

Việt Nam cần bao nhiêu vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng?

- ❖ Theo tin trên báo Chính phủ (<https://baochinhphu.vn/chia-se-kinh-nghiem-phat-trien-ha-tang-ppp-hieu-qua-o-viet-nam-102267141.htm>):
 - Diễn đàn kinh tế Thế giới công bố Chỉ số năng lực cạnh tranh toàn cầu 2017-2018, trong đó Việt Nam xếp thứ 79 trong số 137 quốc gia trên thế giới về chất lượng cơ sở hạ tầng nói chung. Chỉ có 20% đường bộ của Việt Nam được trải nhựa, thấp hơn nhiều so với các quốc gia khác như Malaysia, Ấn Độ và Indonesia.
 - Còn Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) ước tính nhu cầu đầu tư cơ sở hạ tầng của Việt Nam sẽ vào khoảng 480 tỷ USD trong giai đoạn 2017-2030.

Khả năng huy động vốn của Việt Nam?

- ❖ Việt Nam có quy mô nền kinh tế còn chưa lớn, khả năng tích lũy hạn chế, nhưng ngân sách nhà nước phải dành 5,7% GDP để đầu tư cơ sở hạ tầng, cao nhất ở Đông Nam Á và cao hơn Ấn Độ.
- ❖ Việc duy trì đầu tư ở mức độ cao cho kết cấu hạ tầng ảnh hưởng đến bảo đảm cân đối vĩ mô, đến phát triển chung của toàn nền kinh tế. Đồng thời, việc đầu tư lớn cho kết cấu hạ tầng dẫn đến gây áp lực đối với trần nợ công cao.
- ❖ Việc tiếp cận các nguồn vốn vay giá rẻ như ODA giảm cũng gây áp lực lên vấn đề nợ công.
- ❖ Vì vậy, Việt Nam cần có những giải pháp thu hút đầu tư tư nhân nhằm giúp thu hẹp khoảng cách về cơ sở hạ tầng với các quốc gia khác.

Chính phủ kêu gọi đầu tư nước ngoài cho 157 dự án giai đoạn 2021 - 2025

- ▶ Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ Phạm Bình Minh đã ký Quyết định 1831/QĐ-TTg ngày 01/11/2021 ban hành Danh mục quốc gia các dự án kêu gọi đầu tư nước ngoài giai đoạn 2021-2025.
- ▶ Theo đó, có 157 dự án kêu gọi đầu tư nước ngoài giai đoạn 2021-2025 thuộc các lĩnh vực: Hạ tầng giao thông; hạ tầng khu công nghiệp, khu kinh tế; hạ tầng năng lượng; hạ tầng công nghệ thông tin; hệ thống xử lý rác, nước thải; hạ tầng giáo dục và y tế; hạ tầng văn hóa, thể thao, du lịch; ngành nông, lâm, thủy sản; lĩnh vực sản xuất và dịch vụ.
- ▶ Có 34 dự án hạ tầng giao thông, trong đó có 23 dự án kêu gọi đầu tư PPP.

The validity of the document certification is UNKNOWN. The author could not be verified.

