

# Thu Hút Nguồn Vốn Thông Qua Mô Hình Hợp Tác Công Tư (PPP) Nhằm Đầu Tư Xây Dựng Hạ Tầng Các Công Trình Giao Thông Đường Bộ Tại Thành Phố Hồ Chí Minh - Một Số Định Hướng Và Giải Pháp

Kiều Anh Pháp

*Khoa Kinh tế vận tải*

*Trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh*

Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam

phap.kieu@ut.edu.vn

**Tóm tắt-**Thực trạng hiện nay, ngân sách nhà nước còn hạn hẹp, tuy nhiên, nhu cầu về vốn để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tăng mạnh. Việc huy động các nguồn vốn trong đó có nguồn vốn ngoài ngân sách thông qua mô hình đối tác công tư để đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông nói chung và cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ nói riêng là một nhu cầu tất yếu. Bài báo phân tích một số tác động đến nhu cầu về vốn để đầu tư xây dựng hạ tầng các công trình giao thông đường bộ tại Thành phố Hồ Chí Minh, qua đó đề xuất một số định hướng, mục tiêu và giải pháp nhằm tăng khả năng hấp dẫn khu vực tư nhân thông qua mô hình hợp tác công tư.

**Từ khóa-**PPP, cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ, huy động vốn.

## I. GIỚI THIỆU

Quá trình đô thị hóa diễn ra với tốc độ nhanh chóng đã đặt ra những thách thức rất lớn cho Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM) và các đô thị lớn trên thế giới trong việc đầu tư cơ sở hạ tầng đặc biệt là cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ (CSHT GTĐB). Đại hội đại biểu Đảng bộ TP.HCM lần thứ XI, nhiệm kỳ 2020 - 2025 đã xác định 08 nhiệm vụ quan trọng nhằm phát triển Thành phố và một trong số đó là “*Phát huy hiệu quả mọi nguồn lực phát triển hệ thống hạ tầng đô thị đồng bộ, trong đó tập trung xây dựng và triển khai mạnh mẽ các giải pháp giảm ùn tắc, giảm tai nạn giao thông, đầu tư phát triển giao thông liên vùng, khai thác hiệu quả giao thông đường thủy, phát triển đường sắt đô thị, các đường vành đai*” [1]. TP.HCM đã đề ra kế hoạch phát triển hạ tầng các công trình giao thông giai đoạn 2021 - 2025 và tầm nhìn đến năm 2030; theo đó trong giai đoạn 2021 - 2030 Thành phố cần hơn 900.000 tỷ đồng để phát triển các công trình giao thông giai đoạn. Nhu cầu vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giai đoạn 2021-2025 là

533.529 tỷ đồng; giai đoạn 2026 - 2030 là 437.125 tỷ đồng [2]. Tuy nhiên, kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 của Thành phố đã được Quốc hội thông qua (theo Nghị quyết số 29/2021/QH15 của Quốc hội) là 142.557 tỷ đồng [3] đủ cho bố trí các dự án chuyển tiếp từ giai đoạn 2016 - 2020 qua giai đoạn 2021-2025, và như vậy không đủ cân đối nhằm thực hiện các dự án đầu tư mới trọng điểm và cấp bách trong giai đoạn 2021-2025.

Như vậy, đặt trong bối cảnh ngân sách hạn hẹp và thực thi Luật Ngân sách nhà nước 2015 gắn với tỷ lệ điều tiết ngân sách cho TP.HCM còn thấp. Nguồn vốn ODA và vốn của các nhà tài trợ ngày càng thu hẹp, Việt Nam đã chuyển từ trạng thái quốc gia có thu nhập thấp sang quốc gia có thu nhập trung bình, trong khi đó nhu cầu đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải (CSHT GTVT) tăng mạnh, nguồn lực trong nước có hạn, việc huy động nguồn vốn ngoài ngân sách đặc biệt thông qua mô hình hợp tác công tư (Public Private Partnership - PPP) đang là giải pháp tối ưu để giải quyết bài toán thiếu vốn đầu tư cơ sở hạ tầng trong đó có CSHT GTĐB ở nhiều địa phương trong đó có TP.HCM.

