

Một số quan điểm về hình thức công - tư kết hợp (PPP) ở Việt Nam hiện nay

■ **ThS. TRẦN THUY HẰNG; ThS. NGUYỄN THỊ KIM TUYẾN** - *Trưởng Cao đẳng Giao thông vận tải Trương ương V*

TÓM TẮT: Trong bối cảnh ngân sách hạn hẹp, nhu cầu đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng tăng mạnh, nguồn lực nhà nước có hạn, trong khi vốn hỗ trợ phát triển chính thức ODA, vốn vay ưu đãi bị giảm khi Việt Nam bước vào ngưỡng quốc gia có mức thu nhập trung bình, trần nợ công bị khống chế..., việc đẩy mạnh thu hút vốn đầu tư tư nhân hay nước ngoài vào phát triển cơ sở hạ tầng Việt Nam nói chung và các địa phương nói riêng là yêu cầu cấp thiết

TỪ KHÓA: Hợp tác công - tư PPP, hợp đồng dự án, nhà đầu tư, cơ sở hạ tầng, vốn đầu tư, ngân sách, trái phiếu Chính phủ, thu nhập bình quân đầu người

ABSTRACT: In the context of limited budget, the demand for infrastructure development investment increased sharply, state resources were limited, while official development assistance ODA and concessional loans were reduced when Vietnam entered national threshold of middle income, controlled debt ceiling... Promoting the attraction of private or foreign investment in infrastructure development in Vietnam in general and localities in particular is required necessary

KEYWORDS: Public-private partnership PPP, project contract, investor, infrastructure, investment capital, budget, government bond, per capita income

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Hợp tác công - tư PPP (Public - Private Partner) là việc nhà nước và nhà đầu tư cùng phối hợp thực hiện dự án phát triển kết cấu hạ tầng, cung cấp dịch vụ công trên cơ sở hợp đồng dự án.

Với mô hình PPP, Nhà nước sẽ thiết lập các tiêu chuẩn về cung cấp dịch vụ và tư nhân được khuyến khích cung cấp bằng cơ chế thanh toán theo chất lượng dịch vụ. Đây là hình thức hợp tác tối ưu hóa hiệu quả đầu tư và cung cấp dịch vụ công cộng chất lượng cao, nó sẽ mang lại lợi ích cho cả Nhà nước và người dân.

Hiện nay trên thế giới có 5 hình thức phổ biến như sau:

- 1) Mô hình nhượng quyền khai thác (Franchise)
- 2) Mô hình Thiết kế - Xây dựng - Tài trợ - Vận hành DBFO (Design - Build - Finance - Operate)
- 3) Mô hình Xây dựng - Vận hành - Chuyển giao BOT (Build - Operate - Transfer)

- 4) Mô hình BTO (Xây dựng - Chuyển giao - Vận hành)
- 5) Mô hình Cây dựng - Sở hữu - Vận hành BOO (Build - Own - Operate).

Cần có pháp lý để thực hiện mô hình PPP tại Việt Nam: Chính phủ ban hành Nghị định số 77/CP ngày 18/6/1997 về Quy chế đầu tư theo hình thức hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (BOT) áp dụng cho đầu tư trong nước.

Từ thời điểm đó, khuôn khổ pháp lý điều chỉnh hoạt động đầu tư theo hình thức PPP dần được hoàn thiện. Đến nay, đã có 4 nghị định điều chỉnh chi tiết hoạt động đầu tư theo hình thức PPP trên cơ sở các quy định tương ứng của các luật khác và mới nhất là Nghị định số 63/2018/NĐ-CP về đầu tư theo hình thức PPP ban hành ngày 4/5/2018. Nghị định số 63/2018/NĐ-CP có hiệu lực từ ngày 19/6/2018 thay thế Nghị định số 15/2015/NĐ-CP.

