

CHÍNH SÁCH TÀI CHÍNH PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT Ở VIỆT NAM

Ths. Phạm Thị Lợi* - TS. Trần Hà Thanh**

Vận tải đường sắt đóng vai trò quan trọng trong hệ thống giao thông vận tải quốc gia với nhiều ưu điểm vượt trội. Tuy nhiên, thời gian qua, không chỉ hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường sắt ở Việt Nam xuống cấp, lạc hậu mà “chiếc áo” cơ chế chặt chẽ cũng gây thách thức cho sự phát triển của ngành. Điều này khiến thị phần vận tải của ngành đường sắt giảm sút và khó cạnh tranh với các loại hình vận tải khác. Bài viết nghiên cứu thực trạng chính sách tài chính phát triển giao thông vận tải đường sắt ở Việt Nam thời gian qua, từ đó đề xuất các kiến nghị nhằm hoàn thiện chính sách tài chính phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt ở Việt Nam trong thời gian tới.

• Từ khóa: chính sách tài chính; giao thông vận tải đường sắt.

Railway transport plays an important role in the national transportation system with many outstanding advantages. However, in recent times, not only has the railway transport infrastructure system in Vietnam been degraded and outdated, but the cramped mechanism “shirt” has also posed challenges to the development of the industry. This causes the railway industry’s transport market share to decline and makes it difficult to compete with other types of transport. This article studies the current status of financial policies for railway transportation development in Vietnam in recent times, thereby proposing recommendations to improve financial policies for developing railway infrastructure in Vietnam. in the near future.

• Key words: financial policy, railway transport.

Ngày gửi bài: 28/01/2025

Ngày gửi phản biện: 10/02/2025

Ngày nhận kết quả và sửa phản biện: 08/4/2025

Ngày chấp nhận đăng: 15/5/2025

DOI: <https://doi.org/10.71374/jfar.v25.i289.03>

1. Giới thiệu

Kết cấu hạ tầng giao thông có vai trò quan trọng trong việc phát triển kinh tế, xã hội và bảo vệ môi trường. Đây là yếu tố cốt lõi để kết nối các vùng, thúc đẩy sản xuất, tiêu thụ và gia tăng chất lượng cuộc sống của người dân.

Chính sách tài chính phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đóng vai trò quan trọng trong việc xây dựng một hệ thống giao thông thông suốt, hiện đại và bền vững. Chính sách này không chỉ hỗ trợ phát triển kinh tế mà còn giúp nâng cao chất lượng cuộc sống, bảo vệ môi trường, đảm bảo an toàn giao thông và tạo điều kiện

thuận lợi cho sự phát triển công bằng và toàn diện của xã hội. Ở Việt Nam thời gian qua, bên cạnh các tác động tích cực, chính sách tài chính phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt vẫn còn những hạn chế ảnh hưởng đến hiệu quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, do vậy ảnh hưởng đến sự phát triển kinh tế của quốc gia và các địa phương. Vì vậy, việc đánh giá thực trạng chính sách tài chính phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt ở Việt Nam nhằm đề xuất các giải pháp hoàn thiện là cần thiết, có ý nghĩa thực tiễn cao.

2. Đánh giá thực trạng chính sách tài chính đầu tư phát triển giao thông đường sắt ở Việt Nam thời gian qua

Kết quả đạt được: Hệ thống chính sách tài chính hỗ trợ phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường sắt ở Việt Nam được thể hiện trong hệ thống pháp luật như: Luật Đường sắt; Luật Đầu tư công; Luật Ngân sách nhà nước và các văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan.

Một là, Nhà nước ưu tiên tập trung nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia và đường sắt đô thị. Ngân sách Nhà nước (NSNN) được phân bổ một cách thích đáng trong kế hoạch đầu tư công trung hạn và hàng năm để đảm bảo phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia theo quy hoạch.

Nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt trong kế hoạch trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 từ NSNN là 18.119/382.154 tỷ đồng kế hoạch vốn trung hạn (chiếm khoảng 4,7%). Năm 2024, nguồn vốn đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt qua Bộ Giao thông vận tải là 1.453/71.284 tỷ đồng (chiếm khoảng 2%); nguồn vốn sự nghiệp kinh tế dành cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia là 3.750 tỷ đồng (đạt khoảng 40% so với nhu cầu).

