

HỢP TÁC CÔNG - TƯ TRONG PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở TỈNH NAM ĐỊNH

● NGUYỄN THÀNH NGHỊ

TÓM TẮT:

Hợp tác công - tư là một hình thức giúp giảm áp lực ngân sách đầu tư công và tối ưu hóa hiệu quả đầu tư trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Trong thời qua, tỉnh Nam Định triển khai các dự án hạ tầng giao thông theo hình thức hợp tác công - tư chưa đạt được hiệu quả cao và chưa phát huy được tối đa tiềm năng của hình thức đầu tư này. Do vậy, để phát triển có hiệu quả hình thức này, bảo đảm phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Nam Định, cần phải có những giải pháp đồng bộ và quyết liệt hơn nữa. Bài viết phân tích về hợp tác công - tư trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Nam Định và đề xuất một số giải pháp đẩy mạnh hợp tác công - tư trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Nam Định trong thời gian tới.

TỪ KHÓA: Hợp tác công - tư, Nam Định, kết cấu hạ tầng giao thông, giao thông đường bộ.

1. Hợp tác công - tư là một xu hướng tất yếu

Hợp tác công - tư (PPP) là một hình thức phổ biến của các nước trên thế giới trong thời gian gần đây, nhằm huy động mọi nguồn lực của cả khu vực công và khu vực tư cho phát triển. Với hình thức này, tỉnh Nam Định có thể chủ động kêu gọi được sự tham gia của thành phần tư nhân và nhà đầu tư trong và ngoài nước cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Đặc biệt, đối với lĩnh vực phát triển hạ tầng giao thông, tỉnh Nam Định đang phải đối mặt với thách thức nhu cầu đầu tư rất lớn, trong khi nguồn lực nhà nước hạn hẹp và không thể đáp ứng đủ. Giải quyết thách thức này, việc áp dụng mô hình đầu tư PPP để huy động nguồn lực của các nhà đầu tư tư nhân cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ không chỉ đối với tỉnh Nam Định, mà còn được sử dụng rộng rãi ở nhiều địa phương trong phạm vi cả nước.

2. Hợp tác công - tư trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Nam Định - Bất cập và vấn đề đặt ra

Một số bất cập trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Nam Định thời gian qua: Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông của Tỉnh còn nghèo nàn, tiêu chuẩn kỹ thuật ở mức thấp và lạc hậu, thiếu đồng bộ, thiếu liên kết. Hệ thống đường bộ liên huyện, liên xã đã quá tải và xuống cấp so với nhu cầu phát triển, nhưng việc đầu tư mở rộng và nâng cấp đang gặp nhiều khó khăn vì thiếu vốn. Nhiều dự án giao thông đường bộ chưa xác định rõ cơ cấu nguồn vốn để thực hiện dự án theo quy định của Luật Đầu tư công, một số dự án trong quá trình triển khai còn phải điều chỉnh, bổ sung nhiều lần. Công tác thẩm định, quyết toán một số dự án giao thông đường bộ còn chậm so với quy định như: dự án nâng cấp, mở rộng tỉnh lộ 488C tìm kiếm cứu

hộ, cứu nạn đảm bảo an ninh quốc phòng tỉnh và cải tạo nâng cấp đường Vàng, huyện Nam Trực. Số vốn còn thiếu chưa bố trí cho các dự án xây dựng công trình giao thông đường bộ là tương đối lớn. Trong giai đoạn từ năm 2011 đến năm 2018, tổng số vốn còn thiếu so với giá trị quyết toán và khối lượng đã thực hiện là 773 tỷ 870 triệu đồng, trong đó riêng ngân sách cấp tỉnh là 553 tỷ 93 triệu đồng [4]. Vốn từ ngân sách cấp huyện đầu tư cho các tuyến đường huyện và liên xã còn hạn chế, phụ thuộc nhiều vào ngân sách cấp trên. Khả năng cân đối vốn ngân sách Trung ương để đảm bảo bố trí đủ vốn thực hiện các công trình theo tiến độ còn nhiều bất cập. Sự tham gia của khu vực tư nhân còn ít. Lâu nay, khu vực công thường đóng vai trò quan trọng trong tài chính, xây dựng và điều hành phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và đầu tư tư nhân trong lĩnh vực này thường rất thấp. Tình hình đầu tư vào kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tại Nam Định, nguồn vốn tư nhân đầu tư vào lĩnh vực này chiếm khoảng gần 20% [4].

