

MÔ HÌNH ĐỐI TÁC CÔNG TƯ (PPP) - KÊNH HUY ĐỘNG VỐN QUAN TRỌNG ĐỂ XÂY DỰNG CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

● MAI THỊ KIM OANH

TÓM TẮT:

Bài viết chọn vấn đề mô hình đối tác công tư (PPP), là một kênh huy động vốn quan trọng để xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ tại thành phố Hồ Chí Minh để phân tích. Hiện nay, trong quá trình đô thị hóa diễn ra nhanh chóng, việc đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ đang và sẽ trở thành thách thức lớn đối với phần lớn các siêu đô thị trên thế giới, trong đó có TP. Hồ Chí Minh. Với bối cảnh thực thi Luật Ngân sách 2015, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư năm 2020 mới ra đời, đồng thời với tỷ lệ điều tiết ngân sách giảm được Quốc hội thông qua, thì việc huy động nguồn vốn ngoài ngân sách thông qua hình thức đối tác công tư (PPP) để đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ là một nhu cầu tất yếu.

Từ khóa: PPP, cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ, huy động vốn, TP. Hồ Chí Minh.

1. Ngân sách và nhu cầu đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ tại TP. Hồ Chí Minh

1.1. Ngân sách cho đầu tư giao thông đường bộ tại TP. Hồ Chí Minh

Hiện ngân sách của TP. Hồ Chí Minh có được từ 2 nguồn cơ bản là từ các khoản thu phân chia giữa trung ương và địa phương và các khoản thu địa phương được hưởng 100% theo phân cấp, theo đó:

Khoản 2, điều 35 Luật Ngân sách Nhà nước (NSNN) năm 2015 có quy định các khoản thu phân chia theo tỷ lệ % giữa NSTW và NSDP gồm: Thuế giá trị gia tăng (trừ thuế giá trị gia tăng thu từ hàng nhập khẩu); Thuế thu nhập

doanh nghiệp (trừ thuế thu nhập doanh nghiệp từ hoạt động thăm dò, khai thác dầu, khí); Thuế thu nhập cá nhân; Thuế tiêu thụ đặc biệt (trừ thuế tiêu thụ đặc biệt thu từ hàng nhập khẩu); Thuế bảo vệ môi trường (trừ thuế bảo vệ môi trường thu từ hàng nhập khẩu).

Điều 37, khoản 1, Luật NS năm 2015, quy định Các khoản thu ngân sách địa phương hưởng 100% bao gồm: Thuế tài nguyên (trừ thuế tài nguyên thu từ hoạt động thăm dò, khai thác dầu, khí); Thuế môn bài; Thuế sử dụng đất nông nghiệp; Thuế sử dụng đất phi nông nghiệp; Tiền sử dụng đất (trừ thu tiền sử dụng đất gắn với tài sản trên đất do các cơ quan, tổ chức, đơn vị thuộc

trung ương quản lý); Tiền cho thuê đất, thuê mặt nước; Tiền cho thuê và tiền bán nhà ở thuộc sở hữu nhà nước; Lệ phí trước bạ; Thu từ hoạt động xổ số kiến thiết; Các khoản thu hồi vốn của ngân sách địa phương đầu tư tại các tổ chức kinh tế; Thu cổ tức, lợi nhuận được chia tại công ty cổ phần, công ty trách nhiệm hữu hạn hai thành viên trở lên có vốn góp của Nhà nước do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đại diện chủ sở hữu; Thu phần lợi nhuận sau thuế còn lại sau khi trích lập các quỹ của doanh nghiệp nhà nước do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đại diện chủ sở hữu; Thu từ quỹ dự trữ tài chính địa phương; Thu từ bán tài sản nhà nước, kể cả thu tiền sử dụng đất gắn với tài sản trên đất do các cơ quan, tổ chức, đơn vị thuộc địa phương quản lý; Viện trợ không hoàn lại của các tổ chức quốc tế, các tổ chức khác, các cá nhân ở nước ngoài trực tiếp cho địa phương; Phí thu từ các hoạt động dịch vụ do các cơ quan nhà nước địa phương thực hiện, trường hợp được khoán chi phí hoạt động thì được khấu trừ; Các khoản phí thu từ các hoạt động dịch vụ do đơn vị sự nghiệp công lập và doanh nghiệp nhà nước do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đại diện chủ sở hữu thì được phép trích lại một phần hoặc toàn bộ, phần còn lại thực hiện nộp ngân sách theo quy định của pháp luật về phí, lệ phí và quy định khác của pháp luật có liên quan; Lệ phí do các cơ quan nhà nước địa phương thực hiện thu; Tiền thu từ xử phạt vi phạm hành chính, phạt, tịch thu khác theo quy định của pháp luật do các cơ quan nhà nước địa phương thực hiện; Thu từ tài sản được xác lập quyền sở hữu của Nhà nước do các cơ quan, tổ chức, đơn vị thuộc địa phương xử lý; Thu từ quỹ đất công ích và thu hoa lợi công sản khác; Huy động đóng góp từ các cơ quan, tổ chức, cá nhân theo quy định của pháp luật; Thu kết dư ngân sách địa phương; Các khoản thu khác theo quy định của pháp luật.