Signature Panel

Fill & Sign Tools

Add Text

Add Checkmark

Place Initials

Place Signature

Send or Collect Signatures

Work with Certificates

TT	TÊN DỰ ÁN	MỤC TIÊU DỰ ÁN	ĐỊA ĐIỂM THỰC HIỆN	QUY MÔ/THÔNG SỐ KỸ THUẬT	TỔNG VỐN ĐẦU TƯ (Triệu USD)	HÌNH THỨC ĐẦU TƯ	ĐỊA CHỈ LIÊN HỆ
I	HẠ TẦNG GIAO THÔNG						
1	Tuyến đường sắt đô thị (Metro) số 4	Tuyến Metro số 4 vận chuyển hành khách xuyên tâm dọc theo các khu dân đông đúc nhất của Thành phố Hồ Chí Minh qua khu vực Bến Thành theo trục Bắc - Nam. Cung cấp dịch vụ vận tải hành khách công cộng có năng lực chuyên chở khá lớn, an toàn và giảm ô nhiễm môi trường	Quận 1, 3, 4, 7, 12, Gò Vấp, Phú Nhuận, huyện Nhà Bè	Dài 36,2km, có hướng tuyến Thạnh Xuân – Hà Huy Giáp – Nguyễn Oanh – Nguyễn Kiệm – Phan Đình Phùng – Hai Bà Trưng – Bến Thành – Nguyễn Thái Học – Tôn Đức – Nguyễn Hữu Thọ – Khu đô thị Hiệp Phước.	4,570	ODA, PPP	Ban Quản lý Đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh, 29 Lê Quý Đôn, Phường 7, Quận 3, Thành phố Hồ Chí Minh ĐT: 08-39309495 Fax: 08-39309497
2	Cảng biển tổng hợp Hòn Khoai	- Xây dựng cầu cảng để bốc xếp hàng hóa tổng hợp, container, đáp ứng nhu cầu xuất, nhập khẩu hàng hóa. - Xây dựng các bến hàng rời, xăng dầu khí hóa lỏng và các bến cho tàu lai dắt, tuần tra.	Hòn Khoai, huyện Ngọc Hiển, tỉnh Cà Mau	Đón tàu có tải trọng đến 250.000 DWT	3,500	Liên doanh hoặc 100% vốn đầu tư nước ngoài	Trung tâm Xúc tiến đầu tư và Hỗ trợ doanh nghiệp tỉnh Cà Mau; số 02, đường Hùng Vương, phường 5, Tp. Cà Mau, tỉnh Cà Mau
3	Đường sắt Trảng Bom – Hòa Hưng, tuyến đường sắt Thống Nhất.	Cải thiện tình trạng giao thông đô thị; giảm thiểu tình trạng ùn tắc, tai nạn giao thông trong đô thị...	Đồng Nai, Bình Dương, TP. Hồ Chí Minh	- Chiều dài tuyến: 39,07km. - Đường đôi, sức kéo điện.	2,977	PPP	Vụ Đối tác công - tư, Bộ Giao thông vận tải, 80 Trần Hưng Đạo, Q. Hoàn Kiếm, Hà Nội. ĐT: 84-24-39410775
4	Đường sắt Biên Hòa – Vũng Tàu	Kết nối đường sắt quốc gia với cảng Cái Mép và các cảng biển khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu	Đồng Nai, Bà Rịa – Vũng Tàu	Xây dựng mới 84 Km đường sắt	Giai đoạn 1: 1.470 Giai đoạn 2: 1.000	PPP	Vụ Đối tác công - tư, Bộ Giao thông vận tải, 80 Trần Hưng Đạo, Q. Hoàn Kiếm, Hà Nội. ĐT: 84-24-39410775
5	Cảng biển nước sâu (cảng Trần Đề)	Phục vụ xuất nhập khẩu trực tiếp cho vùng đồng bằng sông Cửu Long, tạo động lực thúc đẩy thu hút đầu tư, phát triển kinh tế xã hội vùng đồng bằng sông Cửu Long	Tỉnh Sóc Trăng	- Phía bờ: Diện tích chiếm 4.000ha. - Ngoài khơi: Cách cửa Trần Đề từ 15 - 20km với diện tích khoảng 1.000ha, để bố trí khu bến tổng hợp, container, ... - Đáp ứng cho tàu có trọng tải trên 100.000 DWT.	2,200	100% vốn đầu tư nước ngoài	Sở Giao thông vận tải tỉnh Sóc Trăng Địa chỉ: Số 20 Trần Hưng Đạo, phường 2, thành phố Sóc Trăng, tỉnh Sóc Trăng

Huy động nguồn vốn nào để làm xong 5.000km cao tốc vào năm 2030?

- ▶ Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 1/9/2021, định hướng đến năm 2050, tổng chiều dài mạng lưới đường bộ cao tốc dài khoảng 9.014km và mạng lưới quốc lộ dài khoảng 29.795km.
- ▶ Trong số đó, giai đoạn 2021-2025 phấn đấu hoàn thành khoảng 1.800km, nâng tổng chiều dài đường bộ cao tốc đưa vào khai thác lên khoảng 3.000km. Giai đoạn 2026-2030 phấn đấu hoàn thành khoảng 2.000km, nâng tổng chiều dài đường bộ cao tốc đưa vào khai thác lên khoảng 5.000km.
- ▶ Để thực hiện khối lượng này, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã tính toán nhu cầu vốn triển khai đầu tư các dự án đường bộ cao tốc đến năm 2030 khoảng 900.000 tỷ đồng (đã bao gồm kinh phí cho các dự án chuyển tiếp); **trong đó giai đoạn 2021-2025 nhu cầu khoảng 390.000 tỷ đồng, mới chỉ cân đối được nguồn vốn ngân sách Trung ương được 250.000 tỷ đồng, phần còn lại sẽ huy động từ nguồn ngoài ngân sách.**
- ▶ **Giai đoạn 2026-2030 dự kiến nhu cầu khoảng 510.000 tỷ đồng, huy động từ nguồn vốn đầu tư công (ngân sách Trung ương, ngân sách địa phương) và vốn ngoài ngân sách để đầu tư theo danh mục kế hoạch chuẩn bị đầu tư, thực hiện đầu tư của kỳ kế hoạch 2021-2030.**

