

TÀI LIỆU HỘI THẢO

CÔNG BỐ BÁO CÁO RÀ SOÁT CÁC MẪU HỢP ĐỒNG HỢP TÁC CÔNG – TƯ (PPP) & BÁO CÁO HUY ĐỘNG NGUỒN LỰC TÀI CHÍNH MỚI CHO CÁC DỰ ÁN CƠ SỞ HẠ TẦNG TẠI VIỆT NAM

Hà Nội | Thứ Năm, ngày 16 tháng 11 năm 2023



CHƯƠNG TRÌNH

THỜI GIAN	NỘI DUNG
08h00 – 08h30	Đăng ký đại biểu tại chỗ
08h30 – 08h45	Phát biểu khai mạc TS. Vũ Tiến Lộc Chủ tịch Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam (VIAC), Đại biểu Quốc hội, Ủy viên Ủy ban Kinh tế của Quốc hội Ông Nguyễn Tiến Huy Giám đốc Văn phòng Doanh nghiệp vì sự phát triển bền vững, Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI)
08h45 – 09h15	Giới thiệu Báo cáo rà soát các mẫu hợp đồng hợp tác công – tư TS.LS Lê Đình Vinh Giám đốc Công ty Luật TNHH Vietthink, Trọng tài viên VIAC
09h15 – 09h45	Giới thiệu Báo cáo huy động nguồn lực tài chính mới cho các dự án cơ sở hạ tầng tại Việt Nam Ông Phan Vinh Quang Trưởng nhóm chuyên gia Dự án AEO, Cơ quan Phát triển quốc tế của Hoa Kỳ (USAID)
09h45 – 11h55	Thảo luận về Báo cáo rà soát các mẫu hợp đồng hợp tác công – tư và Báo cáo huy động nguồn lực tài chính mới cho các dự án cơ sở hạ tầng tại Việt Nam <ul style="list-style-type: none">○ Ông Phạm Anh Tuấn Phó Chủ tịch Hội Pháp luật xây dựng Việt Nam (SCLVN)○ TS. Trần Chung Chủ tịch Hiệp hội các Nhà đầu tư công trình giao thông đường bộ Việt Nam (VARSI)○ Ông Nguyễn Bắc Thủy Trưởng phòng Kinh tế đầu tư và Hợp đồng Xây dựng, Cục Kinh tế Xây dựng, Bộ xây dựng○ Các chuyên gia khác
11h55 – 12h00	Bế mạc

PHÁT BIỂU KHAI MẠC

HỘI THẢO CÔNG BỐ BÁO CÁO RÀ SOÁT CÁC MẪU HỢP ĐỒNG HỢP TÁC CÔNG - TƯ (PPP) VÀ BÁO CÁO HUY ĐỘNG NGUỒN LỰC TÀI CHÍNH MỚI CHO CÁC DỰ ÁN CƠ SỞ HẠ TẦNG TẠI VIỆT NAM

TS. VŨ TIẾN LỘC – Ủy viên Ủy ban Kinh tế của Quốc hội, Chủ tịch Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam (VIAC)

Kinh tế toàn cầu hậu COVID-19 đang phải đối mặt với những thách thức lớn, gồm xung đột địa chính trị, áp lực lạm phát kéo dài, lan rộng khiến bối cảnh kinh tế chung đã, đang và sẽ còn gặp nhiều khó khăn, có thể khiến nền kinh tế toàn cầu rơi vào suy thoái trong những năm tới. Đối với các nền kinh tế châu Á đang phát triển như Việt Nam phải cùng lúc thực hiện các nhiệm vụ lớn để đáp ứng nhu cầu về cơ sở hạ tầng để duy trì tăng trưởng kinh tế đồng thời phải không ngừng đối phó với những vấn đề nêu trên.

Báo cáo Viễn cảnh cơ sở hạ tầng toàn cầu năm 2017 cho thấy Việt Nam sẽ cần hơn 600 tỷ đô la Mỹ để đạt được các mục tiêu về cơ sở hạ tầng vào năm 2040, trong khi đó, theo nhóm Công tác Cơ sở hạ tầng (Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam - VBF), ước tính mỗi năm, Chính phủ Việt Nam chỉ có thể dành 15-18 tỷ USD (khoảng 7% GDP) cho chi tiêu cơ sở hạ tầng trong tổng nhu cầu đầu tư hàng năm từ 25-30 tỷ USD, bao gồm cả ngành điện. Do đó, mỗi năm, dự kiến Việt Nam sẽ thiếu tới 15 tỷ USD tài trợ cho hạ tầng, trong đó tài chính và tài trợ của khu vực tư nhân sẽ có vai trò thiết yếu, khi mức nợ công của Việt Nam được thiết lập ở mức 60% GDP.

Đứng trước những thách thức về nhu cầu tài chính như vậy, việc huy động nguồn lực từ khu vực tư nhân, nhu cầu tìm kiếm các cơ chế và công cụ tài chính để mở rộng các nguồn tài chính hiện tại để đầu tư cho cơ sở hạ tầng ở Việt Nam là thiết yếu và ngày càng gia tăng. Và đầu tư theo phương thức đối tác công - tư PPP hiện được coi là mô hình tiềm năng nhất để thu hút nguồn lực về tài chính, kinh nghiệm và kỹ thuật từ khối tư nhân, tham gia vào xây dựng cơ sở hạ tầng thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, giảm gánh nặng đầu tư cho ngân sách nhà nước. Nói cách khác, PPP chính là giải pháp khắc phục được vấn đề thiếu hụt vốn đầu tư của nhà nước, hỗ trợ cho những khoản đầu tư cần cấp vốn mà không phải gia tăng nợ của chính phủ ngay ở bước khởi đầu.

Kể từ khi Quốc hội ban hành Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công - tư vào năm 2020, tiếp theo đó là các Nghị định số 28 và 35 năm 2021, các quy định điều chỉnh hoạt động đầu tư PPP tại nhiều Luật và Nghị định được ban hành trước đây đã được nhất thể hóa, thể hiện sự thể chế hóa các định hướng và chỉ đạo của Đảng và Chính phủ về việc phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng, đặc biệt là trong hoạt động huy động nguồn lực tư nhân qua phương thức đối tác công - tư.

Tuy nhiên, việc triển khai và thực hiện các dự án PPP trên thực tế vẫn còn tồn tại không ít các khó khăn, và có nhiều nguyên nhân khiến cho tình hình triển khai các dự án PPP gặp vướng mắc. Bên cạnh đó, với tính chất của các dự án đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, năng lượng thường có quy mô đầu tư lớn, thời gian kéo dài, quá trình thực hiện luôn thường trực rủi ro, phát sinh tranh chấp giữa nhiều quan hệ pháp lý phức tạp và đan xen lẫn nhau của các chủ thể công - tư.

Với bối cảnh trên, trong khuôn khổ Dự án "Hỗ trợ kỹ thuật nhằm nâng cao năng lực, tăng cường khả năng thích ứng và phát triển bền vững", VIAC phối hợp với Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) với sự hỗ trợ kỹ thuật từ Cơ quan Phát triển Quốc tế của Hoa Kỳ (USAID) đã tiến hành xây dựng báo cáo rà soát mẫu hợp đồng PPP (bao gồm Hợp đồng BOT, Hợp đồng BLT và Hợp đồng O&M) và báo cáo nghiên cứu về vấn đề huy động các nguồn lực cho các dự án cơ sở hạ tầng tại Việt Nam. Xuyên suốt quá trình thực hiện Dự án, chuỗi hội thảo tham vấn đã

được triển khai và nhận được sự tham gia góp ý của đại diện các cơ quan quản lý nhà nước trung ương và địa phương, nhà đầu tư tư nhân trong nước và nước ngoài, hiệp hội doanh nghiệp, đơn vị nghiên cứu v.v. Từ những thông tin thực tiễn quý báu có được từ các hội thảo tham vấn, kết hợp với kiến thức chuyên môn từ phía các chuyên gia nhóm thực hiện các báo cáo này cũng đã nỗ lực để các báo cáo không chỉ thể hiện kiến thức chuyên môn trong lĩnh vực đầu tư đối tác công – tư, mà còn đưa ra các thông tin từ thực tiễn triển khai các dự án PPP tại Việt Nam trong thời gian qua; từ đó, đề xuất các biện pháp nhằm hướng tới hoàn thiện hơn nữa cả về cơ chế chính sách, pháp luật cũng như gia tăng hiệu quả triển khai các dự án PPP tại Việt Nam.

Hội thảo Công bố Báo cáo rà soát các mẫu hợp đồng hợp tác công – tư và Báo cáo huy động nguồn lực tài chính mới cho các dự án cơ sở hạ tầng tại Việt Nam ngày hôm nay là kết quả của một quá trình làm việc miệt mài của các chuyên gia, của VIAC, VCCI với sự hỗ trợ kỹ thuật từ USAID với mục tiêu đưa ra những đề xuất, gợi mở trong việc hoàn thiện các mẫu hợp đồng PPP, cũng như đưa ra những thông tin cụ thể từ hoạt động huy động nguồn lực cho các dự án PPP, từ đó, có những đánh giá và đề xuất đóng góp tích cực cho sự phát triển của các dự án cơ sở hạ tầng tại Việt Nam.

Để có thể công bố hai báo cáo ngày hôm nay, tôi vô cùng cảm kích thời gian, tâm sức mà các chuyên gia cũng như nhóm thực hiện dự án đã bỏ ra trong việc lắng nghe các trao đổi thực tế và từng bước hoàn thiện, trau chuốt hai bản báo cáo, cũng như sự đóng góp tích cực từ phía các đại biểu tham dự, từ các cơ quan nhà nước, doanh nghiệp trong các hội thảo trao đổi trước đây.

Trong buổi hội thảo ngày hôm nay, chúng ta sẽ được lắng nghe các công bố, chia sẻ về

1. **Báo cáo rà soát các mẫu hợp đồng hợp tác công – tư;** và
2. **Báo cáo huy động nguồn lực tài chính mới cho các dự án cơ sở hạ tầng tại Việt Nam**

Chúng tôi tin rằng, các báo cáo này sẽ đem lại những thông tin hữu ích về tình hình huy động vốn trong các dự án đối tác công – tư tại Việt Nam, cũng như đưa ra các đề xuất đối với việc triển khai các mẫu hợp đồng PPP trên thực tế, từ đó, đóng góp vào sự phát triển của phương thức hợp tác công – tư tại Việt Nam.

Với niềm tin như vậy, chúng tôi mong rằng sau khi nghe xong báo cáo của các chuyên gia, chúng ta sẽ thảo luận để tìm hiểu các vấn đề cần được tiếp tục hoàn thiện để tăng cường niềm tin của các nhà đầu tư.

Chúng tôi rất mong nhận được những thảo luận tích cực đối với hai báo cáo từ đại diện các cơ quan nhà nước, các đơn vị nghiên cứu và các chuyên gia ngày hôm nay.