## II. KHÁI NIỆM VỀ HÌNH THỨC HỢP TÁC CÔNG TƯ (PPP)

Các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực PPP như Hội đồng quốc gia và PPP của Canada (Canada Council for Public Private Partnership), Hội đồng quốc gia về PPP của Mỹ (National Council for Public Private Partnership) đã có khái niệm riêng về PPP như sau “*PPP là một liên doanh hợp tác giữa khu vực công và tư, dựa trên lợi thế của mỗi bên nhằm xác định nhu cầu của cộng đồng thông qua việc phân bổ hợp lý nguồn lực, rủi ro và lợi ích*”.

Dựa trên Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIX, kỳ họp thứ 9 thông qua ngày 18 tháng 06 năm 2020: “Đầu tư theo hình thức đối tác công tư (Public Private Partnership - sau đây gọi là đầu tư theo phương thức đối tác công tư PPP) là phương thức đầu tư được thực hiện trên cơ sở hợp tác có thời hạn giữa nhà nước và nhà đầu tư tư nhân thông qua việc ký kết và thực hiện hợp đồng dự án PPP nhằm thu hút nhà đầu tư tư nhân tham gia dự án PPP”[4].

### III. CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Cơ sở hạ tầng (CSHT) là một tập hợp hệ thống phức tạp, liên hoàn của các công trình kỹ thuật phục vụ cho hoạt động kinh tế và dân sinh. Do nội dung khá rộng nên có rất nhiều cách phân loại CSHT, nhìn chung, thường được chia thành hai bộ phận lớn: CSHT kỹ thuật và CSHT xã hội. Việc phân chia như vậy chỉ mang ý nghĩa tương đối, vì trên thực tế, có các công trình CSHT đồng thời thực hiện việc đảm bảo cả hai chức năng: Vừa đóng vai trò trực tiếp phục vụ sản xuất, vừa đóng vai trò phục vụ đời sống sinh hoạt của dân cư như lưới điện, hệ thống thủy lợi, các trục đường giao thông, hệ thống thông tin liên lạc, cấp thoát nước,... Các công trình CSHT đó còn thực hiện cả chức năng phục vụ an ninh, quốc phòng, bảo vệ tổ quốc, ... Theo khoản 1 Điều 3 Nghị định 10/2013/NĐ - CP [5] quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng GTĐB như sau: “Hạ tầng GTĐB gồm: Công trình đường bộ, bến xe, bãi đỗ xe, nhà hạt quản lý đường bộ, trạm dừng nghỉ và các công trình khác phục vụ giao thông và hành lang an toàn đường bộ”.

### IV. THU HÚT NGUỒN VỐN THÔNG QUA HÌNH THỨC HỢP TÁC CÔNG TƯ (PPP) TRONG PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Đầu tư theo hình thức PPP trong lĩnh vực GTĐB là hình thức đầu tư được thực hiện trên cơ sở hợp đồng giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án để thực hiện, quản lý, vận hành dự án CSHT giao thông đường bộ. Còn khái niệm thu hút nguồn vốn PPP vào CSHT GTĐB có thể được hiểu là: “Các chính sách của của nhà nước nhằm thu hút nguồn vốn thông qua hình thức đối tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ, được thực hiện trên cơ sở hợp đồng giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án để thực hiện, quản lý, vận hành dự án cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ”.

### V. TỶ LỆ ĐIỀU TIẾT NGÂN SÁCH TẠI TP.HCM TÁC ĐỘNG ĐẾN NHU CẦU VỀ VỐN ĐỂ ĐẦU TƯ XÂY DỰNG HẠ TẦNG CÁC CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Theo Luật Ngân sách nhà nước 2015 [6] và khoản 1 và 2 Điều 13 và Điều 15 Nghị định 163/2016/NĐ-CP ngày 21/12/2016 quy định chi tiết một số điều của Luật Ngân sách nhà nước, nguồn thu ngân sách nhà nước tại TP.HCM và các địa phương có 03 nhóm như sau: Nhóm cho trung ương (gọi là nhóm 1); nhóm thu và hưởng 100% (nhóm 2 theo điều 37, khoản 1 Luật Ngân sách Nhà nước năm 2015) và khoản thu phân chia theo tỷ lệ % giữa ngân sách Trung ương và ngân sách địa phương (nhóm 3 theo khoản 2, Điều 35, Luật Ngân sách nhà nước năm 2015).