Một số vấn đề đặt ra đối với tỉnh Nam Định trong thời gian tới: Trong bối cảnh nợ công của Tỉnh đang ở mức cao, hệ thống kết cấu hạ tầng còn thiếu và yếu, nguồn lực đầu tư công còn hạn hẹp, để phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng nói chung và kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của Tỉnh nói riêng đó là tiếp tục kêu gọi tư nhân đầu tư thông qua hình thức PPP là một tất yếu khách quan. Tỉnh Nam Định cần học hỏi kinh nghiệm của các quốc gia, các địa phương đi trước có nhiều thành công trong áp dụng hình thức PPP để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đó là: phải có khung pháp lý đầy đủ và minh bạch; lựa chọn đối tác có năng lực; tối đa hóa lợi ích cho các đối tác, ổn định môi trường đầu tư và phân bổ rủi ro hiệu quả. Trong đó, phải có sự hỗ trợ của Chính phủ đóng vai trò quan trọng cho việc thúc đẩy, phát triển hình thức đối tác công - tư, thể hiện vai trò là chủ thể tạo môi trường đầu tư thuận lợi nhất để giải phóng nguồn lực và thu hút sự tham gia của các thành phần, lực lượng khác trong xã hội cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Trong quá trình áp dụng hình thức PPP phải chú ý bảo đảm tối cả lợi ích của Nhà nước, nhà đầu tư và người sử dụng dịch vụ công. Đối với Tỉnh, công trình kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ phải có tác dụng thiết thực cho phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Đối với nhà đầu tư, phải bảo đảm

mức thu phí và thời gian thu phí của nhà đầu tư thu hồi vốn trong một thời gian thích hợp và có lãi trong mỗi tương quan với đầu tư và vào những lĩnh vực khác. Đối với người sử dụng dịch vụ công, đặc biệt là người dân và doanh nghiệp thì mức phí phải tương xứng với dịch vụ công được hưởng, phù hợp với mức thu nhập và phù hợp với mặt bằng chung về chi phí cho việc di chuyển và hoạt động vận tải.

3. Một số giải pháp đẩy mạnh hợp tác công tư trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Nam Định thời gian tới

Để khắc phục những hạn chế trên và áp dụng có hiệu quả hình thức PPP trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của tỉnh Nam Định thời gian tới, cần tập trung thực hiện tối một số giải pháp sau:

Một là, chủ động rà soát, đề nghị cấp có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh hình thức đầu tư PPP một cách phù hợp và hiệu quả với điều kiện thực tiễn. Hiện nay cơ chế, chính sách và hệ thống văn bản quản lý các dự án đầu tư theo hình thức PPP vẫn còn thiếu, chưa đầy đủ và hoàn thiện. Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về đầu tư theo hình thức PPP hiện hành mới dừng lại ở các thông tư và nghị định hướng dẫn. Do đó, việc xem xét, hoàn thiện nâng hướng dẫn đầu tư theo hình thức PPP từ nghị định phải được xây dựng thành luật, nhằm hoàn thiện cơ chế, chính sách, tạo khung pháp lý cao hơn, minh bạch và ổn định hơn. Mặt khác, việc hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật này cho phù hợp với thông lệ quốc tế để thu hút và khuyến khích các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước tham gia đầu tư theo hình thức PPP là yêu cầu hết sức cần thiết.