PHÁT BIỂU KHAI MẠC

HỘI THẢO CÔNG BỐ BÁO CÁO RÀ SOÁT CÁC MẪU HỢP ĐỒNG HỢP TÁC CÔNG - TƯ (PPP) VÀ BÁO CÁO HUY ĐỘNG NGUỒN LỰC TÀI CHÍNH MỚI CHO CÁC DỰ ÁN CƠ SỞ HẠ TẦNG TẠI VIỆT NAM

ÔNG NGUYỄN TIẾN HUY – Giám đốc Văn phòng Doanh nghiệp vì sự phát triển bền vững, Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI)

Kính thưa TS. Vũ Tiến Lộc, Đại biểu Quốc hội, Ủy viên Ủy ban Kinh tế của Quốc hội, Chủ tịch Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam (VIAC)

Kính thưa TS. LS. Lê Đình Vinh, GS Trần Chung, ông Phan Vinh Quang, PGS. TS. Dương Đăng Huệ, thưa các đại biểu là đại diện các cơ quan trong và ngoài nước, các chuyên gia, cơ quan báo chí.

Nếu coi hợp đồng công - tư là “cuộc hôn nhân” giữa khu vực công và tư thì để cuộc hôn nhân bền vững rất cần có những kế ước, hợp đồng hôn nhân hài hòa, đạt được sự đồng thuận giữa khu vực công và tư. Đó chính là việc phải xây dựng các mẫu hợp đồng PPP đảm bảo bình đẳng, đồng bộ, có sự phân chia rõ ràng, cân bằng vai trò, trách nhiệm, chi phí, rủi ro, đảm bảo hài hòa lợi ích, quyền lợi của khu vực công và khu vực tư.

Cách đây đúng một tuần, trong khuôn khổ dự án “Nâng cao năng lực và khả năng thích ứng phát triển bền vững giai đoạn 2020 – 2024” giữa USAID và VCCI cũng thảo luận về PPP – rào cản và cải cách. Một trong những rào cản hiện nay là sự thiếu đồng bộ trong quy định pháp luật PPP hiện hành, kéo theo đó là sự vướng mắc, lúng túng trong triển khai dự án. Do vậy, tiến hành rà soát các mẫu hợp đồng PPP, tham khảo kinh nghiệm quốc tế để đưa ra các khuyến nghị xây dựng PPP là một yêu cầu cấp thiết và cũng là mục đích của báo cáo rà soát pháp lý về hợp đồng PPP mà chúng ta sẽ công bố ngày hôm nay.

Có nhiều hình thức PPP. Theo Luật PPP 2020, có 7 dạng thức PPP mà ta có thể tạm chia thành 03 nhóm là:

- (1) Nhóm thu phí từ người sử dụng (BOT, BTO, BOO hay O&M);
- (2) Nhóm Nhà nước thanh toán theo chất lượng dịch vụ (BLT và BTL); và,
- (3) Nhóm hợp đồng PPP hỗn hợp từ hai nhóm trên. Mỗi loại hình hợp đồng có ưu thế riêng và phụ thuộc vào tính chất, mục tiêu.

Dựa vào kết quả khảo sát hiện nay, chỉ có Bộ Giao thông Vận tải có mẫu hợp đồng BOT, chưa có mẫu hợp đồng BLT và O&M. Đây là vấn đề mà TS. LS. Lê Đình Vinh, trưởng nhóm tác giả của báo cáo, sẽ phân tích, đưa ra các khuyến nghị cho việc hoàn thiện khung pháp lý về 3 mẫu hợp đồng BOT, BLT và O&M.

Báo cáo thứ hai sẽ trình bày ngày hôm nay là Báo cáo Huy động nguồn lực tài chính mới cho các dự án cơ sở hạ tầng tại Việt Nam, bao gồm đầu tư tài sản mới từ các nguồn thu tài sản hiện có của chính phủ từ nhượng quyền khai thác từ các tài sản thuộc sở hữu của chính phủ; hoặc huy động từ nguồn tài chính từ các tổ chức; quỹ đầu tư cơ sở hạ tầng, quỹ bảo hiểm, quỹ hưu trí, v.v.

Hai báo cáo nêu trên là những nghiên cứu dựa trên rà soát thực tiễn pháp lý các dự án PPP hiện nay, cũng như phản hồi, kiến nghị, đóng góp ý kiến của các cộng đồng doanh nghiệp tư, cũng như kinh nghiệm quốc tế. Vì vậy, các thông tin trong báo cáo mang tính thực tiễn cao, là chỉ dẫn hữu ích cho các nhà đầu tư, cơ quan có thẩm quyền trong triển khai dự án PPP, là nguồn tham khảo cho cơ quan nhà nước khi thực hiện các dự án PPP trong tương

lai. Sự thành công của báo cáo ngày hôm nay là minh chứng cho sự hợp tác hiệu quả giữa hợp tác công - tư giữa VCCI, VIAC, USAID trong việc nghiên cứu và hoàn thiện báo cáo.

Có được báo cáo ngày hôm nay, chúng tôi xin chân thành cảm ơn các cơ quan Bộ, ban, ngành, các doanh nghiệp, các luật sư đã đóng góp ý kiến và hoàn thiện chân thành.

Thay mặt VCCI, tôi xin trân trọng khai mạc hội thảo ngày hôm nay. Chúc cho hội thảo của chúng ta thành công tốt đẹp. Xin chân thành cảm ơn.

BÁO CÁO RÀ SOÁT PHÁP LÝ

CÁC MẪU HỢP ĐỒNG BOT, HỢP ĐỒNG BLT VÀ HỢP ĐỒNG O&M



BÁO CÁO

BỐI CẢNH

P1: KHUNG PHÁP LÝ ĐIỀU CHỈNH HỢP
ĐỒNG DỰ ÁN PPP

P2: Ý KIẾN PHÁP LÝ VỀ MẪU HỢP
ĐỒNG BOT & KHUYẾN NGHỊ HOÀN
THIỆN PHÁP LUẬT VÀ MẪU HỢP
ĐỒNG BOT

P3: Ý KIẾN PHÁP LÝ & KHUYẾN NGHỊ
HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VÀ MẪU
HỢP ĐỒNG BLT, O&M

KẾT LUẬN

BỐI CẢNH

Tại Việt Nam, mô hình đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP) bắt đầu được thực hiện từ năm 1997 khi Chính phủ ban hành Nghị định 77-CP.

Trước khi có Luật PPP 2020, các quy định về đầu tư PPP: Chỉ dừng ở cấp nghị định, chịu sự điều chỉnh của nhiều luật; Khung pháp lý thiếu ổn định, không đồng bộ; Chưa phản ánh đầy đủ bản chất của mối quan hệ đối tác công và tư

Luật PPP 2020 (hiệu lực từ 01/01/2021): nhất thể hóa các quy định hiện hành về đầu tư PPP, thể chế hóa các định hướng chỉ đạo của Lãnh đạo Đảng, Nhà nước và Chính phủ; hình thành khung pháp lý đồng bộ, ổn định, thông thoáng cho việc thu hút khu vực tư nhân vào các dự án xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, năng lượng, hạ tầng đô thị, xử lý nước thải, rác thải, ...; nâng cao tính minh bạch, cạnh tranh bình đẳng trong việc lựa chọn NĐT thực hiện các dự án PPP, từng bước tiếp cận với các chuẩn mực quốc tế và khu vực.



BỐI CẢNH

Quá trình triển khai, thực thi Luật PPP 2020 còn vướng mắc, bất cập:

- Thiếu đồng bộ, mâu thuẫn giữa các Luật PPP 2020 với các Luật chuyên ngành;
- Các quy định có liên quan vẫn nằm ở nhiều văn bản khác nhau, dẫn đến khó khăn trong việc tra cứu, áp dụng;
- Nhiều quy định về quy trình lập, phê duyệt dự án PPP; hình thức, quy trình lựa chọn NĐT; tiêu chí năng lực NĐT, tiêu chuẩn công nghệ, phương pháp đánh giá hồ sơ dự thầu; bảo đảm đầu tư... khi áp dụng vào từng lĩnh vực cụ thể có tính đặc thù còn gặp nhiều vướng mắc, thiếu hướng dẫn cụ thể từ cơ quan quản lý chuyên ngành.

Chỉ thị số 30/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 23/11/2021: Các Bộ GTVT, Xây Dựng, TNMT ban hành các Thông tư hướng dẫn về dự án đầu tư PPP trong lĩnh vực quản lý của mình (trong đó có các Mẫu Hợp đồng dự án BOT, BLT và O&M).

- Duy nhất Bộ GTVT đã ban hành Mẫu Hợp đồng BOT, chưa có Mẫu Hợp đồng BLT và Hợp đồng O&M.
- Việc thiếu các quy định cụ thể và mẫu hợp đồng dự án PPP khiến các bộ, ngành, địa phương gặp khó khăn, lúng túng trong quá trình triển khai dự án đầu tư PPP



BÁO CÁO RÀ SOÁT PHÁP LÝ

Mục đích: Rà soát, đánh giá hiện trạng pháp luật về PPP và các mẫu Hợp đồng BOT, BLT và O&M, có tham khảo kinh nghiệm pháp luật và thực tiễn tại Việt Nam và thế giới. Báo Cáo đưa ra những khuyến nghị bổ sung, chi tiết hóa các quy định tại Mẫu Hợp đồng BOT, và đề xuất, gợi ý tiêu chí xây dựng các Mẫu Hợp đồng BLT và Hợp đồng O&M

Nội dung Báo cáo:

Phần 1: Đánh giá toàn bộ Khung pháp lý điều chỉnh Hợp đồng Dự án PPP

Phần 2: Ý kiến pháp lý về Mẫu Hợp đồng BOT thuộc ngành GTVT, từ đó đưa ra các khuyến nghị áp dụng, hoàn thiện pháp luật và Mẫu Hợp đồng BOT.

Phần 3: Ý kiến pháp lý và khuyến nghị về chỉ dẫn xây dựng Mẫu hợp đồng BLT và O&M trong giai đoạn tới.



PHẦN 1: ĐÁNH GIÁ TOÀN BỘ KHUNG PHÁP LÝ ĐIỀU CHỈNH HỢP ĐỒNG DỰ ÁN PPP

Các nguyên tắc chung:

Nguyên tắc bình đẳng; Tự do, tự nguyện cam kết, thỏa thuận; Thiện chí, trung thực; Tôn trọng lợi ích của Nhà nước, lợi ích công cộng, quyền, lợi ích hợp pháp của người khác.

Các Nguyên tắc đặc thù:

01

Bình đẳng giữa Nhà nước với NĐT, DNDA

02

Bảo đảm hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, NĐT, người sử dụng và cộng đồng

03

NĐT, DNDA được bảo lưu và áp dụng chính sách, quy định ưu đãi hơn

PHẦN 1: ĐÁNH GIÁ TOÀN BỘ KHUNG PHÁP LÝ ĐIỀU CHỈNH HỢP ĐỒNG DỰ ÁN PPP

Khái niệm Hợp đồng PPP (Khoản 16 Điều 3 Luật PPP): Hợp đồng dự án PPP là thỏa thuận bằng văn bản giữa cơ quan ký kết hợp đồng với nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP về việc Nhà nước nhượng quyền cho nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP thực hiện dự án PPP theo quy định của Luật này”

Điểm mới trong nội hàm khái niệm:

Quy định rõ hơn về chủ thể hợp đồng, làm rõ bản chất quan hệ hợp đồng PPP là việc Nhà nước nhượng quyền cho NĐT, DNDA thực hiện dự án PPP (concession). Thể hiện đúng bản chất Nhà nước sẽ không thoái vốn hay từ bỏ quyền quản lý đối với các dự án PPP, mà vẫn giữ quyền sở hữu, quản lý, kiểm soát; đồng thời là cơ sở đặt ra những chuẩn mực, yêu cầu ràng buộc về cam kết với chất lượng và dịch vụ đối với nhà cung cấp tư nhân.