Theo Nghị định 63/2018/NĐ-CP về đầu tư theo hình thức đối tác công - tư thì lĩnh vực đầu tư và loại dự án đầu tư tại Điều 4 của Nghị định có thể như sau:

Nhà nước khuyến khích việc thực hiện đầu tư theo hình thức PPP trong các lĩnh vực sau đây:

- Giao thông vận tải;
 - Nhà máy điện, đường dây tải điện;
 - Hệ thống chiếu sáng công cộng; hệ thống cung cấp nước sạch; hệ thống thoát nước; hệ thống thu gom, xử lý nước thải, chất thải; công viên; nhà, sân bãi để ô tô, xe, máy móc, thiết bị; nghĩa trang;
 - Trụ sở cơ quan nhà nước; nhà ở công vụ; nhà ở xã hội; nhà ở tài trợ;
 - Y tế; giáo dục, đào tạo, dạy nghề; văn hóa; thể thao; du lịch; khoa học và công nghệ, khí tượng thủy văn; ứng dụng công nghệ thông tin;
 - Hạ tầng thương mại; hạ tầng khu đô thị, khu kinh tế, khu công nghiệp, cụm công nghiệp, khu công nghệ thông tin tập trung; hạ tầng kỹ thuật công nghệ cao; cơ sở ương tạo, cơ sở kỹ thuật, khu làm việc chung hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa;
 - Nông nghiệp và phát triển nông thôn; dịch vụ phát triển liên kết sản xuất gắn với chế biến, tiêu thụ sản phẩm nông nghiệp;
 - Các lĩnh vực khác theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ.
- Dự án PPP được phân loại thành dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A, nhóm B và nhóm C theo tiêu chí quy định tại pháp luật về đầu tư công.
- Bộ, cơ quan ngang bộ hướng dẫn chi tiết về lĩnh vực đầu tư thuộc phạm vi quản lý của bộ, ngành mình.
- Bên cạnh đó, đầu tư theo hình thức PPP còn được quy

dịnh tại các văn bản luật sau: Luật Đầu tư số 67/2010/QH13 ngày 26/11/2014, Luật Đầu tư số 49/2014/QH13 ngày 18/6/2014; Nghị định số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015 và Nghị định số 30/2015/NĐ-CP ngày 17/03/2015 và một số văn bản khác. Nhìn chung, những quy định hiện hành về hình thức đầu tư PPP là tương đối đồng bộ, có nhiều điểm mới phù hợp thông lệ quốc tế, tạo thuận lợi cho việc triển khai và quản lý các dự án PPP tại Việt Nam.

2. THỰC TRẠNG TRIỂN KHAI CÁC DỰ ÁN THEO MÔ HÌNH PPP TẠI VIỆT NAM

Trên nền tảng pháp lý, nhiều dự án đầu tư theo phương thức kết hợp sử dụng vốn đầu tư của Nhà nước với vốn đầu tư từ nhân để xây dựng các công trình công ích đã được triển khai thực hiện trong nhiều năm qua.

Ở Việt Nam, theo thống kê của Ngân hàng Thế giới, trong giai đoạn 1994 - 2009 đã có 32 dự án được thực hiện theo mô hình PPP với tổng mức vốn cam kết khoảng 6.7 tỷ USD. Cũng giống như các nước khác, mô hình BOT và BOO chiếm tỷ phần chủ yếu. Hai lĩnh vực chiếm tỷ phần lớn nhất là điện và viễn thông. Ngoài ra, có thể kể đến nhiều dự án hợp tác công - tư khác đã và đang được triển khai từ thập niên 1990 đến nay như: BOT cầu Cỏ May, BOT cầu Phú Mỹ, điện Phú Mỹ và rất nhiều nhà máy điện nhỏ và vừa khác đang được thực hiện theo phương thức BOO. Về mô hình BOT, tổng công có 26 dự án với tổng mức đầu tư là 128 ngàn tỷ đồng.

Riêng năm 2010, theo thống kê của Cục Đầu tư nước ngoài, tổng số dự án cấp mới được đầu tư trực tiếp từ nước ngoài là 969 dự án, trong đó theo mô hình đầu tư BOT, BT, BTO có 6 dự án chiếm 01% trên tổng số dự án cấp mới. Nhưng số lượng dự án cấp mới chiếm 55% so với số dự án đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT là 11 dự án, chiếm % cao nhất trong số tất cả các hình thức đầu tư, so với năm 2009 không có dự án mới nào đầu tư theo hình thức BOT, BT, BTO, đó là một sự khởi sắc tốt.