* Ban Quản lý Dự án đường sắt, Bộ GTVT

** Trường Đại học Công nghệ giao thông vận tải

Thứ hai, đã huy động nguồn vốn khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho các tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư phát triển hệ thống đường sắt, bao gồm cả đường sắt chuyên dùng. Bằng cách đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư, bao gồm cả nguồn vốn trong nước và ngoài nước, vốn ODA, vốn vay ưu đãi và các hình thức đầu tư hợp tác công tư (PPP). Các dự án sử dụng vốn vay ODA: đã hoàn thành 06 dự án với tổng mức đầu tư khoảng 19.307 tỷ đồng sử dụng vốn vay ODA của Trung Quốc, Pháp, Đức, Nhật Bản. Hiện nay, Việt Nam đang triển khai Dự án cải tạo đường sắt khu vực đèo Khe Nét, tổng mức đầu tư 2.010 tỷ đồng và Dự án cải tạo khu gian Hòa Duyệt - Thanh Luyên, tổng mức đầu tư 1.480 tỷ đồng sử dụng vốn vay của Hàn Quốc.

Thứ ba, tăng cường quản lý và sử dụng hiệu quả nguồn vốn đầu tư cho giao thông đường sắt. Đảm bảo tính minh bạch, công khai và trách nhiệm trong việc sử dụng nguồn vốn. Kiểm soát chặt chẽ chi phí đầu tư và nâng cao hiệu quả sử dụng vốn.

Thứ tư, có cơ chế, chính sách hỗ trợ: Nhà nước có cơ chế, chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp trong lĩnh vực đường sắt, bao gồm cả doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp tư nhân. Hỗ trợ về thuế, phí, tín dụng và các chính sách ưu đãi khác để khuyến khích đầu tư và phát triển giao thông đường sắt.

Thứ năm, khuyến khích và hỗ trợ phát triển công nghiệp đường sắt, bao gồm cả nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ tiên tiến, công nghệ cao và đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao. Tạo điều kiện cho các doanh nghiệp trong nước tham gia vào quá trình sản xuất, chế tạo và cung cấp các sản phẩm, dịch vụ cho ngành đường sắt.

Thứ sáu, đẩy mạnh hợp tác quốc tế trong lĩnh vực giao thông đường sắt. Mở rộng hợp tác quốc tế trong lĩnh vực giao thông đường sắt, bao gồm cả hợp tác về đầu tư, công nghệ, đào tạo và chuyển giao kinh nghiệm. Thu hút đầu tư nước ngoài và tranh thủ sự hỗ trợ của các tổ chức quốc tế để phát triển giao thông đường sắt ở Việt Nam.

Hạn chế

Thứ nhất, nguồn vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đường sắt còn hạn chế và thiếu bền vững: Do còn phụ thuộc chủ yếu vào nguồn vốn NSNN nên thường bị hạn chế, không đủ để đáp ứng yêu cầu phát triển hạ tầng lớn và hiện đại. Mặc dù Việt Nam đã có cơ chế khuyến khích đầu tư từ khu vực tư nhân và nguồn vốn quốc tế, nhưng việc triển khai các dự án giao thông đường sắt theo hình thức hợp tác công tư (PPP) còn gặp nhiều khó khăn, từ thiếu sự rõ ràng trong chính sách cho đến rủi ro tài chính chưa được phân bổ hợp lý.

Thứ hai, các cơ chế tài chính hỗ trợ cho ngành giao thông đường sắt ở Việt Nam vẫn còn thiếu tính linh hoạt và sáng tạo. Các công cụ tài chính như trái phiếu hạ tầng, quỹ đầu tư phát triển hạ tầng, hay các hình thức tài trợ từ các tổ chức quốc tế chưa được triển khai hiệu

quả. Chính sách tài chính nhằm thu hút hiệu quả vốn đầu tư cho lĩnh vực đường sắt chưa thực sự phát huy được tính hiệu quả của việc kết hợp các nguồn vốn từ nhà nước, khu vực tư nhân, tổ chức quốc tế và các ngân hàng thương mại. Sự thiếu kết nối này làm giảm khả năng huy động vốn cho các dự án lớn.