Hai là, Tỉnh phải hợp với các cơ quan chức năng của Trung ương chỉ áp dụng hình thức hợp đồng BOT đối với các dự án mới, không đầu tư xây dựng trên đường hiện hữu, bảo đảm hài hòa quyền lợi và lợi ích các bên. Tổ chức thực hiện thu phí gắn với đoạn đường thực tế được đầu tư và người dân ở các địa phương trên địa bàn Tỉnh có quyền lựa chọn giữa việc sử dụng dịch vụ không phải trả phí và dịch vụ phải trả phí. Đối với nhà đầu tư thì luôn luôn mong muốn tối đa hóa lợi nhuận, mong muốn kéo dài thời gian thu phí và xác định mức thu phí cao. Song, đối với người dân thì mong muốn được sử dụng đường bộ ở mức thu phí phù hợp và chính đáng. Do đó, việc xác định mức thu

và thời gian thu phí phải dựa trên cơ sở chi phí đầu tư thực tế của dự án và khả năng của người dân. Nếu mức thu phí tăng thì thời gian thu phí giảm và ngược lại. Nếu xác định mức thu phí quá cao để rút ngắn thời gian thu phí, bảo đảm lợi ích của nhà đầu tư, nhanh chóng thu hồi vốn sẽ ảnh hưởng đến lợi ích của người dân.

Ba là, tất cả các dự án do Tỉnh quản lý đều đấu thầu cạnh tranh bình đẳng để lựa chọn nhà đầu tư có đủ năng lực thi công, không dùng hình thức chỉ định thầu. Nhiều năm gian qua, hầu hết các dự án trên địa bàn Tỉnh đều áp dụng hình thức chỉ định thầu nhà đầu tư. Mặc dù, quy định của pháp luật hiện hành cho phép và việc chỉ định thầu có bản thân đúng quy định pháp luật, nhưng việc chỉ định thầu đã hạn chế tính cạnh tranh bình đẳng và không thực sự lựa chọn được các nhà thầu có năng lực thực sự tham gia. Trong thời gian tới, tỉnh Nam Định cần chú trọng việc lựa chọn nhà đầu tư có đủ năng lực thực hiện dự án PPP phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ phải trên cơ sở cạnh tranh, công bằng, minh bạch, hiệu quả kinh tế. Kinh nghiệm quốc tế và các địa phương trong nước đã thực hiện cho thấy, chỉ có đấu thầu cạnh tranh mới kích thích sáng tạo mới, bảo đảm tính minh bạch, cho phép có nhiều lựa chọn hơn về nhà đầu tư khi triển khai dự án theo hình thức PPP cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Nam Định trong thời gian tới.

Bốn là, tăng cường đào tạo bồi dưỡng nguồn nhân lực và đẩy mạnh công tác tuyên truyền, vận động nhân dân về chủ trương của Đảng, quy định pháp luật về hợp tác PPP trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Nam Định. Tăng cường đào tạo bồi dưỡng nguồn nhân lực, đặc biệt là nhân lực về tài chính dự án và pháp lý hợp đồng. Đây là một bất cập lớn trong triển khai và quản lý các dự án PPP thời gian qua. Trong thời gian tới, tỉnh Nam Định cần phải làm tốt vấn đề này thông qua các hình thức như: tăng cường các buổi hội thảo chuyên đề về đầu tư công, đầu tư theo hình thức PPP để bổ sung kiến thức và kinh nghiệm cho nhân sự quản lý và triển khai hình thức PPP. Đẩy mạnh hợp tác với các tổ chức quốc tế hàng đầu về vấn đề này trong việc tiếp cận các kiến thức về hình thức PPP. Cùng với đó, tiến hành xây dựng các tài liệu phổ biến kiến thức về PPP cho các doanh nghiệp tư nhân trong hoạt động hợp tác đầu tư với Nhà nước.

Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, vận động nhân dân trên địa bàn Tỉnh về chủ trương của Đảng, quy định pháp luật và đặc biệt là tuyên truyền về trách nhiệm của người sử dụng kết cấu hạ tầng là một giải pháp rất quan trọng. Thông qua việc tuyên truyền để mọi người dân nhận thức rõ được đây là một chủ trương lớn, đúng đắn của Đảng, Nhà nước và của Tỉnh trong phát triển kinh tế - xã hội nói chung và trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nói riêng. Đặc biệt là trong điều kiện phải huy động tối đa các nguồn lực cho phát triển, qua đó tạo sự đồng thuận và thống nhất của xã hội đối với các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng BOT. Ngoài ra, hợp tác PPP là quá trình đòi hỏi sự tham gia của khu vực tư nhân vào các dự án có mục đích công cộng, dùng động lực cá nhân và tập thể để thúc đẩy phát triển công đồng và xã hội. Tuy nhiên, một trong những hạn chế của quá trình này là khu vực tư nhân hưởng quá dễ cao lợi nhuận cá nhân và coi nhẹ trách nhiệm xã hội trong kinh doanh. Chính vì vậy, cần tuyên truyền, nâng cao nhận thức để khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng phải tuân thủ nguyên tắc đã thống nhất và các chuẩn mực hoạt động kinh doanh có trách nhiệm với môi trường và xã hội.

Năm là, tăng cường công tác thanh, kiểm tra và giám sát. Cần có cơ chế kiểm tra quyết toán công trình xây dựng sao cho bảo đảm khách quan, độc lập và có sự kiểm tra, giám sát lẫn nhau. Bên cạnh đó, cần coi trọng vai trò giám sát của xã hội, của người dân với các hợp đồng PPP. Việc công khai và minh bạch với số liệu đầy đủ và giải trình rõ từng công trình kết cấu hạ tầng theo hợp đồng PPP trên các phương tiện truyền thông là cơ sở để người dân thực hiện quyền giám sát của mình. Đối với việc quản lý các dự án, phải xây dựng được Quy chế về trách nhiệm cụ thể đối với từng chức danh, cá nhân của Ban Quản lý dự án trong quá trình quản lý, thực hiện dự án. Đồng thời, các cơ quan chức năng tăng cường kiểm tra hiện trường từng dự án, chỉ đạo nhà đầu tư, chủ đầu tư và Ban quản lý dự án rà soát về năng lực các nhà thầu xây lắp thi công chậm tiến độ. Đề xuất cắt chuyển khối lượng hoặc thay thế các nhà thầu yếu kém, trọng điểm là các dự án nâng cấp, mở rộng các công trình giao thông đường bộ trên địa bàn Tỉnh, bảo đảm cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Nam Định trong thời gian tới được thiết thực và hiệu quả ■

hộ, cứu nạn đảm bảo an ninh quốc phòng tỉnh và cải tạo nâng cấp đường Vàng, huyện Nam Trực. Số vốn còn thiếu chưa bố trí cho các dự án xây dựng công trình giao thông đường bộ là tương đối lớn. Trong giai đoạn từ năm 2011 đến năm 2018, tổng số vốn còn thiếu so với giá trị quyết toán và khối lượng đã thực hiện là 773 tỷ 870 triệu đồng, trong đó riêng ngân sách cấp tỉnh là 553 tỷ 93 triệu đồng [4]. Vốn từ ngân sách cấp huyện đầu tư cho các tuyến đường huyện và liên xã còn hạn chế, phụ thuộc nhiều vào ngân sách cấp trên. Khả năng cân đối vốn ngân sách Trung ương để đảm bảo bố trí đủ vốn thực hiện các công trình theo tiến độ còn nhiều bất cập. Sự tham gia của khu vực tư nhân còn ít. Lâu nay, khu vực công thường đóng vai trò quan trọng trong tài chính, xây dựng và điều hành phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và đầu tư tư nhân trong lĩnh vực này thường rất thấp. Tình hình đầu tư vào kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tại Nam Định, nguồn vốn tư nhân đầu tư vào lĩnh vực này chiếm khoảng gần 20% [4].