Về hình thức 100% vốn nước ngoài chỉ chiếm 8% trên tổng số dự án, số dự án cấp mới chỉ có 799 dự án trong khi tổng số dự án đăng ký là 9599 (tính đến hết ngày 21/12/2010), còn về hình thức liên doanh chỉ chiếm 7% trên tổng số dự án cấp mới đăng ký, hình thức cổ phần và hợp đồng hợp tác vốn đầu tư chiếm lần lượt là 4% và 01% trên tổng số dự án cấp mới. Ta thấy rằng, hình thức đầu tư theo hợp đồng BOT, BT, BTO đang phát triển theo chiều hướng tích cực. Vậy, dưới sự giám sát và hỗ trợ của Nhà nước, hình thức đầu tư theo mô hình PPP đã bắt đầu có sự tiến triển so với các hình thức đầu tư khác.

Theo số liệu của Cục Đầu tư nước ngoài (Bộ Kế hoạch và Đầu tư), số dự án đầu tư năm 2015 đạt mức cao nhất so với các năm trước. Vốn đầu tư trong 3 năm liên tiếp gần đây (2013 - 2015) đã vượt qua con số 20 tỷ USD.

Trong lĩnh vực phát triển hạ tầng giao thông, nhu cầu về vốn đầu tư của Việt Nam đến năm 2020 là rất lớn, trung bình hàng năm cần nguồn vốn đầu tư trên 117000 nghìn tỷ đồng, xấp xỉ 7.4 tỷ USD. Nhu cầu là lớn như vậy, nhưng khả năng đáp ứng của các nguồn vốn hiện có cho đầu tư hạ tầng GTVT như: Ngân sách, ODA, trái phiếu Chính phủ... chỉ đáp ứng khoảng 20 - 30% nhu cầu. Đó là chưa kể các nguồn phát sinh cho chi phí vận hành, bảo trì hằng năm... Trong tương lai gần, với những thay đổi không ngừng trong cơ cấu kinh tế, bao gồm cả quá trình đô thị hóa, công nghiệp hóa và hội nhập toàn cầu, nhu cầu về các dịch vụ cơ sở hạ tầng tại các lĩnh vực trọng yếu như GTVT ở Việt Nam sẽ tăng mạnh...[1]. Theo ước tính của Bộ GTVT thì tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển các dự án hạ tầng giao thông Việt Nam giai đoạn 2016 - 2020 là khoảng 1015000 tỷ đồng (khoảng 48 tỷ USD). Trong đó, vốn đầu tư phần theo các hình thức lần lượt là: Đường bộ khoảng 651000 tỷ đồng, đường sắt khoảng 119000 tỷ đồng, hàng không khoảng 101000 tỷ đồng, hàng hải 68000 tỷ đồng và đường thủy nội địa hơn 33000 tỷ đồng.

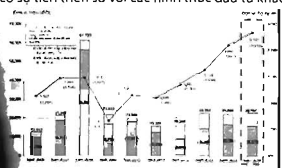
Trong khi đó, khả năng đáp ứng nhu cầu từ nguồn ngân sách dự kiến của Bộ GTVT khoảng 28%; còn theo hướng dẫn xây dựng Kế hoạch đầu tư công giai đoạn 2016 - 2020 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư thì khả năng ngân sách đáp ứng chỉ khoảng 7% nhu cầu (66 nghìn tỷ đồng) [2]. Như vậy, theo ước tính của Bộ GTVT, khoảng hơn 300000 tỷ đồng (14 tỷ USD) sẽ phải huy động từ nguồn ngoài ngân sách, đặc biệt là vốn đầu tư từ nước ngoài theo cơ chế PPP.

Theo thông tin của Vụ Đầu tư (Bộ Tài chính) tháng 12/2016, nhu cầu đầu tư của Việt Nam trong thời gian tới là khá lớn, giai đoạn 2016 - 2020 vào khoảng 480 tỷ USD. Trong đó, đầu tư vào 11 dự án nhà máy điện theo hình thức BOT, với công suất 13200 MW, số vốn đầu tư khoảng 40 tỷ USD; khoảng 1380km đường bộ cao tốc với khoảng 11 tỷ USD, các dự án về môi trường, y tế, giáo dục khoảng 29 tỷ USD [3].