Thứ ba, quy trình và thủ tục hành chính liên quan đến đầu tư trong ngành đường sắt ở Việt Nam còn bất cập: Do vậy, làm mất nhiều thời gian trong việc triển khai các dự án và làm giảm tính hấp dẫn của các dự án giao thông đường sắt đối với các nhà đầu tư. Quá trình phân bổ vốn cho các dự án giao thông đường sắt không rõ ràng và minh bạch, dẫn đến tình trạng sử dụng vốn không hiệu quả, thiếu giám sát trong việc chi tiêu nguồn lực công.

Thứ tư, chính sách ưu đãi và khuyến khích đầu tư cho kết cấu hạ tầng trong ngành đường sắt chưa đủ mạnh

Việt Nam đã có các chính sách ưu đãi thuế và hỗ trợ tín dụng cho các nhà đầu tư tư nhân nhưng mức độ ưu đãi này chưa đủ mạnh để thu hút các nhà đầu tư vào ngành giao thông đường sắt, chưa có cơ chế tài chính khuyến khích mạnh mẽ khu vực tư nhân tham gia đầu tư vào ngành đường sắt. Các chính sách bảo vệ quyền lợi nhà đầu tư chưa rõ ràng, dẫn đến thiếu niềm tin từ các nhà đầu tư tư nhân.

Thứ năm, vấn đề bảo lãnh và chia sẻ rủi ro chưa rõ ràng

Chính phủ chưa thực sự đưa ra các cơ chế bảo lãnh tín dụng hoặc bảo vệ nhà đầu tư khỏi rủi ro tài chính lớn. Do vậy, các dự án giao thông đường sắt trở nên kém hấp dẫn đối với các nhà đầu tư tư nhân, bởi họ không chắc chắn về mức độ an toàn tài chính khi tham gia vào các dự án dài hạn như đường sắt. Các mô hình PPP trong ngành đường sắt chưa có cơ chế chia sẻ rủi ro hợp lý giữa nhà nước và các nhà đầu tư tư nhân. Điều này dẫn đến việc khu vực tư nhân không muốn tham gia vào các dự án có quy mô lớn và tính rủi ro cao.

Thứ sáu, quy hoạch tài chính cho đầu tư kết cấu hạ tầng ngành đường sắt ở Việt Nam còn thiếu tầm nhìn dài hạn

Các chính sách tài chính cho ngành đường sắt chưa có tầm nhìn dài hạn. Hầu hết các dự án được triển khai trong ngắn hạn và thiếu sự cân nhắc về phát triển bền vững trong tương lai. Điều này khiến các kế hoạch tài chính không được triển khai đầy đủ và hiệu quả, khi các dự án phải đối mặt với những thay đổi về nhu cầu và điều kiện thị trường. Chính sách tài chính chưa đảm bảo được việc tái đầu tư vào bảo trì và nâng cấp các tuyến đường sắt hiện có. Kết quả là, sau khi xây dựng xong các dự án lớn, việc duy trì và cải tạo hạ tầng không được đầu tư đúng mức, làm giảm hiệu quả sử dụng hạ tầng.

Thứ bảy, chưa có cơ chế tài chính khai thác tốt các nguồn thu từ hoạt động vận tải đường sắt

Ngành đường sắt chưa khai thác hết tiềm năng của các nguồn thu từ việc vận chuyển hàng hóa và hành khách. Các tuyến vận tải đường sắt hiện nay chủ yếu phục vụ hàng hóa truyền thống, trong khi việc phát triển vận tải hành khách tốc độ cao và các dịch vụ bổ sung vẫn chưa được chú trọng đầy đủ. Các khu vực đất đai xung quanh các ga đường sắt không được sử dụng tối ưu, chưa có các dự án phát triển bất động sản hoặc trung tâm thương mại, khiến cho nguồn thu từ đất đai không đáng kể.

3. Hoàn thiện chính sách đầu tư phát triển giao thông đường sắt ở Việt Nam trong thời gian tới

Thứ nhất, hoàn thiện thể chế và các chính sách pháp luật khác có liên quan đến đầu tư

Rà soát, sửa đổi bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật, hệ thống tiêu chuẩn, qui chuẩn kỹ thuật, qui trình qui phạm, định mức... để tạo hành lang pháp lý thuận lợi cho hoạt động đầu tư quản lý, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, trong đó ưu tiên hoàn thiện chính sách pháp luật liên quan đến đầu tư, vận hành, khai thác, đặc biệt là đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị. Xây dựng, ban hành cơ chế khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện thuận lợi nhất cho ngành để huy động nguồn vốn đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia. Xây dựng, ban hành chính sách phát triển công nghiệp đường sắt và công nghiệp phụ trợ tạo tiền đề phát triển lĩnh vực đường sắt.