Một số nhu cầu cụ thể - Đồng bằng sông Cửu Long

- ▶ Theo Quyết định 287/QĐ-TTg, phạm vi, ranh giới lập quy hoạch Vùng đồng bằng sông Cửu Long, gồm: Vùng đất, bao gồm toàn bộ ranh giới hành chính của 13 tỉnh/thành: TP. Cần Thơ, Long An, Tiền Giang, Bến Tre, Đồng Tháp, Vĩnh Long, Trà Vinh, Hậu Giang, An Giang, Sóc Trăng, Kiên Giang, Bạc Liêu và Cà Mau; vùng biển ven bờ của các tỉnh: Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau và Kiên Giang.
- ▶ Về hạ tầng giao thông, phát triển hệ thống kết cấu giao thông vận tải đa phương thức kết nối liên vùng và quốc tế, trong đó chú trọng phát huy thế mạnh của vùng về giao thông thủy nội địa. Đến năm 2030, đầu tư xây dựng mới và nâng cấp khoảng 830 km đường bộ cao tốc; khoảng 4.000 km đường quốc lộ; bốn cảng hàng không; 13 cảng biển, 11 cụm cảng hành khách và 13 cụm cảng hàng hóa đường thủy nội địa.
- ▶ Theo Bộ Giao thông vận tải, trong giai đoạn 2021 - 2025, **tổng nhu cầu vốn ngân sách đầu tư kết cấu hạ tầng vùng đồng bằng sông Cửu Long vào khoảng 198.823 tỷ đồng, với 37 dự án mới và 14 dự án chuyển tiếp. Do nguồn vốn này vượt khả năng cân đối nên Bộ đang đề nghị Chính phủ cân đối tối thiểu khoảng 57.346 tỷ đồng để đầu tư các dự án trọng điểm tại khu vực. Số vốn còn lại lấy từ đâu nếu không từ khu vực tư nhân!**

Một số nhu cầu cụ thể- Đường sắt Việt Nam

- ▶ Cục Đường sắt Việt Nam vừa cho biết, theo Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, nhu cầu **vốn đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia đến năm 2030 cần khoảng 240.000 tỷ đồng, chiếm tỷ trọng 13% toàn ngành, được huy động từ nguồn vốn ngân sách nhà nước, vốn ngoài ngân sách và các nguồn vốn hợp pháp khác.**
- ▶ Cụ thể, trong giai đoạn 2021-2025, các dự án nâng cấp đường sắt sẽ được bố trí 13.441 tỷ đồng.
- ▶ Tuy nhiên, hiện ngân sách nhà nước bố trí cho đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt giai đoạn 2021-2025 là 14.025 tỷ đồng, đáp ứng khoảng 5,8% so với nhu cầu đầu tư 10 năm tới. Như vậy, nhu cầu vốn trong giai đoạn 2026-2030 sẽ đến hơn 227.000 tỷ đồng, gấp đến 16 lần giai đoạn 2021-2025.

Đường sắt cho miền Tây Nam Bộ!!!