Đối với đặc thù của TP. Hồ Chí Minh, ngày 24/11/2017, Quốc hội đã thông qua Nghị quyết số 54/2017/QH14 quy định thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù đối với TP. Hồ Chí Minh về quản lý đất đai, đầu tư, tài chính - ngân sách nhà nước; quy định cơ chế ủy quyền giữa các cấp chính quyền và thu nhập của cán bộ, công chức, viên chức thuộc thành phố quản lý. Theo điều 5, của Nghị quyết 54, trong lĩnh vực tài chính - ngân

sách nhà nước, TP. Hồ Chí Minh được thí điểm một số nội dung cơ bản sau: (1) Hội đồng nhân dân (HĐND) thành phố đề xuất để Chính phủ xem xét, trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội quyết định áp dụng trên địa bàn Thành phố thí điểm tăng mức thuế hoặc thuế suất đối với một số hàng hóa chịu thuế tiêu thụ đặc biệt và thuế bảo vệ môi trường. Mức tăng thuế hoặc thuế suất không quá 25% so với mức thuế hoặc thuế suất hiện hành; (2) HĐND Thành phố quyết định áp dụng trên địa bàn thành phố: Phí, lệ phí chưa có trong danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí; Tăng mức hoặc tỷ lệ thu phí, lệ phí đã được cấp có thẩm quyền quyết định đối với các loại phí, lệ phí trong danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí; (3) Ngân sách thành phố được hưởng 100% số thu tăng thêm từ các khoản thu do việc điều chỉnh chính sách thu nói trên so với quy định hiện hành để đầu tư cơ sở hạ tầng kinh tế - xã hội thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách thành phố và không dùng để xác định tỷ lệ phần trăm (%) đối với các khoản thu phân chia giữa ngân sách trung ương và ngân sách thành phố; thành phố được vay thông qua phát hành trái phiếu chính quyền địa phương, vay từ các tổ chức tài chính trong nước, các tổ chức khác trong nước và từ nguồn Chính phủ vay ngoài nước về cho Thành phố vay lại với tổng mức dư nợ vay không vượt quá 90% số thu ngân sách thành phố được hưởng theo phân cấp. Tổng mức vay và bội chi ngân sách của thành phố hàng năm do Quốc hội quyết định theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước 2015; (4) Hàng năm, Chính phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội quyết định bổ sung có mục tiêu từ ngân sách trung ương cho ngân sách thành phố tương ứng 70% số tăng thu ngân sách trung ương từ các khoản thu phân chia giữa ngân sách trung ương và ngân sách thành phố so với dự toán Thủ tướng Chính phủ giao (phần còn lại sau khi thực hiện thường vượt thu theo quy định tại khoản 4 điều 59 của Luật Ngân sách nhà nước) và số tăng thu từ các khoản thu ngân sách trung ương hưởng 100% quy định tại các điểm b, c, d, g, h, i và q khoản 1 điều 35 của Luật Ngân sách nhà nước so với dự toán Thủ tướng Chính phủ giao; (5) Số bổ sung có mục tiêu không cao hơn số tăng thu ngân sách trung ương trên địa bàn so với thực

hiện thu năm trước; Ngân sách thành phố được hưởng 50% khoản thu tiền sử dụng đất khi bán tài sản công gắn với tài sản trên đất theo quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công (sau khi đã trừ kinh phí di dời, xây dựng cơ sở vật chất tại địa điểm mới) do các cơ quan, tổ chức, đơn vị thuộc trung ương quản lý trên địa bàn thành phố (trừ các cơ quan, đơn vị thuộc lĩnh vực quốc phòng, an ninh) để đầu tư hạ tầng kinh tế - xã hội thuộc nhiệm vụ đầu tư công của Thành phố.