Thứ hai, tạo cơ chế tài chính hỗ trợ hấp dẫn cho đầu tư kết cấu hạ tầng trong ngành đường sắt

Chia sẻ rủi ro tài chính: Cần có cơ chế phân chia rủi ro hợp lý giữa Nhà nước và nhà đầu tư tư nhân, giúp giảm thiểu gánh nặng tài chính cho đối tác tư nhân trong trường hợp dự án gặp khó khăn. Các cơ chế bảo lãnh, hỗ trợ tín dụng hoặc chia sẻ doanh thu có thể được áp dụng.

Hỗ trợ tài chính từ ngân sách nhà nước: Cung cấp các khoản vay ưu đãi, bảo lãnh tín dụng hoặc trợ cấp cho các nhà đầu tư tư nhân để tạo động lực cho việc đầu tư vào hạ tầng đường sắt.

Tạo ra các quỹ đầu tư đặc biệt: Thành lập quỹ hỗ trợ đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt, có thể huy động từ các nguồn vốn quốc tế hoặc trong nước, nhằm hỗ trợ tài chính cho các dự án PPP.

Xây dựng các chính sách bảo vệ lợi ích của nhà đầu tư tư nhân trong trường hợp có thay đổi đột ngột về môi trường đầu tư (như thay đổi trong chính sách thuế, quy hoạch...). Các hợp đồng PPP cần được xây dựng với thời gian dài hạn và các điều khoản rõ ràng về phân chia lợi nhuận, quyền lợi và nghĩa vụ của các bên, đặc biệt là việc điều chỉnh chi phí đầu tư và giá vé trong suốt thời gian dự án. Xây dựng cơ chế giải quyết tranh chấp nhanh chóng, công bằng giữa các bên, nếu có xung đột trong quá trình thực hiện dự án.

Khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân: Nhà nước có thể tạo ra các cơ chế ưu đãi như giảm

thuế, miễn phí đất đai, hỗ trợ chi phí đầu tư ban đầu cho các nhà đầu tư tư nhân. Khuyến khích các doanh nghiệp tư nhân tham gia vào các dự án xây dựng, vận hành, bảo trì và khai thác hệ thống đường sắt, đặc biệt là trong các dự án xây dựng tuyến đường sắt cao tốc, các ga và các khu vực kho bãi.

Cải thiện hạ tầng thể chế và năng lực quản lý nhà nước: Các cơ quan nhà nước cần có năng lực mạnh mẽ trong việc giám sát, điều phối và quản lý các dự án PPP, bao gồm cả việc đánh giá và thẩm định các dự án trước khi triển khai. Tăng cường đào tạo cán bộ quản lý dự án PPP về các kỹ năng cần thiết như quản lý tài chính, đấu thầu, đàm phán hợp đồng và giám sát triển khai dự án. Tạo ra một cơ quan độc lập hoặc cơ quan chuyên môn có trách nhiệm giám sát các dự án PPP trong lĩnh vực giao thông đường sắt, bảo đảm tính minh bạch, hiệu quả và tuân thủ đúng các quy định.

Tạo ra các điều kiện thu hút vốn đầu tư: Bằng cách hợp tác với các tổ chức quốc tế, các quỹ đầu tư lớn và các công ty tư nhân nước ngoài để huy động vốn cho các dự án hạ tầng đường sắt. Các Hiệp định đầu tư quốc tế có thể giúp bảo vệ lợi ích của các nhà đầu tư nước ngoài và tạo niềm tin vào thị trường Việt Nam. Chú trọng phát triển thị trường trái phiếu và các công cụ tài chính khác nhằm cung cấp các công cụ tài chính như trái phiếu dự án hoặc chứng khoán đặc biệt để các nhà đầu tư dễ dàng tham gia và huy động vốn cho các dự án hạ tầng.

Đảm bảo sự tham gia của cộng đồng và các bên liên quan: Trước khi triển khai các dự án PPP, cần tổ chức các cuộc đối thoại công khai để lấy ý kiến cộng đồng và các bên liên quan, đảm bảo rằng các dự án phù hợp với nhu cầu và lợi ích của người dân. Cần cung cấp thông tin đầy đủ về các dự án PPP để tạo niềm tin cho các nhà đầu tư và cộng đồng về tính minh bạch và hiệu quả của các dự án.