BẢNG I. SỐ LIỆU CÂN ĐỐI NGÂN SÁCH TP.HCM QUA CÁC NĂM.

	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020	Năm 2021
Thu ngân sách nhà nước trên địa bàn	345,002	376,780	411,202	371,384	381,531
Thu ngân sách địa phương được hưởng theo phân cấp (không kể số kết dư, chuyển nguồn từ năm trước)	73,015	81,981	81,593	65,495	82,129
Thu ngân sách địa phương hưởng 100% (nhóm 2)	45,151	35,560	43,302	31,035	33,522
Các khoản thu phân được chia theo tỷ lệ 100% (nhóm 3)	27,863	42,124	34,650	34,459	33,570
Chi ngân sách địa phương	87,385	72,627	76,886	84,290	92,720

Nguồn: Ủy ban Nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh

TP.HCM là nơi kinh tế phát triển và mật độ dân số cao nhất cả nước do vậy cần đầu tư CSHT giao thông nhiều nhất nhưng ngân sách giữ lại chỉ 18% trong một thời gian dài và chỉ mới được điều chỉnh tăng lên 21% trong năm 2022. Trong khi đó, Thành phố có tổng thu ngân sách nhà nước theo dự toán năm 2022 đạt hơn 386.000 tỷ đồng, đứng đầu cả nước và chiếm 27,4% tổng thu cân đối ngân sách cả nước. Trong số đó, có hơn 42.500 tỷ đồng (chiếm 11%) là khoản thu Thành phố được hưởng 100% theo Luật Ngân sách nhà nước 2015; 147.200 tỷ đồng (chiếm 38%) là khoản thu ngân sách trung ương hưởng 100%; số còn lại là gần 51%, tương đương gần 200.000 tỷ đồng là các khoản thu phân chia giữa Trung ương và Thành phố. với khoản phân chia này, TP.HCM được chia 21% tương đương 41.500 tỷ đồng. Như vậy, tổng chi cân đối ngân sách của TP.HCM từ hai khoản thu được hưởng 100% và khoản thu phân chia là hơn 84.000 tỷ đồng.

Theo dự toán, TP.HCM cần tài trợ bội chi ngân sách gần 10.000 tỷ đồng, nâng tổng chi ngân sách lên khoảng 94.000 tỷ đồng, cao thứ hai cả nước, nhưng chỉ tương đương 7% GRDP của TP.HCM [7]. Tuy nhiên, hiện Thành phố đang gặp những khó khăn, thách thức khi hệ thống hạ tầng kỹ thuật quá tải, dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông, ngập nước, ô nhiễm môi trường, không khí,... ngày càng diễn biến nghiêm trọng, ảnh hưởng rất lớn đến chất lượng cuộc sống của người dân. Như vậy Thành phố có thể gặp phải những thách thức lớn trong tương lai nếu tiếp tục dựa vào nguồn ngân sách nhà nước. Trong khi đó Quyết định số 568/QĐ-TTg của Ủy ban Nhân dân (UBND) TP.HCM đã có những định hướng rõ ràng để hiện đại hóa CSHT giao thông trong những năm tới về việc điều chỉnh quy hoạch giao thông TP.HCM đến năm 2020 và sau 2020 [8].

BẢNG II. THỐNG KÊ ƯỚC TÍNH NHU CẦU NGUỒN VỐN VÀ CÁC DỰ ÁN HẠ TẦNG GIAO THÔNG TẠI TP. HCM ĐẾN NĂM 2020 VÀ SAU 2020.

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

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

Căn cứ đề xuất của Sở Kế hoạch và Đầu tư, UBND TP.HCM đã chấp thuận danh mục dự án kêu gọi đầu tư của Thành phố năm 2022 với 197 dự án và tổng nguồn vốn đầu tư là 943.937 tỷ đồng (tương đương 42,89 tỷ USD). Trong đó có thể kể đến các dự án như dự án cao tốc TP. HCM - Mộc Bài với tổng chiều dài khoảng 50 km, trong khu vực TP.HCM khoảng 25 km và tỉnh Tây Ninh hơn 23,7 km có tổng vốn đầu tư khoảng 15.900 tỷ đồng; dự án đường trục động lực (đường song song Quốc lộ 50) với chiều dài 8,7 km