Với các khoản thu như vậy, thu ngân sách địa phương của TP. Hồ Chí Minh qua các năm được thể hiện ở Bảng 1.

Từ Bảng 1, có thể thấy các khoản thu ngân sách của TP. Hồ Chí Minh đến từ 2 nguồn cơ bản là các khoản thu ngân sách địa phương được hưởng 100%, và các khoản thu phân chia, với giai đoạn ổn định 2011-2016, tỉ lệ điều tiết là 23% (tỉ lệ điều tiết này cho các giai đoạn 2004-2006 là 29%; 2007-2010 là 26%; 2011-2015 là 23%; giai đoạn 2017-2020 là 18%. Như vậy, tỉ lệ điều tiết

cho TP. Hồ Chí Minh có xu hướng giảm qua các giai đoạn ổn định tỉ lệ điều tiết ngân sách), con số này của năm 2016 là 58.956 tỷ đồng (trong đó khoản thu hưởng 100% là 26.335 tỷ đồng, thu phân chia theo tỷ lệ là 32.621 tỷ đồng). Đối với năm 2017, năm đầu của việc thực hiện điều tiết mới (18%, giảm 5% so với giai đoạn 2011-2016), tổng thu được hưởng theo phân cấp là 74.489 (trong đó khoản thu hưởng 100% là 27.840 tỷ đồng, thu phân chia theo tỷ lệ là 46.648 tỷ đồng); năm 2018 số liệu này là 77.685 (trong đó khoản thu được hưởng 100% là 35.561, thu phân chia theo tỷ lệ là 42.124 tỷ đồng); đến năm 2019 tổng thu được hưởng theo phân cấp là 74.250. Nếu tính bình quân, thì việc cắt giảm cắt giảm 5% ngân sách sẽ làm nguồn thu của TP. Hồ Chí Minh giảm bình quân 8.867.055 tỷ đồng, điều đó có tác động rất lớn đến các khoản chi của thành phố Hồ Chí Minh. trong đó có chi đầu tư phát triển, đặc biệt là đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ.

Bảng 1. Thu ngân sách tại TP. Hồ Chí Minh theo phân cấp

Đơn vị: tỷ đồng

Chi tiêu	2016	2017	2018	2019
Tổng thu NS cân đối trên địa bàn (tỷ đồng)	298.300	347.882	378.543	409.923
Thu nội địa	177.600	226.482	244.772	268.428
Thu từ XNK	102.500	107.000	108.367	118.664
Tổng thu NSDP (không tính ghi thu, ghi chi, thu chuyển nguồn, thu kết dư)	63.800		84.581	
Thu NS địa phương hưởng theo phân cấp:	58.956	74.489	77.685	74.250
Thu NS địa phương hưởng theo tỷ lệ % (năm 2016: 23%; 2017, 2018, 2019: 18%)	32.621	27.840	42.124	38.856
Thu NS địa phương hưởng 100%	26.335	46.648	35.561	
Bổ sung theo mục tiêu	1.412	8.092	4.026	35.394
Nguồn cải cách tiền lương đưa vào cân đối chi thường xuyên	898			
Huy động vốn để chi đầu tư phát triển			2000	2.969
Các khoản hoàn trả giữa các cấp NS	0			
Các khoản thu để lại chi quản lý qua NS	0			
	2.500			

Nguồn: Cục Thống kê TP. Hồ Chí Minh

Tương ứng với các khoản thu, chi của TP. Hồ Chí Minh dùng để đầu tư cơ sở hạ tầng, trong đó từ nguồn vốn ngân sách nhà nước qua các năm được thống kê ở Bảng 2.