Thứ ba, có chính sách khuyến khích hợp tác công tư (PPP) trong ngành đường sắt

Cần tạo ra môi trường thuận lợi để các doanh nghiệp tư nhân tham gia đầu tư vào hạ tầng giao thông đường sắt. Cần có các chính sách ưu đãi về thuế, vay vốn và hỗ trợ kỹ thuật. Cần điều chỉnh các văn bản pháp luật hiện hành (như Luật Đầu tư, Luật Đấu thầu, Luật Giao thông đường sắt) để tạo ra hành lang pháp lý rõ ràng và thuận lợi cho mô hình PPP trong phát triển hạ tầng đường sắt. Đảm bảo các quy trình đấu thầu minh bạch, công bằng và có cơ chế đánh giá đối tác phù hợp với yêu cầu cụ thể của từng dự án (như khả năng tài chính, kinh nghiệm, năng lực thực hiện). Bên cạnh đó, Chính phủ cần đưa ra các chính sách hỗ trợ nhà đầu tư tư nhân thông qua việc cam kết hoàn vốn trong dài hạn (thông qua hợp đồng BOT, BT, hoặc PPP), cho phép nhà đầu tư có thời gian đủ để thu hồi vốn và có lãi.

Thứ tư, có chính sách hỗ trợ và khuyến khích tái đầu tư trong ngành đường sắt. Khuyến khích các nhà

đầu tư tái đầu tư lợi nhuận từ các dự án PPP vào các lĩnh vực giao thông đường sắt khác, giúp phát triển bền vững hệ thống hạ tầng giao thông đường sắt. Khuyến khích các dự án PPP phát triển đồng bộ, liên kết với các ngành khác như công nghiệp, du lịch, hoặc thương mại để tạo hiệu quả kinh tế cao hơn.

Thứ năm, xây dựng cơ chế tài chính hiệu quả

Để xây dựng cơ chế tài chính hiệu quả cho đầu tư kết cấu hạ tầng ngành đường sắt ở Việt Nam, cần tạo ra các giải pháp tài chính linh hoạt, bền vững và thu hút được nguồn lực từ nhiều phía, bao gồm ngân sách nhà nước, khu vực tư nhân và các tổ chức quốc tế. Các cơ chế tài chính này phải bảo đảm sự cân đối giữa lợi ích của nhà đầu tư và mục tiêu phát triển bền vững của ngành đường sắt. Theo đó: (i) Huy động vốn từ ngân sách nhà nước. Nhà nước cần dành một phần ngân sách ổn định và dài hạn cho phát triển hạ tầng đường sắt. Các khoản đầu tư này cần được phân bổ rõ ràng theo các giai đoạn, từ xây dựng cơ sở hạ tầng đến bảo trì và nâng cấp các tuyến đường sắt. Ưu tiên các dự án trọng điểm như tuyến đường sắt cao tốc Bắc - Nam, các tuyến kết nối các khu công nghiệp lớn, các khu vực kinh tế trọng điểm và các tuyến đường sắt đô thị; (ii) Tạo ra cơ chế tài chính hỗ trợ từ các tổ chức tín dụng và quỹ đầu tư. Chính phủ có thể phát hành trái phiếu hạ tầng đặc biệt để huy động vốn cho các dự án lớn trong ngành đường sắt. Các trái phiếu này có thể được phát hành cho các tổ chức tài chính, doanh nghiệp và cả nhà đầu tư cá nhân, với mức lãi suất hợp lý. Việt Nam có thể hợp tác với các tổ chức tài chính quốc tế như Ngân hàng Thế giới (WB), Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB), các tổ chức tín dụng khác để vay vốn cho các dự án phát triển hạ tầng đường sắt. Thành lập các quỹ đầu tư hạ tầng, huy động từ các nguồn lực trong và ngoài nước để đầu tư vào các dự án đường sắt. Quỹ này có thể sử dụng để đồng tài trợ cho các dự án lớn hoặc tham gia vào các hình thức hợp tác công tư (PPP).