Khái niệm tương đồng với pháp luật của một số quốc gia trên thế giới như Philippines, Hàn Quốc,...

PHẦN 1: ĐÁNH GIÁ TOÀN BỘ KHUNG PHÁP LÝ ĐIỀU CHỈNH HỢP ĐỒNG DỰ ÁN PPP

Vai trò, mục tiêu xây dựng nội dung Hợp đồng PPP:

Đảm bảo các nguyên tắc chung và nguyên tắc đặc thù;

Quy định rõ ràng và chi tiết quyền, nghĩa vụ, lợi ích của mỗi bên trong quan hệ hợp đồng PPP; Cơ chế, giải pháp tài chính, pháp lý; Giải quyết xung đột, tranh chấp phát sinh và chấm dứt hợp đồng.

Hợp đồng mẫu mang tính chất định hướng cho thương thảo, không mang tính chất áp đặt, theo đó các bên được đàm phán nội dung chi tiết phù hợp với tình chất đặc thù của từng Dự án (phù hợp với Khoản 1 Điều 47 Luật PPP 2020)

Những điểm cần tập trung và dung hoà:

- Những vấn đề đã có quy định cụ thể: không cần đưa vào hoặc dẫn chiếu trong hợp đồng mẫu.
- Những quy định về cùng một vấn đề đang nằm ở nhiều VBPL: cần hệ thống hóa, mô tả lại thành các điều khoản, hạn chế trích dẫn quá nhiều các điều luật liên quan trong hợp đồng mẫu;
- Những vấn đề chỉ có quy định mang tính nguyên tắc: cụ thể thành trong hợp đồng mẫu đối với từng loại hợp đồng dự án PPP

PHẦN 2

Ý KIẾN PHÁP LÝ VỀ MẪU HỢP ĐỒNG BOT THUỘC
NGÀNH GTVT.

CÁC KHUYẾN NGHỊ ÁP DỤNG, HOÀN THIỆN PHÁP
LUẬT VÀ MẪU HỢP ĐỒNG BOT.



PHẦN 2: HỢP ĐỒNG BOT

Cấu trúc Hợp đồng gồm 4 phần

PHẦN 01

Văn bản thoả thuận của các
bên về Hợp đồng

PHẦN 02

Điều kiện chung
của Hợp đồng

PHẦN 03

Điều kiện cụ thể
của Hợp đồng

PHẦN 04

Phụ lục
Hợp đồng

Về nội dung:

Đã bao hàm đầy đủ các nội dung cơ bản của hợp đồng dự án PPP theo quy định tại BLDS, Luật PPP và Nghị định số 35/2021/NĐ-CP. Điều khoản mẫu hài hòa quyền, nghĩa vụ của mỗi bên; phân chia rủi ro tương đối cân bằng giữa các lợi ích của khu vực công và khu vực tư.

Tiếp cận theo hướng thiên về hợp đồng khung, đảm bảo đúng vai trò chỉ dẫn;
Đưa ra các điều khoản tùy nghi cho phép các bên được thoả thuận các điều khoản,
điều kiện riêng cho từng dự án.

PHẦN 2: HỢP ĐỒNG BOT

1. Về Bồi thường, GPMB, hỗ trợ tái định cư & Giao đất cho Nhà đầu tư thực hiện Dự án:

Điều 10 Hợp đồng mẫu: Cần chi tiết nghĩa vụ, trách nhiệm của CQ ký kết hợp đồng trong việc phối hợp GPMB và hoàn thành các thủ tục giao đất, cho thuê đất, giám sát, kiểm tra việc thực hiện GPMB; bổ sung cơ chế, giải pháp tháo gỡ vướng mắc trong chậm tiến độ GPMB và giao đất, cho thuê đất của dự án BOT.

Điều 15 Hợp đồng mẫu: cần chi tiết trách nhiệm của các bên và phương án xử lý vi phạm trong công tác GPMB, giao đất, cho thuê đất thực hiện Dự án BOT

Báo cáo đưa ra một số điều khoản mẫu của Ngân hàng Thế giới và đề xuất một số giải pháp như:

- Cho phép gia hạn thời gian khai thác, kinh doanh của Dự án cho NĐT, DNDA
- Bù đắp cho NĐT, DNDA bằng các lợi ích khác theo thoả thuận
- Giá trị thiệt hại được xác định để bù đắp theo các phương án trên là Giá trị thiệt hại đã được giám định, định giá độc lập phù hợp với quy định

PHẦN 2: HỢP ĐỒNG BOT

2. Về Vốn đầu tư và giải ngân vốn đầu tư:

- Bổ sung quy định về trách nhiệm hỗ trợ của CQCTQ, Cơ quan ký Hợp đồng BOT trong thủ tục thu xếp tài chính cho dự án và giải ngân nguồn vốn của NĐT.
- Bổ sung, chi tiết hóa quy định về trách nhiệm do vi phạm nghĩa vụ thanh toán cho DNDA đối với phần vốn Nhà nước hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng.

Nhóm tác giả đưa ra gợi ý về hai hình thức bồi thường cho Nhà nước:

- Thanh toán trực tiếp khoản thiệt hại phải bồi thường cho NĐT, DNDA; hoặc
- Điều chỉnh gia hạn thời gian thực hiện hợp đồng để đảm bảo bù đắp cho NĐT, DNDA.

3. Trong giai đoạn thiết kế, thi công công trình :

- Bổ sung, chi tiết hóa trách nhiệm trong tổ chức đấu thầu và lựa chọn nhà thầu xây dựng
- Bổ sung, chi tiết hóa trách nhiệm trong việc quản lý chất lượng và giám sát, nghiệm thu công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng; giám định và kiểm định chất lượng công trình xây dựng
- Bổ sung, chi tiết hóa các quy định về kiểm toán và quyết toán vốn đầu tư xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng.

PHẦN 2: HỢP ĐỒNG BOT

4. Chia sẻ doanh thu tăng, giảm của Dự án BOT:

Cơ chế mới của Luật PPP 2020 (Điều 82) và Nghị định số 28/2021/NĐ-CP nhưng lại chưa cụ thể, tiềm ẩn vướng mắc khi đưa vào thực tiễn:

- Thời điểm và căn cứ xác định phần doanh thu tăng, giảm: DNDA phải có văn bản báo cáo doanh thu thực tế năm tài làm cơ sở thực hiện cơ chế chia sẻ doanh thu tăng, giảm. Phần doanh thu tăng/giảm phải được kiểm toán Nhà nước
- Điều kiện áp dụng chia sẻ doanh thu tăng/giảm: Sau khi đã thực hiện các biện pháp điều chỉnh mức giá, phí sản phẩm, dịch vụ công, điều chỉnh thời hạn HĐDA.
- Chi phí xử lý: nguồn dự phòng ngân sách trung ương hoặc địa phương

Những điểm cần tập trung và dung hoà:

- Những vấn đề đã có quy định cụ thể: không cần đưa vào hoặc dẫn chiếu trong hợp đồng mẫu.
- Những quy định về cùng một vấn đề đang nằm ở nhiều VBPL: cần hệ thống hóa, mô tả lại thành các điều khoản, hạn chế trích dẫn quá nhiều các điều luật liên quan trong hợp đồng mẫu;
- Những vấn đề chỉ có quy định mang tính nguyên tắc: cụ thể thành trong hợp đồng mẫu đối với từng loại hợp đồng dự án PPP

PHẦN 2: HỢP ĐỒNG BOT

5. Ngoài các nội dung trên, Báo cáo còn phân tích và đưa ra đề xuất về một số nhóm điều khoản khác:

- Bổ sung, chi tiết hóa các điều khoản liên quan đến vi phạm và xử lý vi phạm hợp đồng
- Bổ sung, chi tiết hóa các điều khoản liên quan đến điều chỉnh, chấm dứt Hợp đồng BOT. Cần lưu ý quy định rõ phương pháp xác định chi phí phát sinh khi chấm dứt hợp đồng do vi phạm của một bên

Lưu ý: trường hợp Nhà nước xem xét mua lại DNDA hoặc mua lại, tiếp quản lại dự án BOT thì vấn đề bố trí nguồn vốn để chi trả khoản chi phí mua lại, tiếp quản lại luôn là vấn đề khó khăn phức tạp, bởi: mức vốn lớn, thủ tục phê duyệt và giải ngân nguồn vốn công phức tạp; phương pháp xác định giá mua lại DNDA

PHẦN 3

Ý KIẾN PHÁP LÝ VÀ KHUYẾN NGHỊ VỀ CHỈ DẪN XÂY DỰNG MẪU HỢP ĐỒNG BLT VÀ O&M



PHẦN 3: CHỈ DẪN HỢP ĐỒNG BLT

Khoản 2 Điều 45 Luật PPP 2020: Hợp đồng BLT là hợp đồng mà NĐT, DNDA được nhượng quyền để xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng và cung cấp sản phẩm, dịch vụ công trên cơ sở vận hành, khai thác công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng đó trong thời hạn nhất định; Cơ quan ký kết hợp đồng thuê dịch vụ và thanh toán cho NĐT, DNDA; hết thời hạn, NĐT, DNDA chuyển giao công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng đó cho Nhà nước.

Điểm khác biệt giữa Hợp đồng BLT so với Hợp đồng BOT và O&M và các Hợp đồng BTO, BOO là ở cơ chế bù đắp chi phí đầu tư xây dựng. Phương thức Hợp đồng BLT không thực sự phổ biến trên thế giới và thực tiễn thời gian qua nhiều dự án xử lý chất thải rắn sinh hoạt đã được NĐT chọn hình thức Hợp đồng dịch vụ xử lý chất thải rắn sinh hoạt.

PHẦN 3: CHỈ DẪN HỢP ĐỒNG BLT

2. Về giá, phí sản phẩm, dịch vụ công và thanh toán: Việc xác định cụ thể mức giá khởi điểm và mức giá cho từng thời kỳ gặp phải rất nhiều khó khăn vướng mắc.

- Đề xuất cho phép đàm phán về giá tạm tính tại thời điểm ký Hợp đồng BLT (được xác định trên cơ sở thẩm định sự phù hợp về giá đề xuất trong hồ sơ đề xuất, phương án tài chính đề xuất của NĐT)
- Đề xuất cho phép đàm phán về các nguyên tắc xác định giá cung ứng sản phẩm, dịch vụ công tại thời điểm dự án đủ điều kiện đưa vào kinh doanh, vận hành
- Đề xuất cho phép Cơ quan ký kết hợp đồng và NĐT đàm phán về các trường hợp điều chỉnh giá và nguyên tắc điều chỉnh giá sản phẩm, dịch vụ công do DNDA cung ứng

3. Về nghiệm thu, thanh toán: Quá trình nghiệm thu một số dự án đặc thù gặp khó khăn vì công nghệ mới, chưa có quy trình, tiêu chí nghiệm thu,... Khi gặp vướng mắc về nghiệm thu, CQCTQ không có cơ sở thanh toán cho NĐT.