có tổng vốn đầu tư hơn 3.800 tỷ đồng; dự án đường Võ Văn Kiệt nối dài (đoạn từ Vành đai 3 đến ranh Long An) với vốn đầu tư hơn 13.800 tỷ đồng. Ngoài ra, TP.HCM cũng thu hút đầu tư vào các dự án đường trên cao như dự án tuyến đường trên cao số 1 với chiều dài 9,5 km (đi qua các Quận 1, 3, Tân Bình, Bình Thạnh, Phú Nhuận) với tổng vốn đầu tư 17.500 tỷ đồng; tuyến đường trên cao số 5 với chiều dài 21,5 km (đi qua thành phố Thủ Đức, Quận 12, Bình Tân, huyện Hóc Môn) có tổng vốn đầu tư 15.400 tỷ đồng.

TP.HCM cũng thu hút đầu tư vào 12 dự án đường sắt đô thị với tổng vốn đầu tư hơn 427.371 tỷ đồng như các tuyến đường sắt đô thị số 2 giai đoạn 2, giai đoạn 3; tuyến đường sắt đô thị số 3b; tuyến đường sắt số 4; tuyến xe điện mặt đất số 1; tuyến tàu điện một ray số 2, số 3,... [9]. Trước những thách thức về xây dựng CSHT phục vụ cho sự phát triển của Thành phố, đã đã có những nỗ lực về vốn để chi cho đầu tư phát triển trong đó có phát triển về hạ tầng giao thông. Tuy nhiên với thực tiễn xây dựng CSHT GTĐB ngày càng tăng, mức đầu tư này là chưa đủ và chưa đáp ứng được nhu cầu thực tế. Do vậy, TPHCM nói chung và nhiều địa phương khác nói riêng cần kêu gọi đầu tư bằng các hình đầu tư khác trong đó có hình thức PPP là một xu thế hợp lý và cần được đẩy mạnh.

## VI. ĐỊNH HƯỚNG VÀ CÁC MỤC TIÊU NHẪM HOÀN THIỆN THU HÚT NGUỒN VỐN THÔNG QUA MÔ HÌNH HỢP TÁC CÔNG TƯ (PPP) TRONG ĐẦU TƯ XÂY DỰNG HẠ TẦNG CÁC CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG TẠI TP.HCM

### A. Định hướng hoàn thiện thu hút nguồn vốn qua mô hình hợp tác công tư (PPP)

*Một là*, hiện nay quy định về đầu tư theo hình thức PPP, bởi không phân biệt nhà đầu tư nước ngoài với nhà đầu tư trong nước, do đó cần thí điểm một số cơ chế chính sách nhằm phù hợp với thông lệ quốc tế tại các dự án để có thể thu hút nhà đầu tư nước ngoài (ví dụ như bảo lãnh doanh thu, bảo hiểm trách nhiệm của Chính phủ, nhà đầu tư có thể được hưởng các ưu đãi chung về đầu tư như ưu đãi thuế,...). Đồng thời trên cơ sở đó, cần đánh giá, hoàn thiện các cơ chế chính sách để có thể thu hút các nhà đầu tư nước ngoài và các tổ chức tín dụng nước ngoài đầu tư vào Việt Nam. Bên cạnh đó, cần tăng cường công tác dự báo một cách khoa học chính xác giữa cung và cầu về kết cấu hạ tầng giao thông, giữa đầu tư - thu phí - trả nợ phù hợp với tình hình kinh tế - xã hội trong nước trong thời gian tới.

*Hai là*, cần xem xét, nghiên cứu, đánh giá để tổ chức thực hiện cho thuê dài hạn hoặc chuyển nhượng quyền khai thác các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đã hoàn thành, qua đó, có thể huy động các nguồn lực để đầu tư các dự án mới, trên cơ sở tôn trọng các nguyên tắc thị trường, đảm bảo thực hiện cạnh tranh lành mạnh, chống độc quyền từ đó hướng tới việc công khai, minh bạch và xử lý tốt mối quan hệ giữa chủ thể là Nhà nước với thị trường.