- ▶ Ngày 19/10/2021, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1769/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; trong đó định hướng nghiên cứu triển khai tuyến đường sắt TP.HCM - Cần Thơ.
- ▶ **Dự án tuyến đường sắt TP.HCM - Cần Thơ được đề xuất xây dựng trước năm 2030 với kinh phí khoảng 7 tỷ USD.**
- ▶ **Đây là tuyến đường sắt có ray khổ đôi 1.435 mm, dành cho đường sắt tốc độ cao phổ biến trên thế giới, vận hành tàu chở khách chạy 200 km/h, tàu hàng 150 km/h. Tốc độ thiết kế cho tuyến TP.HCM – Cần Thơ vào khoảng 190km/h cho tàu khách và 120km/h cho tàu hàng. Như vậy, thời gian đi từ Cần Thơ đến TP.HCM và ngược lại sẽ rút ngắn chỉ còn 75 - 80 phút, thay vì mất từ 3 - 4 giờ đi đường bộ như hiện nay.**
- ▶ Hiện, dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt TP.HCM – Cần Thơ đang có hai nhà đầu tư đến từ Mỹ và Vương quốc Anh quan tâm. Theo dự định, khi hoàn thành, nhà đầu tư khai thác 25 năm để hoàn vốn, sau đó chuyển giao Bộ Giao thông vận tải. Giá vé được đề xuất cho từng chặng. Cụ thể TP.HCM - Long An là 120.000 đồng/vé; từ TP.HCM đi Tiền Giang 280.000 đồng/vé; TP.HCM đi Vĩnh Long 325.000 đồng/vé; TP.HCM - Cần Thơ 400.000 đồng/vé.
- ▶ **Sao chỉ đến Cần Thơ? Còn An Giang, Kiên Giang, Trà Vinh, Cà Mau?**

Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam - Đường vành đai 3



Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam - Đường Vành đai 3

- ▶ Đường Vành đai 3, Vành đai 4 - TP.HCM là các tuyến giao thông liên vùng có vai trò hết sức quan trọng đối với TP.HCM và các tỉnh có tuyến đường đi qua, cũng như các địa phương lân cận, gồm TP.HCM, Bình Dương, Long An, Đồng Nai, Bà Rịa – Vũng Tàu. Đây là các tuyến đường kết nối các tỉnh miền Đông Nam Bộ cũng như Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam; liên kết, phát huy hiệu quả các tuyến đường bộ cao tốc và quốc lộ hướng tâm, góp phần giảm ùn tắc giao thông khu vực nội đô TP.HCM, thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội khu vực.
- ▶ Mục tiêu được đặt ra là phải đầu tư “khép kín” hai tuyến đường vành đai 3 và 4 trong giai đoạn 2021- 2025. Đồng nghĩa, trong hơn bốn năm tới, các địa phương sẽ phải thực hiện đầu tư xây dựng hoàn thành gần 73 km đường vành đai 3 và 186 km đường vành đai 4.
- ▶ Từ các phân tích và diễn giải nói trên, các địa phương TP.HCM, Bình Dương, Đồng Nai và Long An thống nhất kiến nghị trung ương hỗ trợ vốn từ ngân sách trung ương từ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội, để đầu tư giai đoạn 1 của dự án, ước khoảng 83.290 tỷ đồng.
- ▶ Ngoài ra, trong trường hợp trung ương chưa thể cân đối và bố trí được toàn bộ số tiền 83.290 tỷ đồng theo đề xuất, các địa phương này kiến nghị trung ương hỗ trợ toàn bộ chi phí cho phần giải phóng mặt bằng, dự kiến khoảng 46.970 tỷ đồng. Các địa phương sẽ ngồi lại tính toán phương thức đầu tư phù hợp. **Phương thức gì, nếu không phải là PPP!!!**

TP.HCM - Nhà đầu tư tìm 30.000 tỷ đồng vốn đầu tư cho dự án đường trên cao

- ▶ Tuyến trên cao Bắc – Nam dài 14,1 km, rộng 30 mét gồm 4 làn xe, điểm đầu từ nút giao thông Cộng Hòa - Trường Chinh, quận Tân Bình (khu vực sân bay Tân Sơn Nhất), chạy dọc các tuyến Cộng Hòa - Bùi Thị Xuân - hẻm 656 (đường Cách Mạng Tháng Tám) - Bắc Hải - Lý Thái Tổ - Nguyễn Văn Cừ - dọc kênh Ông Lớn và kết thúc tại đại lộ Nguyễn Văn Linh (quận 7).
- ▶ Theo quy hoạch đã được phê duyệt, TP.HCM có 5 tuyến đường trên cao với tổng chiều dài gần 71 km, nhưng hiện chưa có tuyến nào được đầu tư.
- ▶ **Ủy ban nhân dân TP.HCM đã chấp thuận giao CII nghiên cứu lập “Đề xuất dự án đường trên cao Bắc - Nam theo hình thức đối tác công tư - PPP (Hợp đồng BOT)” lấy từ nguồn kinh phí của doanh nghiệp trong thời hạn không quá 6 tháng kể từ ngày được giao.**