- Đề xuất quy định chi tiết về các điều kiện, tiêu chí nghiệm thu sản phẩm, dịch vụ công theo Hợp đồng BLT;
- Đề xuất quy định chi tiết về thành phần và quy cách của hồ sơ nghiệm thu
- Đề xuất quy định chi tiết về các chủ thể tham gia nghiệm thu sản phẩm, dịch vụ công theo Hợp đồng BLT
- Đề xuất quy định chi tiết về trình tự, thủ tục nghiệm thu sản phẩm, dịch vụ công theo Hợp đồng BLT

PHẦN 3: CHỈ DẪN HỢP ĐỒNG BLT

4. Báo cáo cũng đưa ra các gợi ý xây dựng các điều khoản về thanh toán như: Quy trình, thời hạn thanh toán, đồng tiền thanh toán, phương thức thanh toán,...

5. Nhóm điều khoản về: Tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ áp dụng cho dự án, quyền và nghĩa vụ, trách nhiệm của mỗi bên trong đầu tư, xây dựng và quản lý vận hành dự án, các trường hợp điều chỉnh, tạm dừng, chấm dứt Hợp đồng, ..



PHẦN 3: CHỈ DẪN HỢP ĐỒNG O&M

Thời hạn

Thời hạn Hợp đồng O&M cần được xử lý khá linh hoạt theo nguyên tắc:

Thời hạn hợp đồng được xác lập cho từng dự án bao gồm cả bất kỳ lựa chọn gia hạn nào theo sự suy xét của CQCTQ hoặc theo đề xuất của NĐT.

Tiếp nhận

Vướng mắc khâu quyết toán, kiểm toán theo quy định, nhiều công trình không có đủ HSP/L để bàn giao cho Cơ quan quản lý tài sản công; Công trình do Nhà nước xây dựng thường phải điều chỉnh thiết kế hoặc/và cải tạo lại,...

Đề xuất quy định rõ trách nhiệm của các CQCTQ trong việc hoàn tất các thủ tục về quyết toán, kiểm toán công trình đã xây dựng để bàn giao cho NĐT để thực hiện kinh doanh và quản lý; cũng như quy trình, thủ tục bàn giao công trình rõ ràng, minh bạch

Vận hành

HD mẫu cần quy định cụ thể các tiêu chí liên quan đến kinh nghiệm của nhân sự trực tiếp tham gia vận hành, khai thác dự án

Giá, Thanh toán

Mẫu HD cần quy định cụ thể về phương thức thanh toán (theo Mô hình khoản ngân sách được nhất trí với tổng số tiền trọn gói, Mô hình có thể hoàn trả hoặc Mô hình kết hợp)

Khác

phân chia rủi ro trong Hợp đồng O&M, trách nhiệm bảo trì, bảo dưỡng công trình dự án, quyền và nghĩa vụ của các bên, giới hạn nhượng quyền, xử lý vi phạm, bồi thường thiệt hại

KẾT LUẬN

Việc xây dựng và ban hành các mẫu HĐĐA PPP là rất quan trọng trong việc thiết lập hệ thống tiêu chí, tiêu chuẩn thống nhất, đồng bộ cho các hợp đồng dự án PPP phù hợp với quy định của pháp luật, các chuẩn mực pháp lý hiện hành và thông lệ thực tiễn.

Báo Cáo là những chỉ dẫn hữu ích đối với các NĐT, DNDA và CQCTQ trong việc áp dụng Mẫu Hợp đồng BOT vào thực tiễn đàm phán, ký kết và thực hiện Hợp đồng BOT.

Đồng thời, nhóm tác giả mong muốn đây là tư liệu tham khảo quan trọng đối với các CQCTQ trong việc soạn thảo, ban hành các văn bản hướng dẫn chi tiết về Hợp đồng BLT, O&M và Mẫu hợp đồng BLT và Hợp đồng O&M trong tương lai

Nhóm tác giả: TS., LS. Lê Đình Vinh và các Luật sư Công ty Luật TNHH Vietthink

Website : <https://vietthink.vn>





USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

HUY ĐỘNG NGUỒN TÀI TRỢ MỚI CHO CÁC DỰ ÁN CƠ SỞ HẠ TẦNG TẠI VIỆT NAM

USAID Asia Emerging Opportunities Project (AEO)
Contractor: Integra Government Services International LLC
16/11/2023


This presentation is made possible by the support of the American People through the United States Agency for International Development (USAID). The authors' views expressed in this publication do not necessarily reflect the views of USAID or the United States Government.

1

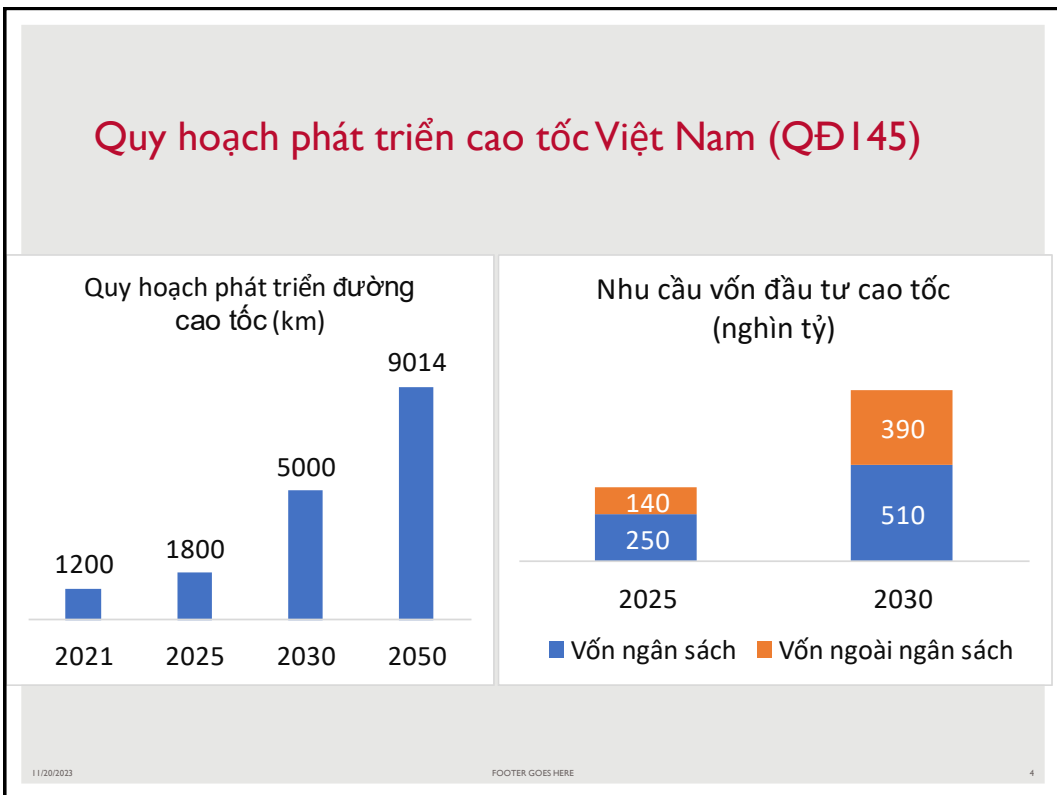
NỘI DUNG

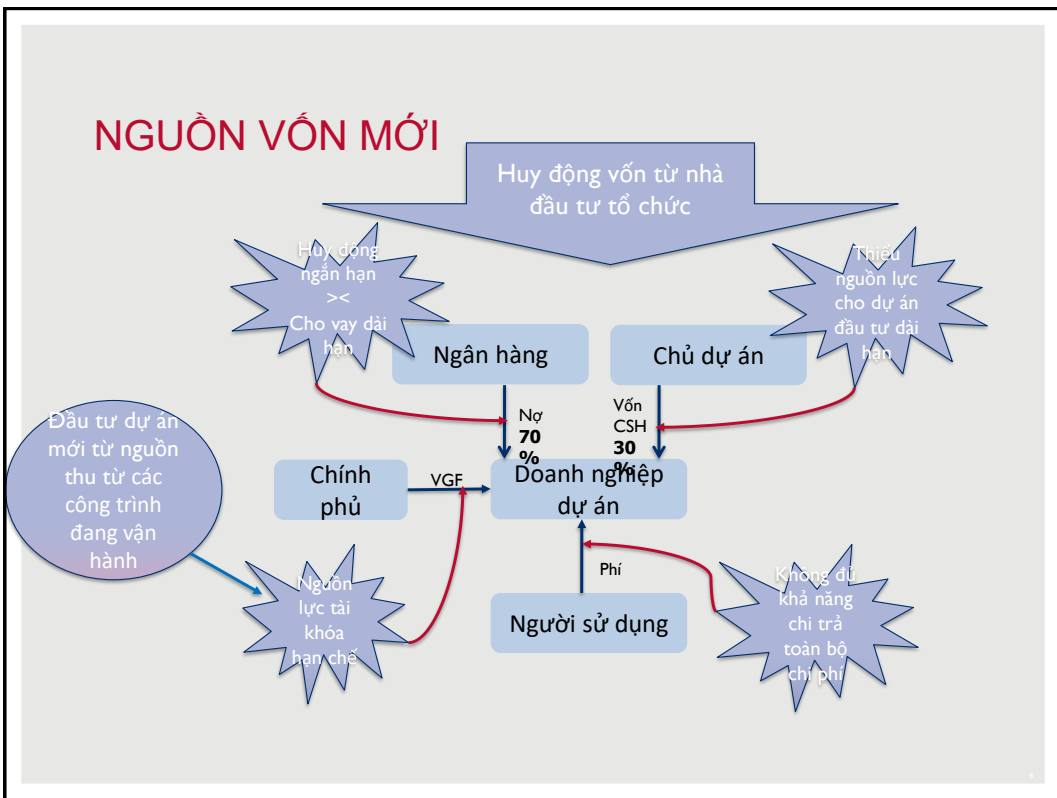
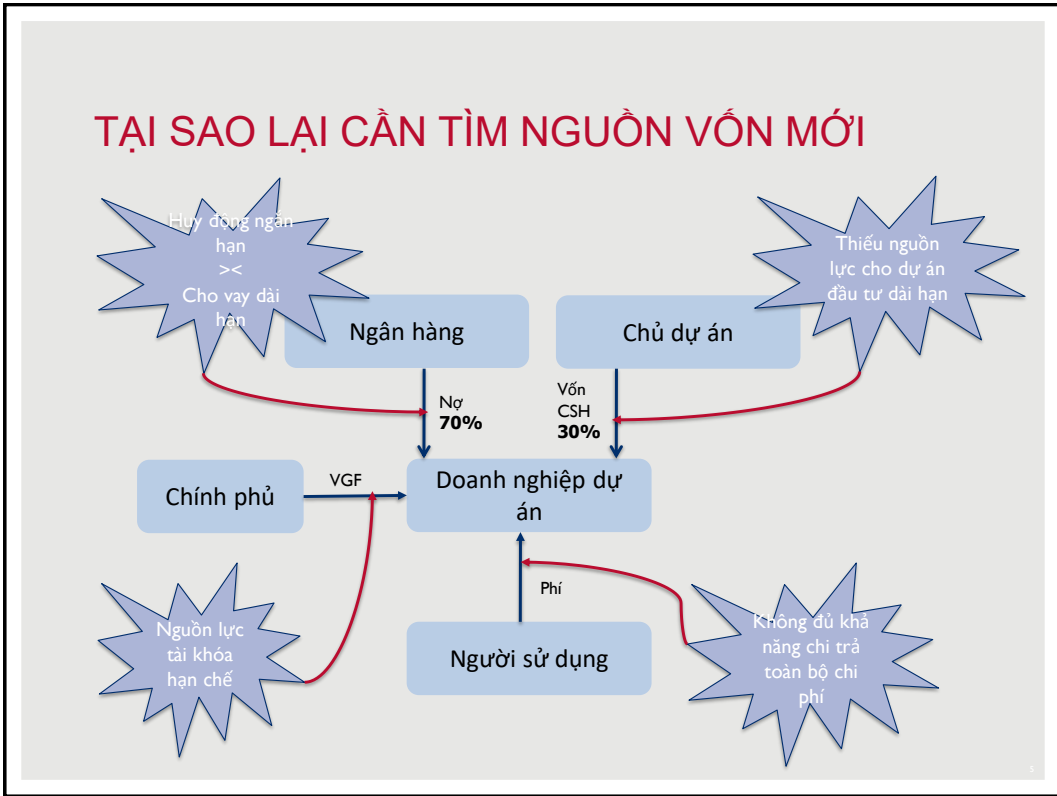
1. Nhu cầu vốn cho phát triển hạ tầng
2. Đầu tư dự án mới bằng nguồn thu từ đấu thầu quyền khai thác công trình hạ tầng hiện hữu do nhà nước đầu tư
3. Huy động vốn từ các nhà đầu tư tổ chức