*Ba là*, cần nâng cao hơn nữa năng lực của các cơ quan, tổ chức trong vai trò là chủ đầu tư, chủ sở hữu nhà nước đối với các dự án kết cấu hạ tầng giao thông. Ứng dụng mạnh mẽ công nghệ thông tin và các phương pháp quản lý khoa học, hiện đại nhằm nâng cao năng suất và hướng tới hiệu quả trong tổ chức xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông. Tăng cường hợp tác về nguồn nhân lực trong và ngoài nước, ký kết và triển khai việc thuê các tổ chức tư vấn quốc tế có năng lực, kinh nghiệm xây dựng các phương án thí điểm nhượng quyền khai thác kết cấu hạ tầng giao thông, công tác kiểm tra, giám sát của Quốc hội và cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với việc triển khai thực hiện các dự án theo hình thức PPP. Tăng cường bảo đảm đúng trách nhiệm của từng bên, tạo sự công khai, minh bạch trong thực thi các chính sách. Chú trọng giám sát, đánh giá khai thác, sử dụng hiệu quả công trình sau đầu tư và chuyển giao cho Nhà nước. Đặc biệt là tăng cường sự giám sát của người dân đối với các công trình kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ (ngoại trừ các công trình phục vụ quốc phòng, an ninh) ở cả giai đoạn thực hiện đầu tư, thi công và khai thác sử dụng.

Tăng cường công tác thông tin, tuyên truyền cho người dân và mọi tầng lớp xã hội về tính cần thiết và hiệu quả của việc thực hiện xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông theo hình thức PPP, qua đó giúp người dân hiểu rõ và nhận thấy mối quan hệ lợi ích giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân đối với các dự án. Qua đó, tạo sự ủng hộ và đồng thuận của dư luận xã hội, sự hỗ trợ kiểm tra, giám sát của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền trong quá trình triển khai thực hiện dự án.

### B. Mục tiêu thu hút nguồn vốn PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông của TP.HCM

*Thứ nhất*, tăng cường hợp tác chặt chẽ giữa ba bên đó là cơ quan quản lý nhà nước, nhà đầu tư và các tổ chức tín dụng; xây dựng cơ chế chính sách phù hợp nhằm khuyến khích các nhà đầu tư trong và ngoài nước đối với các lĩnh vực xây dựng hạ tầng công trình giao thông, đặc biệt là các công trình giao thông đường bộ.

*Thứ hai*, TP.HCM cần tạo môi trường đầu tư thuận lợi cho các nhà đầu tư trong và ngoài nước tham gia theo hình thức PPP cụ thể như: Nghiên cứu, đề xuất các cơ chế chính sách đảm bảo lợi ích, thu hút nhà đầu tư, đáp ứng theo thông lệ quốc tế đảm bảo phù hợp cơ sở pháp lý.

*Thứ ba*, xây dựng hệ thống các ưu đãi dành cho các nhà đầu tư trong và ngoài nước mạnh dạn đầu tư vào xây dựng hạ tầng các công trình giao thông tại TP.HCM thông qua mô hình hợp tác công tư (PPP), trong đó, có dự án xây dựng hạ tầng các công trình giao thông vận tải trọng điểm, nhằm phát triển và huy động vốn cho các dự án.

*Thứ tư*, tạo dựng và phê duyệt các dự án có hiệu quả cao về mặt kinh tế, mạnh về tiềm lực kỹ thuật để qua đó có thể thu hút nguồn vốn từ các tổ chức tín dụng, giảm thiểu gánh nặng tài chính. Đối với các dự án có quy mô lớn, mang tính đột phá như hệ thống đường bộ cao tốc, đường sắt tốc độ cao,... cần có vốn từ ngân sách để đảm bảo dự án khả thi về mặt tài chính.

*Thứ năm*, công tác truyền thông, thông tin về các dự án PPP đến người dân và các tổ chức xã hội cần được đẩy mạnh để các bên liên quan có cách hiểu thống nhất và sự đồng thuận trong quá trình triển khai và vận hành dự án PPP.