Thứ sáu, phát triển các công cụ tài chính sáng tạo

Chính phủ có thể thành lập các quỹ tín dụng với lãi suất ưu đãi để hỗ trợ các doanh nghiệp tham gia vào các dự án đường sắt. Các ngân hàng thương mại cũng cần cung cấp các khoản vay dài hạn với lãi suất thấp cho các dự án hạ tầng đường sắt. Đồng thời, tạo ra các hình thức hợp đồng tài chính linh hoạt như hợp đồng dài hạn, hợp đồng bảo hiểm, hoặc các khoản vay có điều kiện trả nợ linh hoạt có thể giúp các nhà đầu tư giảm thiểu rủi ro tài chính. Nhà nước có thể tham gia đồng tài trợ hoặc chia sẻ lợi nhuận trong các dự án lớn để giảm thiểu chi phí ban đầu cho nhà đầu tư.

Thứ bảy, có chính sách tài chính minh bạch và ổn định

Cần đảm bảo quy trình phân bổ và sử dụng nguồn vốn cho các dự án hạ tầng đường sắt được công khai, minh bạch và dễ tiếp cận để tạo niềm tin cho các nhà

đầu tư. Tăng cường công tác quản lý tài chính đối với các dự án đường sắt để tránh thất thoát, lãng phí vốn đầu tư. Các cơ quan chức năng phải giám sát chặt chẽ việc thực hiện các dự án và sử dụng nguồn vốn để đảm bảo sự hiệu quả của các khoản đầu tư.

Thứ tám, sử dụng các nguồn thu từ khai thác tài sản đường sắt

Các tuyến đường sắt có thể kết hợp với việc phát triển các khu thương mại, trung tâm logistics, hoặc các dịch vụ khác xung quanh các ga lớn để tạo ra nguồn thu bổ sung giúp hỗ trợ việc đầu tư phát triển hạ tầng. Nhà nước có thể thu phí sử dụng hạ tầng đường sắt từ các đơn vị vận tải hàng hóa và hành khách để tái đầu tư vào việc cải tạo và nâng cấp các tuyến đường sắt.

Thứ chín, quản lý và phân bổ nguồn lực hiệu quả

Theo đó, các dự án cần được đánh giá kỹ lưỡng về tính khả thi, hiệu quả kinh tế - xã hội trước khi được phê duyệt. Cần ưu tiên những dự án có khả năng sinh lời cao và đóng góp lớn vào sự phát triển chung của nền kinh tế. Với một cơ chế tài chính hiệu quả như vậy, Việt Nam sẽ có thể tạo ra các nguồn lực tài chính bền vững để phát triển kết cấu hạ tầng ngành đường sắt, đáp ứng nhu cầu vận tải trong tương lai và thúc đẩy nền kinh tế đất nước.

Đồng thời, các nguồn vốn từ ngân sách nhà nước, trái phiếu, các quỹ đầu tư cần được huy động để đầu tư vào dự án giao thông đường sắt. Khuyến khích các tổ chức, doanh nghiệp tư nhân tham gia vào việc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng và các dự án hiện đại hóa đường sắt.

Kết luận: Các chính sách tài chính phát triển giao thông đường sắt tại Việt Nam vẫn còn nhiều hạn chế, đặc biệt là trong việc huy động vốn, triển khai mô hình hợp tác công tư (PPP) và chia sẻ rủi ro với khu vực tư nhân. Để ngành đường sắt phát triển bền vững và hiệu quả, cần cải cách toàn diện các chính sách tài chính, huy động vốn từ nhiều nguồn khác nhau, đảm bảo minh bạch và ổn định trong quá trình triển khai, đồng thời xây dựng các cơ chế tài chính khuyến khích đầu tư tư nhân và bảo vệ quyền lợi nhà đầu tư. Để hoàn thiện chính sách tài chính phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt ở Việt Nam, cần có một chiến lược đồng bộ, linh hoạt và hiệu quả trong việc huy động vốn, quản lý tài chính và ứng dụng công nghệ mới, đảm bảo sự phát triển bền vững và đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Tài liệu tham khảo:

- Văn kiện Đại hội đại biểu Đảng toàn quốc lần thứ XIII
 Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2020). Về tình hình thực hiện Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016-2020, dự kiến Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, Tài liệu báo cáo Đoàn công tác của Phó Chủ tịch Quốc hội Phùng Quốc Hiển, ngày 29/9/2020.
 Chính Phủ (2024). Báo cáo về việc thực hiện chính sách phát triển giao thông vận tải đường sắt và sử dụng ngân sách nhà nước đầu tư giao thông vận tải đường sắt.
 Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 20/9/2024 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII.
 Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24/01/2022 của Bộ Chính trị về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.
 Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;