Nhu cầu vốn cho phát triển cơ sở hạ tầng



USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE





ĐẦU TƯ DỰ ÁN MỚI BẰNG NGUỒN THU TỪ ĐẦU THẦU QUYỀN KHAI THÁC CÔNG TRÌNH HẠ TẦNG HIỆN HỮU DO NHÀ NƯỚC ĐẦU TƯ



ĐẦU TƯ DỰ ÁN MỚI BẰNG NGUỒN THU TỪ CÁC CÔNG TRÌNH HIỆN HỮU CỦA NHÀ NƯỚC



BỐI CẢNH

- Nhu cầu cơ sở hạ tầng lớn: Việt Nam cần 600 triệu USD để đảm bảo mục tiêu phát triển kinh tế đến năm 2040
- Thuế của toàn dân xây cao tốc khi người hưởng lợi là một ít người thường xuyên sử dụng



VẤN ĐỀ

- Khả năng tài trợ từ ngân sách nhà nước sẽ bị hạn chế nhiều trong bối cảnh hậu Covid.
- Chính phủ cần có cách thức mới để tài trợ cho nhu cầu về cơ sở hạ tầng.



GIẢI PHÁP

- Chính phủ có thể đầu tư dự án mới từ đấu thầu quyền khai thác và bảo trì dự án hiện có mà không tăng nợ công và không ảnh hưởng đến các khoản chi thường xuyên khác.



CÁCH THỨC TRIỂN KHAI

- Nhượng quyền khai thác, cho thuê, trái phiếu công trình, chứng khoán hóa các khoản thu trong tương lai

ĐẶC THÙ CỦA ĐẦU TƯ DỰ ÁN MỚI TỪ ĐẦU THẦU QUYỀN KHAI THÁC VÀ BẢO TRÌ DỰ ÁN HIỆN CÓ

Đầu ra của đầu tư dự án mới từ nguồn thu dự án hiện có

Đấu thầu quyền khai thác và bảo trì dự án hiện có



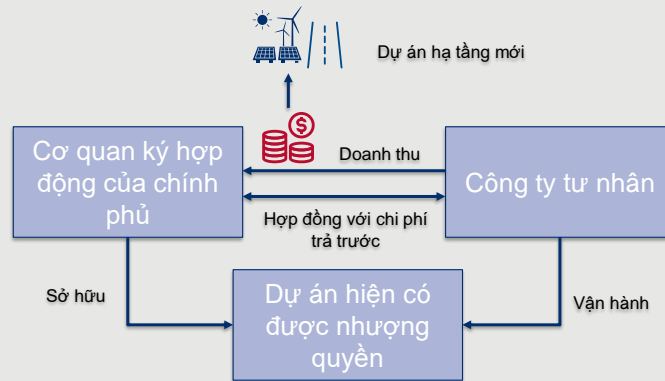
Đầu tư dự án mới

Cần tạo mối quan hệ chặt chẽ giữa: nguồn thu dự án hiện tại và đầu tư dự án mới

3 yêu cầu để tạo liên kết này:

- Xác định rõ nguồn thu từ dự án hiện tại và dự án mới
- Nguồn thu từ dự án hiện có là tiền đề để đầu tư vào dự án mới
- Quy trình thể chế và thủ tục đảm bảo thực hiện ưu tiên của chính phủ

THỎA THUẬN NHƯỢNG QUYỀN HẠN CHẾ (LCS) TẠI INDONESIA



- Vận hành ít nhất 2 năm;
- Yêu cầu cải thiện hiệu quả vận hành theo chuẩn quốc tế;
- Thời gian sử dụng của dự án ít nhất là 10 năm; và
- Có thể đưa ra báo cáo tài chính được kiểm toán theo tiêu chuẩn của nhà nước từ năm tài khóa trước đó.

HỢP ĐỒNG THU PHÍ, KHAI THÁC, DUY TU VÀ CHUYỂN GIAO (TOT) TẠI ẤN ĐỘ

- Lựa chọn và áp dụng TOT cho 76 đường cao tốc do nhà nước đầu tư và đã vận hành ít nhất 2 năm
- Từ 2016, tiến hành áp dụng TOT cho 4 gói cao tốc:
 - 3/2018: 9 đường cao tốc tại Andhra Pradesh và Gujarat được đầu thầu và quỹ đầu tư cơ sở hạ tầng Macquarie Group trúng thầu với giá 96,810 triệu rubi con hơn giá dự kiến 62,580 triệu. Thời gian nhượng quyền là 30 năm.
 - 6/2019: 5 đường cao tốc với tổng chiều dài 566.27 km tại Uttar Pradesh, Bihar, Jharkhand, và Tamil Nadu được đấu thầu quyền khai thác và Công ty Cube Highways trúng thầu. Đây là công ty được đầu tư bởi Quỹ đầu tư hạ tầng I Squared Capital và IFC. Phí nhượng quyền là IDR50,110 triệu Rubi cao hơn giá chào thầu 49,954 triệu Rubi. Thời gian nhượng quyền là 30 năm.
 - 01/2021, 2 gói đường cao tốc gồm 53,6km và 105 km tại Gujarat được đấu thầu và Công ty Adania Enterprises và DP Jain and Company trúng thầu.

11/20/2023

FOOTER GOES HERE

11

HỢP ĐỒNG THU PHÍ, KHAI THÁC, BẢO TRÌ VÀ CHUYỂN GIAO (TOT) SO VỚI HỢP ĐỒNG KHAI THÁC VÀ BẢO TRÌ (O&M)



O&M

- Nhà đầu tư tự nhân thu phí
- Thời hạn hợp đồng ngắn 5-7 năm



TOT

- Nhà đầu tư trả trước phí và lấy quyền thu phí
- Thời gian nhượng quyền có thể lên đến 30 năm

11/20/2023

FOOTER GOES HERE

12

CAM KẾT CỦA CHÍNH PHỦ ÁN ĐỘ THEO HỢP ĐỒNG TOT

- Không xây dựng cạnh tranh với đường nhượng quyền, Cơ quan nhà nước có thẩm quyền chấp nhận trả tiền phạt nếu vi phạm cam kết.
- Bên nhận nhượng quyền có quyền thu xếp các khoản nợ mới để trả nợ cũ (đảo nợ) cho một phần hoặc toàn bộ nghĩa vụ nợ đến hạn.
- Mô hình TOT nhằm hạn chế tranh chấp về thời hạn hợp đồng nhượng quyền qua việc cho phép gia hạn khi có vi phạm bởi cơ quan nhà nước có thẩm quyền dẫn đến việc tạm dừng hoặc giảm khai thác.
- Khi kết thúc hợp đồng do bên nhận nhượng quyền không thực hiện nghĩa vụ, cơ quan nhà nước có thẩm quyền sẽ lấy tiền bảo lãnh thực hiện hợp đồng nhưng sẽ trả lại 70% doanh thu dự kiến trong tương lai cho bên nhận nhượng quyền, và
- Khi chấm dứt hợp đồng do lỗi của Cơ quan nhà nước có thẩm quyền, bên nhận nhượng quyền sẽ được nhận 105% doanh thu dự kiến trong tương lai.

THỰC HIỆN ĐẤU THẦU QUYỀN KHAI THÁC DỰ ÁN HIỆN HỮU CỦA NHÀ NƯỚC TẠI VIỆT NAM

- Việt Nam chưa có khuôn khổ pháp lý cho việc đấu thầu quyền khai thác dự án hiện hữu của nhà nước tại Việt Nam.
- Hiện có 2 cách để tạo nguồn thu từ dự án hiện có của nhà nước:
 - Cổ phần hóa các doanh nghiệp công ích (nhà máy xử lý nước, nhà máy điện v.v...)
 - Hợp đồng khai thác và bảo trì theo luật PPP (nếu nhà đầu tư nhân phải trả trước phí để được quyền khai thác tài sản)
- Không có kế hoạch sử dụng nguồn thu từ đấu thầu quyền khai thác dự án hiện tại với việc tái đầu tư vào các dự án cơ sở hạ tầng mới.

KHUYẾN NGHỊ ĐỂ ĐẦU TƯ DỰ ÁN MỚI BẰNG NGUỒN THU TỪ DỰ ÁN HIỆN TẠI Ở VIỆT NAM

- Có kế hoạch và cơ quan thực hiện đảm bảo nguồn thu từ đấu thầu quyền khai thác dự án hiện hữu sẽ được tái đầu tư vào các dự án hạ tầng mới
- Chính phủ sẵn sàng ký hợp đồng khai thác dài hạn
- Chính phủ xây dựng quy trình minh bạch để đấu thầu quyền khai thác dự án hiện tại
- Chính phủ xây dựng phương pháp tiếp cận thực tế cho việc đấu thầu quyền khai thác dự án hiện có.
- Chính phủ có tổ chức thực hiện đấu thầu quyền khai thác dự án và tái đầu tư cho toàn bộ các dự án của nhà nước hoặc cho từng ngành.
- Thực hiện hợp đồng khai thác và bảo trì (O&M contract) theo luật PPP để bước đầu thực hiện mô hình AR tại Việt Nam.

11/20/2023

FOOTER GOES HERE

15

HUY ĐỘNG VỐN TỪ NHÀ ĐẦU TƯ CÓ TỔ CHỨC



NHÀ ĐẦU TƯ CÓ TỔ CHỨC LÀ AI?