giao thông Thành phố đến năm 2020 và sau năm 2020, TP. Hồ Chí Minh đã có những định hướng rõ ràng nhằm hiện đại hóa cơ sở hạ tầng giao thông trong thời gian tới. Theo đó, theo dự báo

Bảng 2. Chi ngân sách dành cho đầu tư phát triển của TP. Hồ Chí Minh

Đơn vị: tỷ đồng

Khoản mục	2016	2017	2018	2019
Chi cân đối ngân sách	63.800	63.269	72.627	76.887
Chi đầu tư phát triển	29.170	30.050	30.790	30.565
<i>Trong đó chi trả nợ gốc, lãi huy động đầu tư</i>	3.973			

Nguồn: Cục Thống kê TP. Hồ Chí Minh

Bảng 2 cho thấy, năm 2016, TP. Hồ Chí Minh đã dành 29.170 tỷ đồng chi cân đối ngân sách cho chi đầu tư phát triển; năm 2017 số chi cho đầu tư phát triển là 30.050 tỷ đồng; năm 2019 là 30.565 tỷ đồng (trên 40% tổng chi ngân sách nhà nước), so với bình quân chung của cả nước (dao động từ 18-25% dành cho chi đầu tư phát triển) có thể thấy TP. Hồ Chí Minh đã cố gắng cao nhất để dành nguồn vốn cho chi đầu tư phát triển. Tuy nhiên, với nhu cầu về vốn đầu tư dành cho đầu tư phát triển, đặc biệt là xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ được ngày càng tăng (được phân tích ở nội dung dưới đây) thì mức đầu tư này chưa đáp ứng được với nhu cầu thực tế.

1.2. Nhu cầu đầu tư giao thông đường bộ tại TP. Hồ Chí Minh

Theo Quyết định số 568/QĐ-TTg của UBND TP. Hồ Chí Minh về việc điều chỉnh quy hoạch

giai đoạn 2015 - 2020, dân số TP. Hồ Chí Minh sẽ tăng thêm 5 triệu người, ước tính tăng trưởng GRDP đạt khoảng 8,5% - 10,5% (năm 2017 mục tiêu tăng trưởng GRDP Thành phố từ 8,4 đến 8,7%). Để phục vụ cho mục tiêu đó, quy hoạch giao thông được chia thành 3 điểm chính:

Cải thiện mạng lưới giao thông hiện hữu, tức mạng lưới đường bộ, thông qua việc xây dựng nhiều tuyến đường, đường cao tốc, đường vành đai và đường trên cao.

Giải quyết vấn đề ùn tắc giao thông bằng cách phát triển mạng lưới giao thông công cộng quy mô lớn (tàu điện ngầm (metro), tàu điện một ray (motorail), tàu điện mặt đất (tramway) và xe buýt nhanh trên làn đường riêng (BRT).

Hiện đại hóa cơ sở hạ tầng cảng quốc tế - nơi kết nối với các thành phố khác trên thế giới (cảng nước sâu và sân bay quốc tế mới). (Bảng 3)

Bảng 3. Các dự án hạ tầng giao thông tại TP. Hồ Chí Minh đến năm 2020 và sau năm 2020

Tiểu ngành	Số lượng dự án	Tỉ lệ (%)	Ước tính nhu cầu đầu tư tới năm 2020 và sau năm 2020 <i>(Đơn vị: tỉ đồng và tương đương tỉ USD)</i>	%
Hệ thống đường bộ	382	81	1.428.836 (67 tỷ USD)	56
Hệ thống đường sắt	22	5	565.166 (26 tỷ USD)	22
Giao thông công cộng	17	4	389.566 (18 tỷ USD)	15
Giao thông đường biển và đường sông	47	10	53.946 (3 tỷ USD)	2
Đường hàng không	1	0	144.834 (7 tỷ USD)	5
Tổng	469	100	2.582.348 (121 tỷ USD)	100