## VII. MỘT SỐ GIẢI PHÁP

### A. Phân bổ rủi ro hợp lý

Đối với dự án hợp tác công tư (PPP), thường là các hợp đồng dài hạn, có quy mô lớn,... do vậy có rất nhiều rủi ro cần phải lường đến, đó có thể là rủi ro về chính trị, chính sách thuế, phí, giá, quy hoạch, kế hoạch phát triển; rủi ro về tài chính như nguồn vốn chủ sở hữu, nguồn vốn vay không huy động đủ, lãi suất vốn vay, tỷ giá hối đoái, tỷ lệ lạm phát biến động, Nhà nước không bố trí đủ nguồn vốn cam kết hỗ trợ/thanh toán cho dự án,... Giai đoạn chuẩn bị cho, xây dựng và vận hành dự án đều có rủi ro. Vì thế, để mô hình hợp tác công tư (PPP) là một kênh đầu tư hiệu quả và hấp dẫn các nhà đầu tư, tác giả cho rằng Nhà nước cần đóng vai trò là nhà đầu tư để phát hiện và nhận diện đầy đủ các rủi ro, có giải pháp chia sẻ rủi ro một cách khách quan, minh bạch,... Các rủi ro của các dự án PPP có thể được giải quyết và chia sẻ thông qua các công cụ như hợp đồng mua/bán giữa chính phủ và nhà đầu tư, sản phẩm bảo hiểm (chuyển rủi ro của dự án sang bên thứ ba có đủ năng lực để xử lý như các công ty bảo hiểm), bảo lãnh chính phủ, các công cụ phòng ngừa rủi ro trên thị trường vốn.

### B. Lựa chọn dự án tiến hành PPP

Lựa chọn dự án là một nội dung rất quan trọng. Trong đó, tiêu chí cần được quan tâm và cân nhắc kỹ lưỡng là xem xét và đánh giá dự án đó có phải thuộc diện ưu tiên đầu tư cao của địa phương. Bên cạnh đó,

cần phải đánh giá liệu dự án đó có sức thu hút được các nhà đầu tư và khiến họ xem đây là cơ hội để đầu tư kinh doanh. Dự án có ảnh hưởng về môi trường và có tính khả thi về kinh tế, kỹ thuật. Điều quan trọng nhất là việc lựa chọn dự án phải xuất phát từ nhu cầu đầu tư thực sự của TP.HCM chứ không xuất phát từ nhu cầu của một nhóm cá nhân. Bên cạnh đó, cần xây dựng tiêu chí của từng loại dự án PPP để làm cơ sở lựa chọn và chuyển đổi phương thức đầu tư các dự án đầu tư công (theo 03 tiêu chí: Tính phức tạp, tính cấp thiết và tính hiệu quả về mặt kinh tế) và dự án được lựa chọn phải đáp ứng đầy đủ các điều kiện: (1) sự phù hợp với quy hoạch tổng thể, kế hoạch phát triển của ngành và kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của TP.HCM; (2) sự phù hợp với loại hợp đồng và lĩnh vực đầu tư quy định; (3) dự án có sức ảnh hưởng sang các lĩnh vực phát triển kinh tế - xã hội khác đối với TP.HCM và khu vực lân cận; (4) đảm bảo sự hài hòa lợi ích giữa nhà đầu tư - cơ quan quản lý - người dân, ... Do vậy, vấn đề đặt ra là không phải tất cả các dự án phát triển CSHT GTĐB trên địa bàn TP.HCM đều áp dụng mô hình PPP, cần có sự chọn lọc.

### C. Tiến hành PPP theo chuẩn mực và tập quán quốc tế

Cần xem xét hạn chế tối đa việc chỉ định thầu trong các dự án liên quan đến hình thức PPP, việc thực hiện chỉ định nhà đầu tư các dự án PPP khiến tính khách quan, minh bạch trong môi trường kinh doanh bị sụt giảm, tác động tiêu cực đến niềm tin của nhà đầu tư trong nước, nước ngoài và của Nhân dân; có thể phát sinh tiêu cực, lợi ích nhóm gây thiệt hại ngân sách nhà nước và gây quan ngại cho xã hội. Thực hiện phổ biến hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước, hoặc có thể đấu thầu quốc tế để lựa chọn nhà thầu, nhà đầu tư đối với các dự án hạ tầng kỹ thuật; hạ tầng giao thông.