Quỹ đầu tư cơ sở hạ tầng

- Quỹ cổ phần chuyên biệt hoặc đầu tư vốn cổ phần vào một số ngành cụ thể
- Cổ đông là quỹ hưu trí, công ty bảo hiểm, và các ngân hàng phát triển đa quốc gia
- Cơ cấu đầu tư với các công cụ nợ và vốn cổ phần
- Tập trung vào dự án lớn
- Có quy định nghiêm ngặt về quản trị, xã hội và môi trường

Công ty bảo hiểm

- Đầu tư dài hạn, rủi ro thấp
- Thường đầu tư vào công cụ nợ

Quỹ hưu trí

- Đầu tư dài hạn, rủi ro thấp
- Thường đầu tư vào công cụ nợ



Ngân hàng thương mại


- Sản phẩm đầu tư ổn định, dài hạn có mức lãi suất tốt hơn trái phiếu chính phủ

Lựa chọn đầu tư của các nhà đầu tư có tổ chức



Khó khăn với Việt Nam

<p>Vốn chủ sở hữu</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Thiếu các dự án đầu tư có chất lượng • Các dự án hạ tầng của Việt Nam không đáp ứng các tiêu chuẩn về ESG của thế giới. • Hệ thống pháp luật và thủ tục phức tạp
<p>Công cụ nợ</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Thị trường trái phiếu nhỏ với hàng hóa hạn chế; chủ yếu là thời hạn ngắn (3 năm) • Trái phiếu dự án/công trình chưa phổ biến • Thiếu dịch vụ hỗ trợ: định mức tín nhiệm, bảo lãnh phát hành, dịch vụ tư vấn bảo hiểm chất lượng, và dịch vụ quản lý tài sản • Không bắt buộc đánh giá tín nhiệm

 CASTALIA

Khuyến nghị

- Hoàn thiện khuôn khổ pháp lý đối với đầu tư vốn tư nhân
- Áp dụng hợp đồng O&M với phí trả trước đối với các dự án cao tốc đầu tư bằng vốn nhà nước.
- Tạo các cơ hội và công cụ đầu tư bền vững
- Cải thiện thị trường vốn để thu hút nhà đầu tư có tổ chức

11/20/2023 FOOTER GOES HERE 20

—

Liên hệ ông, Phan Vinh Quang, Dự án AEO Việt Nam, email:
phanvinhquang@gmail.com, tel: 0903429990.



USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

PHÁT BIỂU THAM LUẬN

ÔNG NGUYỄN BẮC THỦY – TRƯỞNG PHÒNG KINH TẾ ĐẦU TƯ VÀ HỢP ĐỒNG XÂY DỰNG CỤC KINH TẾ XÂY DỰNG, BỘ XÂY DỰNG

Thưa TS. Vũ Tiến Lộc, anh Phan Vinh Quang, anh Lê Đình Vinh và tất cả các quý vị đại biểu.

Trước hết cho phép tôi bày tỏ lời cảm ơn sâu sắc nhất đến VIAC và anh Lộc đã chân trọng mời Bộ Xây dựng tham gia sự kiện rất ý nghĩa trong bối cảnh của Việt Nam hiện nay. Suốt từ đầu đến giờ anh Vinh và anh Quang cũng như anh Lộc và các anh cũng đã chia sẻ trong bối cảnh chúng ta đang nhu cầu đầu tư lớn mà nguồn lực có giới hạn, vì vậy đòi hỏi đất nước chúng ta phải tìm nguồn lực, các phương pháp, phương án. Đặc biệt trong nhiều năm nay, chắc hẳn các vị đều biết đất nước Việt Nam từ Đảng, Nhà nước, Quốc hội, Chính phủ đều có chủ trương làm thế nào để thu hút được nguồn lực trong xã hội vào trong đầu tư. Và một trong những cái tôi rất ấn tượng đó là làm thế nào đó để dự án của chúng ta tạo được niềm tin, hay như anh Huy nói, làm thế nào để kết hôn với chủ rể với chủ rể là công và cô dâu là tư. Chúng ta phải tạo được niềm tin đó thì xã hội mới có thể huy động được nguồn vốn.

Trước hết tôi đánh giá cao hai báo cáo ngày hôm nay, như quý vị biết ngày hôm nay, cách đây khoảng một tuần, VCCI đã công bố một báo cáo cũng liên quan đến chủ đề của PPP này. Trong báo cáo đó đã chỉ ra được thực trạng của lĩnh vực PPP của chúng ta, đặc biệt là hai lĩnh vực giao thông và năng lượng, đây là hai lĩnh vực trọng yếu nhằm thu hút, thúc đẩy các lĩnh vực khác phát triển, rồi trong báo cáo cách đây một tuần thì VCCI cũng đã chỉ ra được những thuận lợi và khó khăn đồng thời cũng chỉ ra được các giải pháp. Đặc biệt như vừa xong, đại diện của hai nhóm tác giả cũng nói là câu chuyện của pháp luật của chúng ta vẫn còn nhiều tồn tại hạn chế mặc dù chúng ta đã luật hóa được một phương thức rất quan trọng đó là phương thức PPP vào năm 2020. Tuy nhiên đây cũng có thể nói là lần đầu, ví dụ như các nhóm tác giả đã chỉ ra có phải chăng chúng ta duy trì mức vốn như vậy, như anh Lộc đã nói, ví dụ như chúng ta phải tối thiểu 1500 hay chúng ta duy trì mức tối đa tham gia của Nhà nước vào tối đa 50%.

Vừa rồi cũng xin thưa với các quý vị tham gia Hội nghị hôm nay, chắc quý vị cũng biết ngay từ đầu, anh Lộc cũng đã nói mới đây thôi tại Kỳ họp Quốc hội, Quốc hội cũng đã bàn đến giải pháp để giải quyết các khó khăn trong việc thực hiện các giải pháp dự án PPP này. Đặc biệt là có thể ban hành các Nghị quyết cho các dự án mang tính chất đặc thù. Ngay hôm sau đó, tôi cũng có tham gia cuộc họp, Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà đã bàn đến những giải pháp để tháo gỡ khó khăn cho lĩnh vực PPP này. Bấy lâu nay chúng ta không thu hút được, đó là điều đáng tiếc. Và hôm nay chúng ta ngồi đây nghe công bố hai báo cáo rất hữu ích, một cái liên quan trực diện đến các vấn đề cụ thể và thực tiễn đối với dự án PPP đó là liên quan đến việc các hợp đồng BOT, BLT và O&M.

Trong báo cáo chắc chúng ta đã đọc và nghe anh Vinh trình bày trong nội dung của báo cáo, tôi đánh giá rất cao các anh đã chỉ ra được những đặc tính của ba hợp đồng này và từ những đặc tính đó để đáp ứng những nguyên tắc cơ bản chung trong quan hệ hợp đồng cũng như các nguyên tắc riêng áp dụng như anh Vinh sử dụng, đó là đặc thù cho các hợp đồng này. Từ đó đã chỉ ra được những gì mà chúng ta cần phải lưu ý thì chúng ta cần phải quan tâm. Đây là một tài liệu rất tốt không chỉ cho cơ quan Nhà nước mà còn phục vụ cho các chủ thể trực tiếp tham gia quá trình đàm phán rồi hình thành hợp đồng PPP nói chung và đặc biệt là ba hợp đồng này nói riêng. Với những kết quả này, tôi hy vọng rằng trong tương lai, nhóm nghiên cứu cùng với sự dẫn dắt của VCCI, VIAC sẽ nghiên cứu mở rộng hơn về các mẫu hợp đồng khác để làm nền tảng cho các cơ quan quản lý nhà nước

xem xét, biên soạn những mẫu hợp đồng làm sao cho phù hợp với quy định pháp luật và đáp ứng được như cầu thực tiễn.

Bên cạnh đó tôi cũng mong muốn rằng về phía nhóm nghiên cứu của báo cáo cũng như các nhà đầu tư cần nhắc và đánh giá đưa ra những điều kiện làm thế nào, như vừa rồi anh Quang đã nói, chúng ta phải gắn liền xác định ngay từ đầu dự án này thu hút đầu tư nhà đầu tư phải gắn liền với dự án đầu tư khác. Vậy thì chúng ta phải có cơ chế rõ ràng, mong rằng nhóm nghiên cứu chúng ta để tâm đến điều kiện của Việt Nam hiện nay. Có phải chăng là hiện nay, chắc hẳn các quý vị ngồi đây hiện nay cũng biết Ấn Độ là một trong các quốc gia có thể nói là thành công nhất trong lĩnh vực PPP. Cá nhân tôi cũng đã được tham gia thảo luận hội thảo cùng với các Bộ, ban, ngành. Mô hình PPP ở Ấn được đánh giá rất cao mặc dù PPP không phải là khởi nguồn từ Ấn Độ nhưng phải chăng chúng ta mang mô hình PPP từ Ấn Độ vào Việt Nam là có thể thành công được thì mong nhóm nghiên cứu khi đánh giá những cái này cũng gắn liền với những điều kiện của Việt Nam, ví dụ như chúng ta bây giờ nguồn tài chính rất thiếu hụt. Anh Quang có đề cập đến dự án Đường vành đai 4 của Thủ đô Hà Nội, chúng ta cũng rất băn khoăn là liệu PPP với tổng mức đầu tư lớn như thế và với quyết định của luật chúng ta, các nhà đầu tư có thu hút được vốn hay không.

Ngoài ra, có phải chăng nhà nước chỉ tăng vốn đầu tư làm giải pháp tham gia vào dự án PPP, có phải chăng đầu tư là thế mạnh của nhà nước, tôi cho rằng không phải vậy, nhà nước như các anh nói chúng ta đang thiếu nguồn lực thì chúng ta cần huy động các nguồn đầu tư khác. Nhà nước cần cái gì, thì tôi mong rằng nhóm nghiên cứu có thể trong tương lai hoặc trong luật này bổ sung nội dung đó vào trong báo cáo nghiên cứu của mình để làm nền tảng cho các cơ quan nhà nước. Ví dụ tôi nói thế mạnh của nhà nước là cơ chế, và cơ chế đó nằm đâu đó rải rác trong tất cả các cơ chế đầu tư. Vậy có phải chăng chúng ta nên nghiên cứu các cơ chế đó thay vì chúng ta thúc đẩy khối đầu tư của nhà nước, tăng tỷ lệ vốn nhà nước lên thì hôm nay tham dự cùng với VIAC cũng chỉ xin cho phép phát biểu đôi lời như vậy và cũng một lần nữa xin cảm ơn anh Lộc cùng VIAC đã mời Bộ Xây dựng tham dự một sự kiện công bố hai báo cáo rất quan trọng trong lĩnh vực đầu tư và mong rằng trong tương lai, phía anh Lộc cùng các nhóm nghiên cứu đưa ra được những đề xuất, giải pháp cụ thể và xác thực hơn để các cơ quan quản lý nhà nước có thể lắng nghe, sửa đổi những pháp luật làm sao cho PPP đi vào thực tiễn, phù hợp với điều kiện của VN.

Xin chúc sức khỏe các anh chị, các quý vị đại biểu tham dự hội nghị và chúc hội nghị thành công tốt đẹp.

PHÁT BIỂU THAM LUẬN

GS. TS. TRẦN CHỦNG – CHỦ TỊCH

HIỆP HỘI CÁC NHÀ ĐẦU TƯ CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM

Kính thưa các vị đại biểu. Tôi đến từ Hiệp hội Các nhà đầu tư Công trình Giao thông Đường bộ Việt Nam. Tôi xin cảm ơn VIAC, cũng như LS Vinh đã dành thời gian nghiên cứu về một mẫu hợp đồng theo phương thức PPP. Trong nền kinh tế thị trường hiện nay, chúng ta đều biết hợp đồng kinh tế là văn bản pháp lý có giá trị tranh chấp cao nhất. Thế nhưng thời gian vừa qua, ngay cả những hợp đồng BOT cũng trở thành những khó khăn trong việc giải quyết tranh chấp. 08 dự án BOT mà chúng ta đều biết mà cho tới nay đã mất 02 năm để giải quyết nhưng vẫn không thể xử lý. Tôi rất cảm ơn VIAC đã tổ chức nghiên cứu mẫu hợp đồng này, và cũng rất mừng sẽ có hai mẫu hợp đồng mới là BTL và O&M. Chính những mẫu hợp đồng mới ấy sẽ tạo ra cơ hội để những phương thức đối tác công – tư được áp dụng rộng rãi hơn chứ không chỉ riêng BOT, vì cũng phải thú thực là hiện nay BOT cũng gặp rất nhiều khó khăn. BOT gặp khó khăn nhất trong thời điểm hiện nay, ngoài việc bất bình đẳng giữa nhà nước và nhà đầu tư, chính là vốn. Vốn nhà nước dù có kích hoạt lên 70 – 75% mà nhà đầu tư tư nhân làm thì vẫn có lợi, vì như tôi theo dõi, các nhà đầu tư tư nhân làm các công trình đường cao tốc đều làm nhanh hơn, chất lượng hơn và có thể vốn không tăng lớn. Chính vì vậy, vấn đề về vốn như anh Vinh trình bày rất thú vị.