Một số vấn đề đặt ra đối với tỉnh Nam Định trong thời gian tới: Trong bối cảnh nợ công của Tỉnh đang ở mức cao, hệ thống kết cấu hạ tầng còn thiếu và yếu, nguồn lực đầu tư dành còn hạn hẹp, để phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng nói chung và kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của Tỉnh nói riêng đó là tiếp tục kêu gọi tư nhân đầu tư thông qua hình thức PPP là một tất yếu khách quan. Tỉnh Nam Định cần học hỏi kinh nghiệm của các quốc gia, các địa phương đi trước có nhiều thành công trong áp dụng hình thức PPP để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đó là: phải có khung pháp lý đầy đủ và minh bạch; lựa chọn đối tác có năng lực; tối đa hóa lợi ích cho các đối tác, ổn định môi trường đầu tư và phân bổ rủi ro hiệu quả. Trong đó, phải có sự hỗ trợ của Chính phủ đóng vai trò quan trọng cho việc thúc đẩy, phát triển hình thức đối tác công - tư, thể hiện vai trò là chủ thể tạo môi trường đầu tư thuận lợi nhất để giải phóng nguồn lực và thu hút sự tham gia của các thành phần, lực lượng khác trong xã hội cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Trong quá trình áp dụng hình thức PPP phải chú ý bảo đảm tối cả lợi ích của Nhà nước, nhà đầu tư và người sử dụng dịch vụ công. Đối với Tỉnh, công trình kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ phải có tác dụng thiết thực cho phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Đối với nhà đầu tư, phải bảo đảm

mức thu phí và thời gian thu phí của nhà đầu tư thu hồi vốn trong một thời gian thích hợp và có lãi trong mối tương quan với đầu tư và những lĩnh vực khác. Đối với người sử dụng dịch vụ công, đặc biệt là người dân và doanh nghiệp thì mức phí phải tương xứng với dịch vụ công được hưởng, phù hợp với mức thu nhập và phù hợp với mặt bằng chung về chi phí cho việc di chuyển và hoạt động vận tải.

3. Một số giải pháp đẩy mạnh hợp tác công tư trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Nam Định thời gian tới

Để khắc phục những hạn chế trên và áp dụng có hiệu quả hình thức PPP trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của tỉnh Nam Định thời gian tới, cần tập trung thực hiện tối một số giải pháp sau:

Một là, chủ động rà soát, đề nghị cấp có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh hình thức đầu tư PPP một cách phù hợp và hiệu quả với điều kiện thực tiễn. Hiện nay cơ chế, chính sách và hệ thống văn bản quản lý các dự án đầu tư theo hình thức PPP vẫn còn thiếu, chưa đầy đủ và hoàn thiện. Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về đầu tư theo hình thức PPP hiện hành mới dừng lại ở các thông tư và nghị định hướng dẫn. Do đó, việc xem xét, hoàn thiện nâng hướng dẫn đầu tư theo hình thức PPP từ nghị định phải được xây dựng thành luật, nhằm hoàn thiện cơ chế, chính sách, tạo khung pháp lý cao hơn, minh bạch và ổn định hơn. Mặt khác, việc hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật này cho phù hợp với thông lệ quốc tế để thu hút và khuyến khích các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước tham gia đầu tư theo hình thức PPP là yêu cầu hết sức cần thiết.

Hai là, Tỉnh phối hợp với các cơ quan chức năng của Trung ương chỉ áp dụng hình thức hợp đồng BOT đối với các dự án mới, không đầu tư xây dựng trên đường hiện hữu, bảo đảm hài hòa quyền lợi và lợi ích các bên. Tổ chức thực hiện thu phí gắn với đoạn đường thực tế được đầu tư và người dân ở các địa phương trên địa bàn Tỉnh có quyền lựa chọn giữa việc sử dụng dịch vụ không phải trả phí và dịch vụ phải trả phí. Đối với nhà đầu tư thì luôn luôn mong muốn tối đa hóa lợi nhuận, mong muốn kéo dài thời gian thu phí và xác định mức thu phí cao. Song, đối với người dân thì mong muốn được sử dụng đường bộ ở mức thu phí phù hợp và chính đáng. Do đó, việc xác định mức thu

và thời gian thu phí phải dựa trên cơ sở chi phí đầu tư thực tế của dự án và khả năng của người dân. Nếu mức thu phí tăng thì thời gian thu phí giảm và ngược lại. Nếu xác định mức thu phí quá cao để rất ngắn thời gian thu phí, bảo đảm lợi ích của nhà đầu tư, nhanh chóng thu hồi vốn sẽ ảnh hưởng đến lợi ích của người dân.