Trong bối cảnh kinh tế Việt Nam trong những năm qua đã có sự tăng trưởng cao so với các nước trong cùng khu vực, thu nhập bình quân đầu người tăng lên..., điều đó đồng nghĩa nguồn vốn vay ưu đãi ODA cho phát triển cơ sở hạ tầng, giao thông sẽ giảm đi, trong đây PPP trong phát triển kinh tế - xã hội nói chung và trong lĩnh vực hạ tầng giao thông là hết sức quan trọng.

Thời gian gần đây, lĩnh vực thu hút đầu tư dưới hình thức PPP đã có sự thay đổi, ngoài đầu tư vào ngành điện, các dự án PPP được đề xuất và thực hiện khá nhiều trong lĩnh vực GTVT. Một số lĩnh vực thu hút dự án PPP khác là cấp thoát nước, bảo vệ môi trường. TP. Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và các thành phố lớn là những địa phương thu hút chủ yếu nguồn vốn đầu tư dưới hình thức PPP.

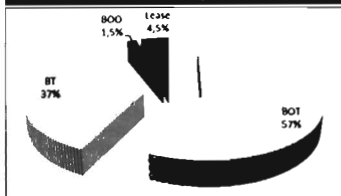
Tính đến tháng 9/2018, Bộ GTVT đã huy động 209732 tỷ đồng đầu tư vào 68 dự án PPP, trong đó có 61 dự án (với tổng vốn đầu tư 178660 tỷ đồng) đã được đưa



Hình 2.1: Tình hình thu hút FDI vào Việt Nam giai đoạn 2006 - 2015

vào khai thác, sử dụng. Ngoài ra, còn có 104 dự án (tổng vốn 144792 tỷ đồng) đầu tư các công trình xây dựng dưới hình thức PPP từ 41 tỉnh, thành phố trong cả nước, trong đó 51 dự án (với vốn đầu tư 34985 tỷ đồng) đã hoàn thành và được đưa vào khai thác.

HÌNH 1: TỶ LỆ SỐ DỰ ÁN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ THEO HÌNH THỨC HỢP ĐỒNG



Ở Hà Nội, theo báo cáo của Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố, đến tháng 9/2017 đã xây dựng phương án để xuất đầu tư dưới hình thức PPP gồm 128 dự án (với tổng số vốn 332030 tỷ đồng), trong đó có 8 dự án (với tổng vốn đầu tư 13683 tỷ đồng) đã hoàn thành, 9 dự án (với tổng vốn đầu tư 15960 tỷ đồng) đang triển khai thực hiện...

3. MỘT SỐ BẤT CẬP VỀ ĐẦU TƯ PPP Ở VIỆT NAM

Việc đầu tư theo hình thức PPP đã thực sự giúp cải thiện đáng kể cơ sở hạ tầng, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế nước ta. Tuy nhiên trong thời gian qua, hình thức đầu tư này cũng còn tồn tại nhiều bất cập.

Chưa có khung pháp lý đủ chắc chắn để nhà đầu tư an tâm đầu tư:

Hiện nay, khung pháp lý chưa đủ mạnh, mới ở cấp nghị định, chiụ sự điều chỉnh của nhiều luật khác như: (Luật Ngân sách Nhà nước, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Doanh nghiệp, Luật Đất đai, Luật Xây dựng) và chưa quy định cụ thể để thực hiện dự án PPP. Điều này làm tăng tính phức tạp, rủi ro trong quá trình triển khai các dự án cụ thể và làm giảm tính hấp dẫn của hình thức đầu tư này.