Tuy nhiên, tôi xin phép được đi vào góp ý chi tiết vào phần trình bày của anh Quang về vốn sau, còn bây giờ tôi xin góp ý về phần trình bày của anh Vinh.

Trước hết, đối với hợp đồng BOT, tôi nghĩ anh đã gõ được sự bình đẳng giữa hai chủ thể. Ở trong báo cáo, anh dùng cụm từ “cơ quan nhà nước có thẩm quyền” chứ không dùng chữ “nhà nước”. Phải nói rằng khi tháo gỡ được điều này thì rất tốt cho sự bình đẳng giữa các bên trong hợp đồng.

Thứ hai, một trong những vấn đề khó khăn nhất hiện nay là sự tuân thủ trách nhiệm nhà nước liên quan đến vấn đề là (1) giải phóng mặt bằng và (2) những công việc liên quan đến bàn giao mỏ vật liệu. Hai vấn đề này đối với ngành giao thông vận tải không thể là tỷ lệ giải phóng mặt bằng quyết định thành công được. Có nhiều tỉnh đã giải phóng mặt bằng đến 90%, 98 – 99% mặt bằng nhưng không thể làm đường được, đường phải làm một mạch. Vì vậy, công tác giải phóng mặt bằng là một trong những vấn đề khó khăn của rất nhiều dự án. Tôi nghĩ rằng trong báo cáo anh Vinh đề cập đến những vấn đề này là rất cần thiết. Đây là một trong những vấn đề có thể tháo gỡ khó khăn liên quan đến việc triển khai dự án. Nhưng tôi đồng thời cũng đề nghị phải quy định rất rõ trách nhiệm của CQNNCTQ quản lý về mặt chất lượng và quản lý an toàn lao động. Thời gian vừa qua xảy ra một số dự án gần như giao khoán cho nhà đầu tư, CQNNCTQ gần như chỉ quan tâm đến vấn đề quyết toán, thúc đẩy tiến độ. Nhưng để lâu dài mà nói, thì vẫn là vấn đề về chất lượng, phải quy định rất rõ trách nhiệm của cơ quan nhà nước về quản lý chất lượng cũng như trách nhiệm quản lý an toàn lao động.

Ngoài ra, một vấn đề có thể nói là khó khăn nhất hiện nay đó là chúng ta chưa có cơ chế để chuyển giao tài sản. Ở đây anh Vinh có nêu ở mục trên, nhưng cũng cần phải quy định rất rõ ràng quy trình, trình tự, các yêu cầu, các tiêu chuẩn và các điều kiện kỹ thuật để chuyển giao. Tôi nói đến vấn đề chuyển giao là vấn đề đánh giá các công trình còn lại như thế nào, bao nhiêu vấn đề kỹ thuật, vấn đề chất lượng, vấn đề tiền vốn. Và đặc biệt chuyển giao thường khi hết hợp đồng, nhưng cũng có chuyển giao giữa chừng cũng phải có quy định. Nếu không có quy định chuyển giao thì cũng sẽ gặp rất nhiều vướng mắc như 08 dự án BOT vừa rồi. Về các dự án BOT thì tôi xin phép có những ý kiến như vậy.

Về hai hợp đồng BTL và hợp đồng O&M. Hợp đồng BTL về các lĩnh vực khác có thể ổn, nhưng lĩnh vực giao thông thì đang vẫn còn nhiều vướng mắc ở hai vấn đề. Thứ nhất là về hình thức thanh toán như thế nào, nguồn thanh toán ở đâu. Hiện nay nhiều địa phương rất mong muốn triển khai hợp đồng BTL, ví dụ như Điện Biên mong muốn xây dựng đường cao tốc nối Lạng Sơn với Sơn La, Điện Biên. Tỉnh sẵn sàng đồng ý để 10 năm, tức là hai nhiệm kỳ, để hoàn thiện. Tuy nhiên khi đề xuất ra HĐND, thì HĐND lại không đồng ý. Nếu anh gỡ được vướng mắc ở các vấn đề này – thứ nhất là hình thức thanh toán như thế nào và thứ hai là cách thanh toán ra sao thì rất hay. Có lẽ đối với giao thông, bàn giao, quản lý, khai thác, vận hành thì quản lý liên quan chủ yếu đến bảo trì công trình thôi, không có chuyện thu phí, khác với chuyện xử lý rác thải của bệnh viện.

Đối với hợp đồng O&M, tôi có một số đề nghị như sau. Hợp đồng O&M thì có thể nói là một trong những vấn đề rất quan trọng. Hợp đồng O&M là cách thức tiếp nhận, cách thức tiếp nhận của hợp đồng O&M là làm xong rồi mời vào hay thế nào. Với tư cách là chủ tịch hiệp hội các nhà đầu tư, sau này các nhà đầu tư hỏi chúng tôi sẽ đấu thầu O&M như thế nào, tôi sẽ trả lời là trước hết, trước khi đấu thầu các bạn phải hiểu được đối tượng như thế nào. Công trình tôi đang dự định đấu thầu, tôi không biết như thế nào cả. Như vậy, nhà đầu tư O&M xuất hiện khi nào? Khi công trình xong hay khi công trình đang thực hiện? Một số nhà đầu tư O&M đã xuất hiện trước khi công trình hoàn thiện xong, nên họ có một đội ngũ giám sát tình trạng chất lượng công trình này. Như hiện tại, chất lượng công trình chưa có đảm bảo là một vấn đề rất khó. Nếu sắp tới nhà nước mở O&M thì cũng rất khó có nhà đầu tư, bởi ở đó có những rủi ro về chất lượng.

Thứ hai, tôi cũng muốn kiến nghị là mọi người cũng chưa hiểu rõ về cấu phần của O&M, vậy nên tôi cũng đề nghị là cần làm rõ cấu phần của O&M là gì. Xưa nay nhiều người nghĩ chỉ bao gồm thu phí, nên hợp đồng sẽ về chuyển nhượng quyền thu phí; nhưng tôi nghĩ O&M có rất nhiều nội dung, mà thu phí là một trong những nội dung đó. Thu phí, đảm bảo an toàn giao thông, tổ chức giao thông, các sản phẩm của công trình đi theo, và đặc biệt là một cấu phần rất lớn và yêu cầu khối lượng tài sản lớn, đó là công tác bảo trì trong suốt thời gian đó. Và chúng ta đang tính qua 2 – 3 năm, thì tôi không hiểu chúng ta sẽ bảo trì kiểu gì, vì chúng tôi ở ngành giao thông là thường 5 năm mới trùng tu một lần. Vì vậy nên về vấn đề thời gian chúng tôi nghĩ cần bàn thêm. Nếu không có những tiêu chuẩn về vấn đề này thì sẽ gặp rất nhiều khó khăn.

Còn đối với vấn đề các công trình dịch vụ đi theo thì quản lý giao thông như thế nào. Hôm trước khi họp với ban pháp chế của VCCI, thì các anh có đề nghị là gắn các công trình xây dựng vào hợp đồng O&M này, cá nhân tôi không đồng ý vì công trình trạm dừng nghỉ, trạm kỹ thuật phục vụ cho đường cao tốc không phải là sản phẩm của đường cao tốc, nên O&M chỉ là những công trình đó thôi. Quan điểm của mọi người có sự khác biệt như vậy. Vì vậy, cấu phần của O&M như thế nào cần quy định rõ.

Tôi xin trình bày những vấn đề như vậy thôi. Tuy nhiên, sắp tới với tư cách hiệp hội các nhà đầu tư, tôi cũng đã bàn với anh Lộc sẽ tổ chức một buổi tọa đàm sâu hơn, thông qua tinh thần O&M của anh Giang và Quốc hội sắp tới đồng ý cho thu phí dự án đường cao tốc do nhà nước đầu tư. Hiệp hội chúng tôi sẽ tổ chức tọa đàm với các chuyên gia, các nhà đầu tư và có thể đề nghị các kiến nghị, giải pháp kỹ thuật để chúng ta thực hiện hiệu quả hơn O&M.

Một lần nữa, tôi xin cảm ơn nhóm tác giả và ban tổ chức đã đầu tư nghiên cứu như thế nào. Hiệp hội chúng tôi rất hoan nghênh, ủng hộ và hỗ trợ để PPP không “nguội lạnh”.

PHÁT BIỂU THAM LUẬN
ÔNG PHẠM ANH TUẤN – PHÓ CHỦ TỊCH
HỘI PHÁP LUẬT XÂY DỰNG VIỆT NAM (SCLVN)

Với tư cách là đại diện cho hội những người làm nghề về đấu thầu xây dựng thì chúng tôi đánh giá đây là 1 báo cáo có tính chất tiên phong, cơ bản không phải nằm trong khối nhà nước. Báo cáo về việc đánh giá này mặc dù PPP đã được giới thiệu ở Việt Nam hơn 20 năm rồi.

Có một số khái niệm mới ở Việt Nam cũng được giới thiệu và kiến nghị, và dường như trách nhiệm của các chuyên gia trong hợp đồng cũng đã được trở nên rõ hơn. Còn về đầu tư nói chung, hiện nay Châu Á có nguồn lực lớn nhất và cần được khai thông. Cái này thì ai cũng biết, các quỹ điển hình như là quỹ hưu trí, quỹ đầu tư dài hạn, các nguồn từ phía các doanh nghiệp bảo hiểm nhân thọ, bảo hiểm nói chung, các nguồn vốn từ các nhà đầu tư thương mại luôn luôn cần các danh mục đầu tư dài hạn để đảm bảo việc duy trì phát triển nguồn lực về xây dựng. Đầu tư dài hạn ổn định là nền tảng quan trọng trong quỹ đầu tư ngắn, trung và dài hạn, ổn định thị trường tài chính và thị trường đầu tư. Theo đó là hàng loạt dịch vụ công ăn việc làm.

Việc vay hay huy động vốn từ các nguồn chính thức của nhà nước và vay ngân hàng càng ngày càng khó, chúng ta phải biết nhượng quyền là một khái niệm không mới nhưng mà mô hình nhượng quyền từ tài sản có sở hữu nhà nước là một khái niệm hết sức tích cực và lần đầu tiên được giới thiệu rất là rõ. Rất mong được các cơ quan quản lý nhà nước lắng nghe thấu đáo và làm rõ những quyền được đảm bảo tài chính từ chính tài sản của nhà nước bao gồm tài sản hữu hình. Cộng thêm quyền thì nó chính là một tài sản thực sự hấp dẫn nhà đầu tư, nhà đầu tư căn cứ thêm tài sản sẵn có đây sẽ an tâm khi đầu tư vào một dịch vụ mà nhà nước đang kêu gọi đầu tư, tăng thêm nguồn vốn cho dự án Nhà nước. Nếu như dự án đấy lại có nguồn vốn khác ổn định mà các chỉ tiêu về kinh tế rõ ràng thì nhà đầu tư kinh doanh sẵn sàng bù đắp dòng vốn đấy và nhà nước hoàn toàn có thể mượn nguồn vốn từ tư nhân và họ có thể nhận biết và quyết định đầu tư rõ ràng hơn.