Nguồn: Trung tâm dự báo và nghiên cứu đô thị. PADDI, 2015

Việc quy hoạch này thể hiện việc thông qua 469 danh mục dự án, trong đó có hơn ¼ liên quan đến lĩnh vực hạ tầng đường bộ. Với tham vọng về các dự án như vậy, khoảng cách giữa nguồn vốn dự kiến và khả năng đầu tư của thành phố hiện còn rất xa. Năm 2014, vốn ngân sách chỉ đáp ứng được 5% tổng mức đầu tư cần thiết để thực hiện các dự án trong năm. Ước tính sau năm 2020, tổng nhu cầu đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông của TP. Hồ Chí Minh cần là 121 tỷ USD. Nếu tính trung bình, hiện các thành phố tại các quốc gia có thu nhập trung bình đầu tư 3-6% GDP cho xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông (Foster và Briceno - Garmendia, 2010), thì dự toán của TP. Hồ Chí Minh cho những năm tới đối với giao thông đường bộ dường như quá lớn. Và nhìn vào ngân sách hàng năm dành cho chi đầu tư phát triển thì thực tế TP. Hồ Chí Minh chỉ có thể đáp ứng khoảng 25% - 35%. Do vậy, việc kêu gọi đầu tư bằng hình thức khác ngoài ngân sách, trong đó có hình thức PPP cần được đẩy mạnh. (Bảng 3)

2. Giải pháp hoàn thiện PPP nhằm đáp ứng nhu cầu xây dựng cơ sở hạ tầng tại TP. Hồ Chí Minh

Nguồn vốn đầu tư cho phát triển cơ sở hạ tầng thành phố nói chung đến từ 3 nguồn chủ yếu: nguồn vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước; nguồn tín dụng trung, dài hạn từ các tổ chức tài chính; nguồn vốn đầu tư từ các nhà đầu tư trong và ngoài nước trực tiếp đầu tư vào nền kinh tế.

Với điều kiện ngân sách hạn hẹp cộng với việc tỷ lệ điều tiết ngân sách bị cắt giảm, nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức cũng có xu hướng giảm hoặc các điều kiện tiếp nhận sẽ ngày càng khó khăn hơn, thì việc phát huy nguồn vốn thứ ba (theo phương thức PPP) từ các nhà đầu tư trong và ngoài nước, còn gọi là xã hội hóa nguồn vốn đầu tư theo hình thức hợp tác giữa khu vực tư nhân và nhà nước, có thể coi là một trong những giải pháp hiệu quả cho bài toán đầu tư hạ tầng của Thành phố. Đây không chỉ là xu thế quốc tế mà trong bối cảnh nguồn vốn ngân sách địa phương có hạn, PPP sẽ là phương thức hữu hiệu để hút vốn đầu tư vào nhiều lĩnh vực, phục vụ nhu cầu phát triển của thành phố.

PPP có các ưu điểm nổi bật: giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước trong đầu tư kết cấu hạ tầng

cũng như dịch vụ công; tiến độ dự án được bảo đảm tốt hơn (nhà nước chỉ thanh toán cho nhà đầu tư khi công trình hoàn thành và trả dần trong giới hạn cho phép của ngân sách); có sự gắn kết chặt chẽ giữa thiết kế, thi công với trách nhiệm vận hành, quản lý công trình trong suốt vòng đời dự án (nhà đầu tư phải tính toán để bảo đảm hiệu quả tối ưu về tài chính cũng như về kỹ thuật, chất lượng công trình); cơ chế phân chia trách nhiệm quản lý rủi ro hợp lý, nâng cao hiệu quả dự án (bên nào có khả năng quản lý rủi ro nào tốt hơn thì sẽ được giao quản lý rủi ro đó); phát huy được thế mạnh của nhà đầu tư tư nhân không những về nguồn vốn mà còn trong chuyển giao công nghệ, phát minh và kỹ năng quản trị; bên cạnh đó, nhà nước sẽ giảm được biên chế nhân sự cho các dịch vụ công, tăng thu ngân sách từ nguồn thuế các doanh nghiệp đầu tư PPP.

