từ canh tác lúa sang nuôi cá và gia cầm) và càng ngày càng tham gia nhiều hơn vào các cơ hội kinh doanh mới. Giao thông thuận tiện hơn cũng góp phần thúc đẩy nhu cầu du lịch ở vịnh Hạ Long.

Kết quả là hầu hết các tỉnh nằm trên hành lang Hà Nội - Hải Phòng đều đạt được tăng trưởng nhanh hơn về thu nhập trên đầu người và giảm nhanh hơn số hộ nghèo so với mức trung bình của Đồng bằng sông Hồng hay cả nước.

Tóm lại, nếu đánh giá một cách chung nhất thì mặc dù không tránh khỏi những hạn chế nhất định, song về cơ bản vốn ODA đã được sử dụng tương đối hiệu quả, đã tạo được những bước phát triển đáng khích lệ trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng kinh tế, nhờ đó đã tác động rất tích cực đến sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước và công cuộc xoá đói giảm nghèo, hỗ trợ sản xuất, bảo vệ môi trường. Đồng thời, ngày càng có nhiều nhà tài trợ với 51 nhà tài trợ song phương và đa phương, 600 tổ chức phi chính phủ) cho Việt Nam, đây được xem như một sự ghi nhận của cộng đồng tài chính quốc tế đối với những thành công trong công cuộc đổi mới và phát triển kinh tế ở Việt Nam. Và trên một khía cạnh khác, chính nguồn vốn này được sử dụng đúng yêu cầu phục vụ phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế đã tạo nên tiền đề vật chất quan trọng hỗ trợ, thúc đẩy quá trình cải cách, phát triển kinh tế của Việt Nam, nhất là trong bối cảnh tỷ lệ tích lũy trong nội bộ nền kinh tế còn thấp.

Nguyên nhân của những thành tựu nói trên

Sự nỗ lực của Chính phủ trong việc thực thi đường lối đổi mới do Đảng Cộng sản Việt Nam đề xướng và lãnh đạo đã mở ra môi trường kinh tế chính trị - xã hội thuận lợi cho việc thu hút, quản lý và sử dụng vốn ODA

Việc Chính phủ Việt Nam không ngừng tiến hành cải cách về thể chế, chính sách, đổi mới phương thức quản lý nguồn vốn ODA, tạo không gian thuận lợi hơn cho việc triển khai các dự án đã khiến các nhà tài trợ tăng niềm tin vào việc sử dụng vốn ODA mà họ đưa vào Việt Nam.

Việc hợp thức hóa các chương trình, dự án ODA từ ký kết các điều ước quốc tế (hiệp định, chương trình, nghị định thư...) đến thẩm định, phê duyệt dự án và công tác quản lý triển khai dự án trong thời gian qua đã có nhiều tiến bộ,

đã tạo được những cơ sở pháp lý khá đồng bộ, đưa hoạt động tiếp nhận và sử dụng ODA đi vào nền nếp, có hiệu quả...

Công tác quản lý vốn ODA ngày càng tiến bộ

Thứ nhất, vốn ODA được quản lý một cách tập trung.

Vốn ODA được coi là một nguồn quan trọng của ngân sách nhà nước, do một cơ quan quản lý tập trung, có phân cấp, nhưng cơ quan đầu mối chuyên trách điều phối và quản lý ODA là Bộ Kế hoạch và Đầu tư ở cấp Trung ương, các Sở Kế hoạch và Đầu tư của các địa phương và các Vụ Kế hoạch - Đầu tư của các bộ, ngành khác. Các quy định về chế độ báo cáo cũng được đề cập trong các văn bản quản lý nguồn vốn ODA như một yếu tố quan trọng quyết định hiệu quả của công tác quản lý.

Thứ hai, công tác triển khai thực hiện các dự án được chú trọng.

Lĩnh vực xây dựng kết cấu hạ tầng là lĩnh vực có tính chất phức tạp cả về mặt kỹ thuật nghiệp vụ lẫn mặt kinh tế, thời gian xây dựng và vận hành lại kéo dài, đã được các cơ quan quản lý nhà nước đặc biệt chú trọng sửa đổi, hoàn thiện các văn bản pháp lý tạo điều kiện thuận lợi hơn cho việc thực hiện dự án và chủ động phân quyền nhiều hơn cho các đơn vị thực hiện dự án.

Thứ ba, việc theo dõi thực hiện chương trình, dự án đã được quan tâm.

Bước đầu, công tác theo dõi thực hiện dự án đã được đề cập thông qua việc Bộ Kế hoạch và Đầu tư yêu cầu các sở, ban, ngành chức năng thực hiện việc báo cáo định kỳ hàng tháng, hàng quý, hàng năm và trình kế hoạch cho từng giai đoạn triển khai thực hiện dự án. Điều này đã góp phần giúp các đơn vị đảm bảo tiến độ thực hiện dự án và cơ quan quản lý cấp trên có điều kiện kịp thời xử lý những vấn đề phát sinh. Tuy nhiên, trong thời gian tới công tác này cần phải được hoàn thiện ở cả ba công đoạn: chuẩn bị dự án, thực hiện dự án và sau dự án.

Thứ tư, tỷ lệ giải ngân của các dự án thuộc vực này đã có chiều hướng tiến bộ, năm sau thường cao hơn năm trước, dự án thực hiện sau thường giải ngân nhanh hơn dự án trước.

Trên thực tế, tỷ lệ giải ngân vốn ở lĩnh vực xây dựng kết cấu hạ tầng kinh tế thường rất khó khăn do hay phải điều chỉnh thiết kế hoặc những thay đổi phương án lựa chọn cho phù hợp với thực tế khách quan. Song cho đến nay khâu

công tác này đã được điều chỉnh và đang tiến triển theo chiều hướng tốt. sở dĩ đạt được điều này là vì các cán bộ dự án đã quen với từng khâu trong thủ tục giải ngân vốn nên hạn chế việc phải sửa đổi hay làm lại thủ tục khi thanh quyết toán tài chính dự án.