TPHCM - 4 Dự án Metro

- ▶ UBND TP.HCM vừa có văn bản gửi Bộ kế hoạch và Đầu tư, đề xuất phương án kêu gọi đầu tư vào các dự án giao thông của Thành phố, trong đó có 4 dự án metro, với tổng vốn đầu tư 9,7 tỷ USD.
- ▶ Tuyến Metro Số 2 (giai đoạn 2 gồm 2 đoạn tuyến: Bến Thành - Thủ Thiêm và Tham Lương - bến xe Tây Ninh ở Củ Chi) dài 9,1 km với tổng mức đầu tư 1,4 tỷ USD.
- ▶ Tuyến Metro Số 3A (Bến Thành - Tân Kiên) dài hơn 19,5 km, tổng mức đầu tư 1,8 tỷ USD. Dự án nhằm kết nối với các tuyến metro khác tại ga Bến Thành (quận 1) để vận chuyển khách từ trung tâm đi các tỉnh miền Tây Nam Bộ, định hướng kết nối TP Tân An (Long An).
- ▶ Tuyến Metro Số 4 (Thạnh Xuân - KCN Hiệp Phước) dài 36,2 km, tổng mức đầu tư hơn 4,5 tỷ USD
- ▶ Tuyến Metro Số 5 (giai đoạn 1, ngã tư Bảy Hiền - cầu Sài Gòn) gần 9 km có tổng mức đầu tư hơn 1,7 tỷ USD
- ▶ Về phương thức hợp tác đầu tư xây dựng 4 tuyến metro này, TP.HCM mong muốn được hợp tác với các tổ chức chính phủ có nguồn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), các tập đoàn lớn, nhà đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông có năng lực tài chính và công nghệ. **Hình thức đầu tư ODA hoặc đối tác công – tư (PPP).**

PPP in Việt Nam

- ▶ Đối với Việt Nam, PPP đã bắt đầu được thực hiện từ năm 1997 khi Chính phủ ban hành Nghị định 77/CP về quy chế đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT đối với nhà đầu tư trong nước. Qua nhiều lần bổ sung, sửa đổi để từng bước tiếp cận với thông lệ quốc tế, quy định về PPP của Việt Nam đã tương đối hoàn thiện khi Nghị định 30/2015/NĐ-CP về lựa chọn nhà đầu tư được ban hành. Mặc dù đã có hệ thống khung pháp lý cho các dự án PPP, tuy nhiên chính sách PPP chưa thật sự hấp dẫn đối với các nhà đầu tư, nhất là các nhà đầu tư nước ngoài. Trong những năm gần đây, hình thức đầu tư PPP mang lại kết quả CSHT phát triển tốc độ nhanh đã thúc đẩy phát triển kinh tế, tăng năng lực cạnh tranh quốc gia. Theo số liệu thống kê của Chính phủ tổng hợp thì tính đến thời điểm tháng 1/2019, tổng số dự án PPP với tổng vốn đầu tư khoảng 1.609.335 tỷ đồng, trong đó dự án giao thông chiếm 672.345 tỷ đồng.
- ▶ Tuy nhiên, đầu tư PPP còn nhiều bất cập và đang có dấu hiệu chững lại. Có nhiều nguyên nhân dẫn đến tình trạng này,
- ▶ [\[https://moc.gov.vn/en/news/66326/chinh-sach-dau-tu-doi-tac-cong--tu-ppp-trong-phat-trien-co-so-ha-tang-viet-nam.aspx\]](https://moc.gov.vn/en/news/66326/chinh-sach-dau-tu-doi-tac-cong--tu-ppp-trong-phat-trien-co-so-ha-tang-viet-nam.aspx)

PPP in Việt Nam - Tồn tại (1)