## VIII. KẾT LUẬN

Trong bối cảnh nhu cầu CSHT tại Việt Nam nói chung và TP.HCM nói riêng liên tục tăng, ngân sách của nhà nước còn nhiều hạn chế, trong khi các nguồn nhà tài trợ của tổ chức, chính phủ trên thế giới ngày càng giảm sút. Hợp tác công tư nổi lên như một đòn bẩy đối với các nguồn lực tài chính và chuyên môn từ khu vực tư nhân nhằm góp phần giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước, nâng cao chất lượng hạ tầng các công trình giao thông nhờ áp dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật, mở rộng độ bao phủ của các dịch vụ CSHT tại Việt Nam nói chung và TP.HCM trong giai đoạn hiện nay nói riêng. Bài báo đã hệ thống hóa được khung lý thuyết về mô hình hợp tác công tư, bao gồm

các khái niệm cơ bản về mô hình PPP, tỉ lệ điều tiết ngân sách giữa trung ương và địa phương. Qua đó, cũng đã mô tả được nội dung của hoạt động thu hút nguồn vốn thông qua mô hình PPP để đầu tư CSHT giao thông tại TP.HCM. Trên cơ sở lý luận về hình thức hợp tác công tư và thực tiễn tại TP.HCM, tác giả phân tích một số tác động đến nhu cầu về vốn để đầu tư xây dựng hạ tầng các công trình giao thông đường bộ tại TP.HCM. Qua đó, đưa ra một số định hướng, mục tiêu và các giải pháp nhằm tăng khả năng hấp dẫn khu vực tư nhân thông qua mô hình PPP để tham gia đầu tư phát triển CSHT GTĐB trên địa bàn TP.HCM góp phần nâng cao chất lượng và hiệu quả của các công trình giao thông được đầu tư theo hình thức này, tạo sự tin tưởng, đồng thuận cao trong Nhân dân, phục vụ tích cực cho công cuộc xây dựng và phát triển đất nước.

#### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Đảng bộ Thành phố Hồ Chí Minh, “Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ Thành phố Hồ Chí Minh lần thứ XI, nhiệm kỳ 2020 – 2025”, Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam, 2020.
- [2] T. Lực, “Phát triển kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh: Tìm nguồn lực cho hạ tầng giao thông,” Thông tấn xã Việt Nam, tổng hợp trên trang điện tử Bộ Kế hoạch và đầu tư, 2022. Available: <https://www.mpi.gov.vn/en/Pages/tinbai.aspx?idTin=54071&idc=460>. Ngày truy cập: 15/6/2022.
- [3] Quốc hội, “Nghị quyết về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 – 2025,” 29/2021/QH15, Hà Nội, Việt Nam, ngày ban hành và có hiệu lực: 28/6/2021.
- [4] Quốc hội, “Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư,” 64/2020/QH14, Hà Nội, Việt Nam, ngày ban hành và có hiệu lực: 1/7/2020.
- [5] Chính phủ, “Nghị định về Quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ,” 10/2013/NĐ – CP, Hà Nội, Việt Nam, ngày ban hành và có hiệu lực: 11/1/2013.
- [6] Quốc hội, “Luật Ngân sách Nhà nước,” 83/2015/QH13, Hà Nội, Việt Nam, ngày ban hành: 25/6/2015, ngày có hiệu lực: 1/1/2017.
- [7] Đ. T. A. Tuấn, “Dự toán ngân sách năm 2022: Khéo co thì ầm?,” báo Đầu tư online, 2021. Available: <https://baodautu.vn/du-toan-ngan-sach-nam-2022-kh-eo-co-thi-am-d155062.html>. Ngày truy cập: 15/6/2022.
- [8] Thủ tướng Chính phủ, “Quyết định về Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020,” 568/QĐ – TTg, Hà Nội, Việt Nam, ngày ban hành và có hiệu lực: 8/4/2013.
- [9] H. Tuấn, “Thành phố Hồ Chí Minh kêu gọi hơn 943.000 tỷ đồng đầu tư vào 197 dự án,” Thông tấn xã Việt Nam, tổng hợp trên báo điện tử Vietnam+, 2022. Available: <https://www.vietnamplus.vn/tp-ho-chi-minh-keu-goi-hon-943000-ty-dong-dau-tu-vao-197-du-an/799337.vnp>. Ngày truy cập: 15/6/2022.