Biểu hiện rõ nhất là khung pháp lý còn nhiều sơ hở, quản lý chưa chặt chẽ trong việc lập trạm thu phí. Mức thu phí không phù hợp với thu nhập của người dân và doanh nghiệp, khung pháp lý vừa thiếu bài bản, vừa lạm dụng thái quá, dẫn đến sự bóp méo bản chất của PPP. Như trường hợp người dân địa phương có hành động phản ứng tại trạm thu phí Cai Lậy (Tiền Giang), trong khi người dân có một con đường duy nhất để đi thì quyền đó cũng bị tước đoạt bởi biện pháp tư nhân hóa. Hay rất nhiều trường hợp khác, nhà đầu tư tư nhân được thả nổi trong việc lựa chọn các đoạn đường hay dự án nào có lợi nhất cho mình để làm BOT.

Một số vấn đề bất cập về chính sách, khuôn khổ luật trong triển khai thực hiện các dự án PPP:

Các hướng dẫn thực hiện được ban hành quá chậm. Một số quy định chưa rõ như việc xác định lợi nhuận của nhà đầu tư, việc cụ thể hóa các chỉ tiêu tài chính khác, điều kiện thanh toán dự án...

Quy trình, thủ tục thực hiện công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng và tái định cư còn thiếu tính đồng bộ, thiếu phối hợp.

Quy trình, thủ tục giao đất để thực hiện dự án còn rườm rà, mất nhiều thời gian, nhà đầu tư phải tu liên hệ và làm việc với rất nhiều cơ quan nhà nước có liên quan.

Việc kêu gọi đầu tư thực hiện theo hình thức BT trả bằng đất gặp khá nhiều khó khăn do địa phương không có quỹ đất sạch dự trữ.

Việc kêu gọi đầu tư thực hiện theo hình thức BT trả bằng tiền tạo thêm gánh nặng cho ngân sách địa phương.

Nhiều công trình PPP hiện nay không đáp ứng yêu cầu về chất lượng và tiến độ, không khai thác hết công năng, thiếu đồng bộ hoặc nhanh chóng xuống cấp.

Chưa có "Đơn vị PPP" Trung ương hoặc cơ quan Trung ương có thẩm quyền để giải thích về tình trạng của các dự án ưu tiên và làm giảm bớt sự phức tạp của dự án với nhiều "cửa" cấp phép và nhiều thời gian cần thiết để phát triển dự án.

Bảo lãnh của chính phủ chưa rõ ràng, thời hạn chuyển giao các dự án BOT chưa được xác định, điều kiện chuyển giao quyền sở hữu khi kết thúc thời hạn của loại hình BOT.

Các vấn đề phát sinh gây ra khó khăn cho vận hành và quản lý dự án:

Một số công trình đầu tư chưa minh bạch, còn hạn chế trong thi công, kiểm tra, giám sát, chưa nhận được sự đồng thuận trong xã hội.

Việc thiếu vắng các nhà đầu tư nước ngoài vào các dự án PPP không chỉ làm hạn chế một nguồn vốn quan trọng, mà còn khiến Việt Nam không tiếp cận được những công nghệ tiên tiến và phương thức quản lý hiện đại từ hình thức đầu tư này mang lại.

Hầu hết các dự án BT đều lựa chọn nhà đầu tư theo hình thức chỉ định thầu, điều này làm giảm sự cạnh tranh và tiềm ẩn nhiều rủi ro khi chọn nhà đầu tư không đủ năng lực.

Nhiều công trình PPP hiện nay không đáp ứng yêu cầu về chất lượng và tiến độ, không khai thác hết công năng, thiếu đồng bộ hoặc nhanh chóng xuống cấp.

Thực tế hiện nay cho thấy, nhiều công trình PPP có chi phí đầu tư cao, chưa tương xứng với chất lượng và lợi ích mà các dự án này mang lại.

Một số công trình đầu tư chưa minh bạch, còn hạn chế trong thi công, kiểm tra, giám sát, chưa nhận được sự đồng thuận trong xã hội.

Khi thực hiện dự án PPP còn thiếu sự quy hoạch và chuẩn bị hợp lý

Các dự án PPP được đề xuất một cách riêng rẽ bởi các ngành, các địa phương. Mặc dù, được Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, trình Chính phủ nhưng thực chất chỉ là danh mục các dự án với những thông tin sơ lược và chưa được điều tra khảo sát, tính toán kỹ. Do vậy, nhiều vấn đề, vướng mắc đã nảy sinh khi xây dựng, thẩm định, phê duyệt và thực hiện, vận hành dự án khiến nhiều quyết định được đưa ra thiếu chính xác.