Ba là, tất cả các dự án do Tỉnh quản lý đều đấu thầu cạnh tranh bình đẳng để lựa chọn nhà đầu tư có đủ năng lực thi công, không dùng hình thức chỉ định thầu. Nhiều năm gian qua, hầu hết các dự án trên địa bàn Tỉnh đều áp dụng hình thức chỉ định thầu nhà đầu tư. Mặc dù, quy định của pháp luật hiện hành cho phép và việc chỉ định thầu cơ bản tuân thủ đúng quy định pháp luật, nhưng việc chỉ định thầu đã hạn chế tính cạnh tranh bình đẳng và không thực sự lựa chọn được các nhà thầu có năng lực thực sự tham gia. Trong thời gian tới, tỉnh Nam Định cần chú trọng việc lựa chọn nhà đầu tư có đủ năng lực thực hiện dự án PPP phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ phải trên cơ sở cạnh tranh, công bằng, minh bạch, hiệu quả kinh tế. Kinh nghiệm quốc tế và các địa phương trong nước đã thực hiện cho thấy, chỉ có đấu thầu cạnh tranh mới kích thích sáng tạo mới, bảo đảm tính minh bạch, cho phép có nhiều lựa chọn hơn về nhà đầu tư khi triển khai dự án theo hình thức PPP cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Nam Định trong thời gian tới.

Bốn là, tăng cường đào tạo bồi dưỡng nguồn nhân lực và đẩy mạnh công tác tuyên truyền, vận động nhân dân về chủ trương của Đảng, quy định pháp luật về hợp tác PPP trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Nam Định. Tăng cường đào tạo bồi dưỡng nguồn nhân lực, đặc biệt là nhân lực về tài chính dự án và pháp lý hợp đồng. Đây là một bất cập lớn trong triển khai và quản lý các dự án PPP thời gian qua. Trong thời gian tới, tỉnh Nam Định cần phải làm tốt vấn đề này thông qua các hình thức như: tăng cường các buổi hội thảo chuyên đề về đầu tư công, đầu tư theo hình thức PPP để bổ sung kiến thức và kinh nghiệm cho nhân sự quản lý và triển khai hình thức PPP. Đẩy mạnh hợp tác với các tổ chức quốc tế hàng đầu về vấn đề này trong việc tiếp cận các kiến thức về hình thức PPP. Cùng với đó, tiến hành xây dựng các tài liệu phổ biến kiến thức về PPP cho các doanh nghiệp tư nhân trong hoạt động hợp tác đầu tư với Nhà nước.

Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, vận động nhân dân trên địa bàn Tỉnh về chủ trương của Đảng, quy định pháp luật và đặc biệt là tuyên truyền về trách nhiệm của người sử dụng kết cấu hạ tầng là một giải pháp rất quan trọng. Thông qua việc tuyên truyền để mọi người dân nhận thức rõ được đây là một chủ trương lớn, đúng đắn của Đảng, Nhà nước và của Tỉnh trong phát triển kinh tế - xã hội nói chung và trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nói riêng. Đặc biệt là trong điều kiện phải huy động tối đa các nguồn lực cho phát triển, qua đó tạo sự đồng thuận và thống nhất của xã hội đối với các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng BOT. Ngoài ra, hợp tác PPP là quá trình đẩy mạnh sự tham gia của khu vực tư nhân vào các dự án có mục đích công cộng, dùng đồng lực cá nhân và tập thể để thúc đẩy phát triển công đồng và xã hội. Tuy nhiên, một trong những hạn chế của quá trình này là khu vực tư nhân thường quá đề cao lợi nhuận cá nhân và coi nhẹ trách nhiệm xã hội trong kinh doanh. Chính vì vậy, cần tuyên truyền, nâng cao nhận thức để khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng phải tuân thủ nguyên tắc đã thống nhất và các chuẩn mực hoạt động kinh doanh có trách nhiệm với môi trường và xã hội.