- ▶ Ở Việt Nam, hệ thống chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển cơ sở hạ tầng theo hình thức PPP không được xây dựng riêng biệt mà lồng ghép vào các chiến lược, quy hoạch phát triển quốc gia, ngành, địa phương. Tuy nhiên, một số chỉ tiêu định hướng trong chiến lược, quy hoạch phát triển CSHT chưa phù hợp với khả năng huy động các nguồn lực, trong đó có PPP. Quá trình xây dựng các chiến lược, quy hoạch, kế hoạch hầu hết đều không có sự tham gia đóng góp hoặc có tham gia nhưng chỉ mang tính thủ tục từ các bên nhà đầu tư, nhà tài trợ, cộng đồng. Điều 10, Luật Đầu tư PPP, cấm quyết định chủ trương đầu tư dự án PPP không phù hợp với chiến lược, quy hoạch, kế hoạch.
- ▶ Theo Chính phủ, cho đến nay vẫn chưa có một kế hoạch chiến lược, trung và dài hạn cho PPP, do đó việc triển khai PPP chưa có định hướng rõ ràng dẫn đến tư duy ngại khó, các dự án CSHT chưa có thứ tự ưu tiên.
- ▶ Theo Bộ Xây dựng, hệ thống CSHT tại các thành phố lớn đã được cụ thể hóa trong đồ án quy hoạch xây dựng, nhưng vẫn đề là thiếu sự liên kết vùng tỉnh trong quy hoạch, đặc biệt là hệ thống CSHT sử dụng chung chưa được nghiên cứu đầy đủ. Tại các địa phương, hầu hết chưa có kế hoạch PPP cho đầu tư phát triển CSHT, trừ một số thành phố lớn như Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Quảng Ninh có lập kế hoạch trung hạn nhưng nhìn chung chất lượng quy hoạch dự án chưa cao.



PPP in Việt Nam - Tồn tại (2)

- ▶ Văn bản pháp luật điều chỉnh trực tiếp về PPP (hiện nay là Luật Đầu tư PPP 2020) đã quy định rõ ràng trình tự chuẩn bị, thực hiện dự án. Tuy nhiên, nhiều thủ tục cụ thể trong quá trình triển khai dự án PPP cũng chịu sự điều chỉnh của các Luật khác nhau như Luật Ngân sách nhà nước (đối với việc sử dụng vốn NSNN tham gia dự án PPP), Luật đầu tư công (vốn đầu tư công trong dự án PPP), Luật Doanh nghiệp (hoạt động của doanh nghiệp dự án), Luật Xây dựng (thẩm định, phê duyệt thiết kế, dự toán), Luật Quản lý nợ công (vốn vay ODA sử dụng trong dự án PPP)...; nhiều quy định chồng chéo giữa các Luật với nhau dẫn đến khó khăn thực hiện trong thực tế.
- ▶ Nội dung quy định tại các Luật liên quan này được xây dựng hướng tới dự án công hoặc đầu tư tư nhân thuần túy, chưa xét đến đặc thù đầu tư PPP; quy trình, thủ tục cũng được triển khai riêng lẻ, chưa đảm bảo hài hòa với quy trình thực hiện dự án PPP. Theo nguyên tắc thị trường thì "tiền trao, cháo múc", còn BOT chẳng hạn thì cháo đã múc, tiền vốn thì đến 2,30 chục năm sau mới thu về, sau đó mới là tiền lãi. Rủi ro của các dự án PPP rất lớn.
- ▶ Do đó, khi giải quyết các tranh chấp, xét xử các vi phạm liên quan đến PPP thì các cơ quan nhà nước, cơ quan tiến hành tố tụng không thấy sự khác biệt này, dễ dẫn đến cách giải quyết không thuận lợi cho nhà đầu tư.

Luật mới, nhưng...

- ▶ Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;
- ▶ Căn cứ Luật Ngân sách nhà nước ngày 25 tháng 6 năm 2015;
- ▶ Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 22 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 18 tháng 6 năm 2020;
- ▶ Căn cứ Luật Giá ngày 20 tháng 6 năm 2012;
- ▶ Căn cứ Luật Xây dựng ngày 18 tháng 6 năm 2014; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17 tháng 6 năm 2020;
- ▶ Căn cứ Luật Quản lý, sử dụng tài sản công ngày 21 tháng 6 năm 2017;
- ▶ Căn cứ Luật Quản lý nợ công ngày 23 tháng 11 năm 2017;
- ▶ Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 13 tháng 6 năm 2019;
- ▶ Căn cứ Luật Chứng khoán ngày 26 tháng 11 năm 2019;
- ▶ Căn cứ Luật Doanh nghiệp ngày 17 tháng 6 năm 2020;
- ▶ Căn cứ Luật Đầu tư ngày 17 tháng 6 năm 2020;
- ▶ Căn cứ Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư ngày 18 tháng 6 năm 2020;