Khó khăn khi lựa chọn áp dụng các văn bản pháp luật:

Mâu thuẫn giữa các văn bản pháp luật hiện hành (ví dụ như Nghị định về BOT, Luật Đầu tư chung, Luật Thuế

thu nhập doanh nghiệp, vai trò tương quan không rõ ràng của Luật pháp Việt Nam và quốc tế khi giải quyết tranh chấp, thủ tục mua sắm phức tạp và lắt léo, bao gồm cả việc ký kết những hợp đồng qua thương lượng với các doanh nghiệp được ưu tiên thay vì một hệ thống đấu thầu cạnh tranh công bằng và minh bạch.

4. MỘT SỐ GIẢI PHÁP VỀ ĐẦU TƯ THEO HÌNH THỨC CÔNG - TƯ

Cần hoàn thiện cơ bản về khung pháp lý PPP nói chung:

- Hoàn thiện khung pháp lý mô hình PPP, cụ thể là thể hiện dưới dạng văn bản luật thống nhất cho hình thức đầu tư này. Một khung pháp lý được quy định đầy đủ, rõ ràng, minh bạch giúp nhà đầu tư an tâm và có cơ sở để đặt niềm tin và việc thực hiện dự án, tránh những rủi ro khách quan do luật định thay đổi. Bên cạnh đó, luật cũng cần có sự tương quan với luật pháp quốc tế nhằm tạo điều kiện cho các nhà đầu tư nước ngoài cũng có thể an tâm tham gia vào quá trình hợp tác này.

Tích cực hoàn thiện các văn bản luật:

- Ngày 21/10/2017, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã có Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 để nghị Chính phủ "tiếp tục nghiên cứu, hoàn thiện pháp luật về đầu tư theo hình thức BOT đặt trong tổng thể hoàn thiện pháp luật về đầu tư theo hình thức PPP với định hướng nghiên cứu xây dựng, trình Quốc hội ban hành luật tạo cơ sở pháp lý cao, thống nhất, đồng bộ cho hình thức đầu tư này".

Dự kiến trong năm 2019, tháng 5/2019 sẽ hoàn thành Dự thảo 1 Luật PPP; tháng 11/2019 dự thảo 2.

Cần có cơ chế tài chính hợp lý trong mô hình hợp tác PPP:

Dự án BOT cần có cơ cấu vốn phù hợp, bao gồm vốn hỗ trợ ban đầu của Nhà nước, vốn chủ sở hữu và nợ. Vốn hỗ trợ ban đầu là phần vốn góp ban đầu của Nhà nước khi tham gia dự án PPP nhằm giảm áp lực về vốn cho tư nhân trong giai đoạn xây dựng, đồng thời tăng tính hấp dẫn của dự án PPP. Đây là một phần trong các hỗ trợ của Chính phủ, phân bổ vốn này Chính phủ không thu lợi nhuận giúp tư nhân mau hoàn vốn, nhất là đối với các dự án có mức độ hấp dẫn không cao.

Quan tâm đào tạo chuyên môn trong quản lý PPP:

- Đẩy nhanh công tác tăng cường năng lực về PPP cho cán bộ, công chức ở Trung ương và địa phương để trực tiếp thực hiện các nhiệm vụ về dự án PPP.

Chú trọng hơn nữa đối với mô hình PPP:

- Trong hoàn cảnh Việt Nam đang thiếu hụt nguồn vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng như hiện nay, nhà đầu tư tư nhân nên tập trung hơn vào mô hình hợp tác công - tư, trong đó nhà đầu tư tư nhân có tham gia tài trợ dự án như BOT, BOO hơn các mô hình chỉ đóng góp kinh nghiệm, khả năng điều hành quản lý như thiết kế - xây dựng hay vận hành - bảo dưỡng.