Năm là, tăng cường công tác thanh, kiểm tra và giám sát. Cần có cơ chế kiểm tra quyết toán công trình xây dựng sao cho bảo đảm khách quan, độc lập và có sự kiểm tra, giám sát lẫn nhau. Bên cạnh đó, cần coi trọng vai trò giám sát của xã hội, của người dân với các hợp đồng PPP. Việc công khai và minh bạch với số liệu đầy đủ và giải trình rõ từng công trình kết cấu hạ tầng theo hợp đồng PPP trên các phương tiện truyền thông là cơ sở để người dân thực hiện quyền giám sát của mình. Đối với việc quản lý các dự án, phải xây dựng được Quy chế về trách nhiệm cụ thể đối với từng chức danh, cá nhân của Ban Quản lý dự án trong quá trình quản lý, thực hiện dự án. Đồng thời, các cơ quan chức năng tăng cường kiểm tra hiện trường từng dự án, chỉ đạo nhà đầu tư, chủ đầu tư và Ban quản lý dự án rà soát về năng lực các nhà thầu xây lắp thi công chậm tiến độ. Đề xuất cắt chuyển khối lượng hoặc thay thế các nhà thầu yếu kém, trọng điểm là các dự án nâng cấp, mở rộng các công trình giao thông đường bộ trên địa bàn Tỉnh, bảo đảm cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Nam Định trong thời gian tới được thiết thực và hiệu quả ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Sở GTVT tỉnh Nam Định (2016), *Tổng kết thực hiện kế hoạch phát triển hạ tầng giao thông vận tải tỉnh Nam Định giai đoạn 2011 - 2015, phương hướng nhiệm vụ phát triển KCHT giao thông vận tải giai đoạn 2016 - 2020*, Nam Định.
2. Sở GTVT tỉnh Nam Định (2016) *Chương trình tổng thể: Đầu tư xây dựng hệ thống KCHT giao thông khung trên địa bàn Tỉnh giai đoạn 2016-2020 tầm nhìn đến năm 2030*, Nam Định.
3. Sở GTVT tỉnh Nam Định (2016), *Báo cáo tình hình giao thông vận tải năm 2016 và phương hướng phát triển giao thông vận tải năm 2017*, Nam Định.
4. Sở GTVT tỉnh Nam Định (2017), *Báo cáo tình hình giao thông vận tải năm 2017 và phương hướng phát triển giao thông vận tải năm 2018*, Nam Định.

Ngày nhận bài: 9/4/2019

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 19/4/2019

Ngày chấp nhận đăng bài: 29/4/2019

Thông tin tác giả:

NGUYỄN THÀNH NGHỊ

Hệ đào tạo Sau đại học - Học viện Chính trị

THE PUBLIC-PRIVATE COOPERATION IN DEVELOPING ROAD TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN NAM DINH PROVINCE

● **NGUYEN THANH NGHI**

Faculty of Postgraduate Studies - Academy of Politics

ABSTRACT:

Public-private cooperation is an investment form that reduces the pressure on public investment budget while optimizes the investment efficiency in road transport infrastructure development. Nam Dinh province has implemented transport infrastructure projects under the public-private cooperation form. However, the efficiency of these projects is not as high as expected and these projects did not fully maximize the potential of the public-private cooperation form. As a result, it is necessary to have more synchronous and drastic solutions to effectively develop the public-private cooperation in developing road transport infrastructure in Nam Dinh province. This article analyzes the public-private cooperation in developing road transport infrastructure in Nam Dinh province and proposes some solutions to enhance the effectiveness of this investment form in the coming years.

Keywords: Public-private, Nam Dinh province, transport infrastructure, road traffic.