TPHCM: đã có luật mới, nhưng vẫn vướng

- ▶ Các dự án BT thuộc đối tượng chuyển tiếp theo Luật PPP: hiện nay gặp khó khăn trong việc tiếp tục triển khai do chưa có hướng dẫn, quy định cụ thể (điều chỉnh chủ trương/dự án, thanh toán...).
- ▶ - Các dự án PPP chấm dứt hợp đồng trước thời hạn: chưa có quy định trình tự, thẩm quyền, nguồn vốn thực hiện.
- ▶ - Về vốn NN tham gia dự án PPP: có dự án yêu cầu vốn NN tham gia >50% mới đảm bảo tính khả thi, nguồn vốn trung hạn TP còn khó khăn để có thể cân đối cho các dự án PPP...
- ▶ - Các dự án BLT/BTL phải sử dụng ngân sách để thanh toán trong thời hạn dài (20-25 năm), trong khi HĐND chỉ quyết định cho kỳ trung hạn 05 năm.
- ▶ - Hợp đồng BLT/BTL: Nghị định 28 có cho phép sử dụng cả vốn đầu tư công và chi thường xuyên để thanh toán, nhưng cũng chưa có hướng dẫn cụ thể cho việc sử dụng vốn chi thường xuyên sẽ thực hiện như thế nào, nếu dùng hết cho đầu tư công thì áp lực quá lớn.

Chính phủ đang tháo gỡ

- ▶ Bộ Kế hoạch và Đầu tư (KH&ĐT) mới đây đã báo cáo Phó Thủ tướng Phạm Bình Minh - Tổ trưởng Tổ công tác đặc biệt của Thủ tướng Chính phủ về rà soát, tháo gỡ khó khăn, vướng mắc và thúc đẩy thực hiện dự án đầu tư, liên quan đến kết quả rà soát, kiến nghị tháo gỡ khó khăn vướng mắc thực hiện dự án PPP. Bộ đã tổng hợp 37 vấn đề, trong đó có 5 vấn đề liên quan đến quy định của 4 luật, 4 vấn đề liên quan đến quy định của nghị định, thông tư và 28 vấn đề vướng mắc do có cách hiểu chưa thống nhất. <https://baodauthau.vn/go-vuong-de-thuc-day-du-an-ppp-post118935.html>
- ▶ Công văn số 3068/CV-TCT ngày 11/5/2022 của Tổ công tác đặc biệt của Thủ tướng Chính phủ hướng dẫn một số nội dung về triển khai, thực hiện dự án PPP (<https://luatvietnam.vn/dau-tu/cong-van-3068-cv-tct-223121-d6.html>): hướng dẫn cách giải quyết 11 nhóm vấn đề đang cản trở thi hành Luật Đầu tư PPP.

Người trình bày - Presenter

- ❖ *LS thành viên công ty luật TNHH YKVN (YKVN LLC)*
Trọng tài viên Trung tâm Trọng tài quốc tế (VIAC)
Thành viên Học viện Trọng tài Vương quốc Anh (FCIArb)
Hòa giải viên Trung tâm Hòa giải Việt Nam (VMC)
Một trong 15 luật sư tranh tụng hàng đầu châu Á 2022 (ALB – Thomson Reuters)
Luật sư hàng đầu về Giải Quyết Tranh Chấp 2021 (Legal 500)
Luật sư hạng 1 về Giải Quyết Tranh Chấp 2011 – 2021 (Chambers & Partners)
Luật sư cao cấp 2021 (Asia Law)
- ❖ **TRUONG TRONG NGHIA, Partner YKVN LLC**
VIAC Arbitrator – FCIArb - VMC Mediator
Asia's Top 15 litigators 2022 (Asian Legal Business – Thomson Reuters)
Asialaw Elite Practitioner 2021
Legal 500 Leading Individual in Dispute Resolution 2021
Chambers & Partners Band 1 Dispute Resolution 2011-2021
- ❖ **235 Dong Khoi Street - the Metropolitan, Suite 1102 - Ho Chi Minh City, Vietnam**
Tel: (84-28) 3822 3155; Cell: +84(0)903811378
Email: nghia.truong@ykvn-law.com

Website: https://www.linkedin.com/in/nghia-truong-ykvn/?trk=public_profile_browsemap&originalSubdomain=vn

<http://www.ykvn-law.com>;