Có sự quan tâm rõ ràng từ phía chính quyền các cấp:

- Cần có sự hỗ trợ chính trị từ tỉnh ủy và quản trị tốt, đảm bảo rằng chính phủ sẽ thực hiện các cam kết của mình dưới hình thức PPP. Hợp đồng ký kết giữa chính quyền và nhà đầu tư cần rõ ràng, minh bạch là điều kiện quyết định chính quyền đảm bảo quyền lợi của nhà đầu tư là cơ sở cho chính quyền tận dụng hiệu quả nhất

tính năng động và cạnh tranh của khu vực tư nhân, góp phần tiết kiệm các chi phí về cơ sở hạ tầng của toàn xã hội.

Thẩm định tính khả thi của dự án kỹ càng trước khi kêu gọi đầu tư:

Nhà nước cần thẩm định tính khả thi của dự án trước khi kêu gọi nhà đầu tư tư nhân tham gia vào. Quá trình thẩm định, bao gồm phân tích lợi ích - chi phí kỹ càng giúp xác định được mức độ hấp dẫn dự án đối với nhà đầu tư tư nhân, kiểm soát được quá trình thực hiện của dự án, đo lường được tác động của dự án đến người dân, từ đó có thể loại trừ những rủi ro không mong muốn trong quá trình thực hiện. Từ việc thẩm định tính khả thi của dự án, có thể phân loại và ưu tiên thực hiện hình thức đầu tư vào dự án.

Phân bổ rủi ro giữa các bên hợp lý:

Thực hiện mô hình PPP hướng đến việc cùng nhau hưởng lợi, cùng nhau chia sẻ. Do vậy, những rủi ro của dự án phải được phân chia một cách hợp lý cho các bên nhà đầu tư và phía Nhà nước theo khả năng kiểm soát và xử lý của mỗi bên nhằm đạt hiệu quả đầu tư. Những rủi ro liên quan đến nội tại dự án trong quá trình thiết kế, thi công giao cho nhà đầu tư kiểm soát; trong khi các rủi ro liên quan đến sự thay đổi pháp lý, chính trị giao cho Nhà nước quản lý và chịu trách nhiệm xử lý.

Cơ sự phối kết hợp giữa các nhà đầu tư:

- Các nhà đầu tư nước ngoài với tiềm lực mạnh về nguồn vốn có thể làm một mình hay kết hợp hai, ba nhà đầu tư tư nhân tham gia hợp tác công - tư. Còn đối với nhà đầu tư tư nhân trong nước nên kết hợp nhiều công ty theo hình thức có phần nhằm khắc phục các hạn chế về quy mô, năng lực tài chính và giảm thiểu rủi ro đầu tư.

Tài liệu tham khảo

[1]. Đinh San Hùng, *Những giải pháp để nâng cao hiệu quả hợp tác công tư PPP trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông*.

[2]. <http://www.skhdttbinhphuoc.gov.vn/3cms/can-som-xay-dung-dao-luat-ve-dau-tu-theo-hinh-thuc-ppp.htm>.

[3]. *Nâng cao hiệu quả các dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư*, http://mo.gov.vn/webcenter/portal/tttc/r/m/ts/ts_chitiet?dDocName=MOFUCM093953&_afLoop=16595631442188644#%40%40%3F_afLoop%3D16595631442188644%26dDocName%3DMOFUCM093953%26_adf.ctrl-state%3Dc2qlnd5pj_9.

[4]. *Tài liệu Tòa đàm kỹ thuật về PPP do Trung tâm Thông tin và Dự báo Kinh tế - Xã hội Quốc gia (Bộ Kế hoạch và Đầu tư) tổ chức ngày 26/7/2013*.

[5]. *Đầu tư dự án theo hình thức hợp tác công - tư (PPP)*, Cổng thông tin điện tử Đà Nẵng.

[6]. *Trần Tường Hùng, Vụ trưởng Vụ Kế cấu hạ tầng và Đô thị, Bài tham luận Giải pháp xây dựng các nguồn vốn và hợp tác công - tư để đầu tư phát triển hạ tầng thông tin*.

Ngày nhận bài: 10/4/2019

Ngày chấp nhận đăng: 26/4/2019

Người phản biện: ThS. Trần Thị Mỹ Hà