Để thu hút có hiệu quả nguồn vốn này vào xây dựng giao thông đường bộ tại TP. Hồ Chí Minh, cần có các giải pháp cụ thể:

Thứ nhất, ở khía cạnh vĩ mô của Việt Nam cần tập trung hoàn thiện thể chế chính sách, cần phải ban hành kịp thời Nghị định và các thông tư hướng dẫn thực hiện Luật Đầu tư theo đối tác công tư năm 2020 (có hiệu lực từ ngày 01/1/2021). Trong đó, các cơ quan chức năng cần rà soát, kịp thời sửa đổi, bổ sung chính sách thuế, phí, giá theo hướng chuyển phí thành giá, có xét đến các yếu tố thị trường nhằm hoàn chỉnh chính sách về phí và giá trong đầu tư theo hình thức PPP.

Thứ hai, đối tác công là UBND TP. Hồ Chí Minh phải bố trí đủ nguồn vốn cho việc tham gia PPP, giải phóng mặt bằng, tái định cư, quy hoạch... Đặc biệt, cần có tiêu chí đánh giá nhà đầu tư rõ ràng nhằm tránh việc nhà đầu tư không đủ năng lực tài chính.

Thứ ba, TP. Hồ Chí Minh cần có cơ chế chia sẻ rủi ro, bảo lãnh, như: Bảo lãnh doanh thu, tỷ giá hối đoái,... cho các dự án nhằm đảm bảo tính khả thi, phù hợp với quy mô, chỉ số tín nhiệm tín dụng và đặc thù kinh tế - xã hội của Thành phố.

Thứ tư, về nhân lực và công tác quản lý của Thành phố, tới đây cũng cần phân công rõ trách nhiệm của lãnh đạo các cơ quan, đơn vị, cá nhân; đồng thời, chú trọng công tác đào tạo, tuyển dụng nguồn nhân lực, tăng cường hợp tác quốc tế để tổ chức các khóa đào tạo nâng cao trình độ ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Phan Thị Bích Nguyệt (2013). PPP lời giải cho bài toán vốn để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị tại TP. Hồ Chí Minh. *Tạp chí Phát triển và Hội nhập*, số (10) 20, tháng 5-6/2-2013.
2. Clement MUSIL & Morgan preset (2015), *Đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông tại TP. Hồ Chí Minh - Công cụ, đổi mới và thách thức*, PADDI số 2/2015.
3. Cục Thống kê TP. Hồ Chí Minh (2019), *Niên giám thống kê giai đoạn 2017-2019*. TP. Hồ Chí Minh.
4. Quốc hội (2020), *Luật Đầu tư theo hình thức đối tác công tư năm 2020*.
5. Quốc hội (2016), *Nghị quyết số 29/2016/QH14 về phân bổ ngân sách trung ương năm 2017*.
6. Quốc hội (2017), *Nghị quyết số 54/2017/QH14 ngày 24 tháng 11 năm 2017 của Quốc hội về thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù phát triển TP. Hồ Chí Minh*.
7. Thành ủy TP. Hồ Chí Minh (2020), *Báo cáo chính trị Đại hội đại biểu đảng bộ TP. Hồ Chí Minh lần thứ XI, nhiệm kỳ 2020-2025 (dự thảo lần 2)*.

Ngày nhận bài: 7/9/2020

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 17/9/2020

Ngày chấp nhận đăng bài: 27/9/2020

Thông tin tác giả:

ThS. MAI THỊ KIM OANH

Học viện Cán bộ TP. Hồ Chí Minh

**THE PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP (PPP) MODEL
- THE IMPORTANT INVESTMENT MOBILIZATION
FOR THE DEVELOPMENT OF HO CHI MINH CITY'S
ROAD-TRAFFIC INFRASTRUCTURE**

● **Master. MAI THI KIM OANH**

Ho Chi Minh City Civil Servants Academy

ABSTRACT:

This paper analyzes the public-private partnership (PPP) model which is an important capital mobilization channel for the development of road-traffic infrastructure in Ho Chi Minh City. In the context of rapid urbanization process, mobilizing investment for the development of road-traffic infrastructure has become a big challenge for most of the world's megacities, including Ho Chi Minh City. In the context of implementing the 2015 Law on Budget and the 2020 Law on Public Private Partnership Investment, and the reduction of state budget for the city, the PPP model plays a key role in the development of Ho Chi Minh City's road-traffic infrastructure.

Keywords: PPP, road-traffic infrastructure, capital mobilization, Ho Chi Minh City.