Tất nhiên, tất cả các nhà đầu tư như chúng tôi được biết, các nhà đầu tư đặc biệt là PPP dài hạn từ 20-30 năm thì họ cũng đều tính cả, rất khó. Hợp đồng PPP luôn luôn là hợp đồng khó, có nhiều đối tác, nhiều tác nhân. Trong quan niệm cách đây khoảng 20 năm, nhà nước chúng ta nhìn đối tượng PPP chỉ là hai bên, thực chất với các nước phát triển như Anh, Hàn Quốc và Châu Âu thì PPP được cam kết bởi nhiều bên trong đó có nhà đầu tư, tập thể nhóm ngân hàng, nhà vận hành. Họ thường có cam kết với các đơn vị bảo hiểm, vừa bảo hiểm cho tài sản của chính họ, vừa là đối tác tham gia đầu tư. Cho nên dữ liệu để mà chế độ trong hợp đồng luôn luôn là có. Tôi nghĩ là không nên theo hướng đóng mà nên mở để tạo điều kiện cho các bên cùng tham gia trong quá trình dự thảo, cho nên cách tiếp cận giữa nhà nước và các bên tham gia vào hợp đồng PPP cần mềm dẻo hơn, hướng đến thị trường, phù hợp với định hướng chung của nhà nước chúng ta là hội nhập với nền kinh tế.

Các điều khoản là những tiêu chí cứng, tôi đề xuất là nếu được thì hội thảo có thể đề xuất xem xét các tiêu chí cứng tức là các điều kiện riêng mà giá về điều khoản, tăng giá dịch vụ công thì tất cả những thứ đó cần điều kiện cứng và chất lượng dịch vụ đầu ra phải chịu sự kiểm soát của điều kiện cứng để bớt tình trạng giấy tờ. Nếu các điều khoản càng cứng, càng rõ bao nhiêu thì nhà đầu tư càng an tâm. Chẳng hạn như là giá, có thể là ấn theo một hình thức khách quan, điều chỉnh dự án dịch vụ công theo chỉ số giá ngoài lạm phát do nhà nước công bố, như vậy rất hay. Ai cũng đều biết năm nay chỉ số giá tăng 10% thì như vậy điều khoản cứng này sẽ làm cho nhà đầu tư biết lời và lỗ thì bài toán tài chính của chúng ta sẽ rõ ràng. PPP nói chung không phải ở đâu cũng

thành công và không phải ở quốc gia nào cũng thành công, với loại hình như dự án đầu tư về giao thông thường là dự án dễ nhất, tương ứng rõ về nguồn thu, rõ về khoản đầu tư thì nhà nước nên tập trung trước vào dự án giao thông, các dự án kế theo như là nhà máy điện hoặc xử lý nước thải cũng đo lường được một cách dễ dàng.

Tôi được tiếp cận hai báo cáo kể trên và thực sự đánh giá cao về nội dung và các góp ý hết sức rõ ràng của VIAC và của các bên liên quan. Chúng tôi sẵn sàng đồng hành cùng VIAC và các bên liên quan trong các báo cáo kế tiếp và rất mong báo cáo này được các cơ quan quản lý nhà nước lắng nghe và xin chúc hội nghị thành công tốt đẹp, chúc quý vị sức khỏe, xin cảm ơn.

PHÁT BIỂU THAM LUẬN

PGS.TS. DƯƠNG ĐĂNG HUỆ - HIỆP HỘI CÁC NHÀ ĐẦU TƯ CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM
TRỌNG TÀI VIÊN TRUNG TÂM TRỌNG TÀI QUỐC TẾ VIỆT NAM

Trước hết, chúng tôi đánh giá cao tính thiết thực, bổ ích của hội thảo ngày hôm nay. Tôi đã tham gia rất nhiều hội thảo, nhưng tôi rất thích hội thảo này. Cách đây một tuần tôi cũng đã tham dự một hội thảo như thế này. Và ngày hôm nay tôi cũng tham gia một hội thảo như thế này, và ngày hôm nay lại tiếp tục tham gia một hội thảo nữa. Tôi thấy hội thảo rất thiết thực bởi một số khía cạnh như sau. Các đồng chí biết là pháp luật về PPP là một trong những lĩnh vực pháp luật yếu nhất của chúng ta hiện nay và lý do tại sao yếu thì các đồng chí đã biết rồi. Điều chỉnh một quan hệ pháp luật phức tạp như vậy nhưng chỉ có một văn bản luật khoảng 100 điều, 1 nghị định và một vài thông tư, đúng là muối bỏ biển, một đối tượng điều chỉnh phức tạp như vậy mà chúng ta lại cho vào một môi trường pháp lý, một hệ thống pháp lý phức tạp như vậy thì thực sự như muối bỏ biển. Trong hoàn cảnh có rất nhiều vấn đề cần được điều chỉnh bởi luật mà chúng ta không có luật, thì chúng ta lại có điều lệ mẫu. Điều lệ mẫu là một công cụ hết sức quan trọng giúp chúng ta xử lý các vấn đề phát sinh trong quá trình ký kết hợp đồng, những gì luật pháp không có chúng ta bổ sung bằng mẫu đó. Các đồng chí nghĩ ra vấn đề này rất hay. Thực ra trong việc điều chỉnh các quan hệ xã hội, có hai công cụ thôi, đó là pháp luật nhà nước và mẫu. Ngoài pháp luật ra rồi, thì bây giờ nhà đầu tư có thể nhìn vào mẫu điều lệ, mẫu hợp đồng để ký kết. Tôi đánh giá rất cao vì những kết quả nghiên cứu này cung cấp cho các nhà đầu tư một phương tiện để xử lý những vấn đề mà pháp luật chưa có. Đó là ý nghĩa thứ nhất.

Ý nghĩa thứ hai thì như các đồng chí đã biết rồi, sắp tới chúng ta sắp sửa luật, vì đã ba năm rồi, cần phải sửa luật chứ. Vài tháng nữa là kỷ niệm ba năm ban hành luật này, và chúng ta phải sửa luật, tất nhiên chúng ta không sửa đổi ngay, chúng ta sửa nghị định, sửa thông tư. Vậy nên thưa các đồng chí, những điều chúng ta thảo luận ở đây ngày hôm nay sẽ được các cơ quan có thẩm quyền nghiên cứu để sửa đổi bổ sung. Sắp tới chúng ta sửa đổi Nghị định 35, Nghị định 28, sửa đổi các thông tư, nên đây là một nguồn tư liệu, kiến thức vô cùng quan trọng. Có tham khảo ý kiến của đồng chí Vinh ở đây để cho vào dự thảo sửa đổi luật. Đây là một nguồn tri thức rất cần thiết để giúp các cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoàn thiện pháp luật về PPP. Sắp tới các đồng chí phải tiếp tục nghiên cứu, các cơ quan nhà nước phải nghiên cứu. Đây là một cuốn sách gối đầu giường không những cho các cơ quan nhà nước, mà còn cho các trung tâm đào tạo, các đại học luật,... Đây cũng là một tài liệu phục vụ tốt để giảng dạy cho các vấn đề pháp luật và khoa học pháp luật về đầu tư PPP. Trên cơ sở như vậy tôi đánh giá rất cao. Thịnh thoảng có một vài tài liệu như này rất quý. Đó là ý nghĩa của báo cáo này.

Đó là tôi nói về tính thời sự, tính cần thiết của công trình nghiên cứu.

Ý thứ hai là nhận xét về nội dung. Về mặt nội dung, chúng tôi nhận thấy so với dự thảo lần trước, bản lần này hoàn thiện hơn rất nhiều. Hoàn thiện không chỉ về số lượng các vấn đề nêu ra, mà còn cả chất khoa học, chất lý luận của từng vấn đề mà nhóm nghiên cứu nêu ra. Bản báo cáo ngày hôm nay mới về hình thức, mới về nội dung. Và đặc biệt nội dung nêu ra hoàn toàn hợp lý. Ví dụ như thế này, một trong những vấn đề ách tắc nhất hiện nay là gì, là khi nhà nước vi phạm hợp đồng thì nhà nước chịu trách nhiệm bằng cái gì. Tiền ngân sách không phải đơn giản, vô cùng phức tạp, các đồng chí biết rồi. Nhà nước vi phạm rất nhiều vì quan niệm là cấp trên, tuy là hợp đồng công tư ấy, là quan hệ theo chiều ngang đó, nhưng Nhà nước vẫn là "anh cả", là "cấp trên". Vậy thì phải có chế tài để đảm bảo sự bình đẳng, thì trong này quy định rất cụ thể, khi nào thì như thế nào. Không có

tiền thì phải kéo dài thời hạn thực hiện hợp đồng. Bây giờ hợp đồng quy định 30 năm, thì phải kéo dài ra 35 năm. Tóm lại trong báo cáo này tìm ra rất nhiều giải pháp tôi cho là hợp lý để giải quyết các vấn đề này. Nói tóm lại về mặt nội dung thì cơ bản tốt.

Nhưng cũng có một vấn đề tôi thấy nếu có thể làm được thì tốt hơn, còn nếu không làm được thì báo cáo này cũng đã đủ được thông qua để viết sách. Tóm lại có một công trình BOT, vấn đề đặt ra ai là chủ sở hữu của đoạn đường này. Đây là một câu hỏi, vấn đề pháp lý. Bởi vì đây là một tài sản, thì tài sản này thuộc sở hữu của ai, đặt vấn đề về quyền đối với tài sản đó. Thế thì thừa đồng chí, theo nghị định 63, thì doanh nghiệp dự án và nhà đầu tư là chủ sở hữu. Đó là luật cũ, còn đến luật mới, thì không có quy định. Tôi hiểu như thế này: ngày xưa nói công trình này là của nhà đầu tư là sai, vì quy định quốc tế bảo là nhượng quyền, tức là nhờ nhà đầu tư làm thôi, chứ sau khi làm xong rồi thì không có quyền gì. Mặc dù là nhà đầu tư bỏ vốn, bỏ công sức, nhưng công trình đó là của nhà nước, đó là theo quan niệm của các quốc gia phương tây như vậy. Nhưng quan niệm của chúng ta khác với quan niệm nước khác, nên các tài sản của dự án đang "vô chủ". Thừa với quý vị, nếu như đề cập thêm một số vấn đề mang tính lý luận như vậy, thì sẽ rất tốt. Quan niệm của tôi, và không phải ai cũng hiểu như thế, là công trình đó thuộc sở hữu nhà nước. Nhà nước là chủ sở hữu, nhưng nhà đầu tư có quyền kinh doanh, quyền chiếm hữu, quyền sử dụng, quyền định đoạt,... Nên chẳng, có thể làm sâu sắc thêm một số vấn đề mà lý luận Việt Nam đang bế tắc. Với một số tiền hạn hẹp, thời gian hạn hẹp, nhóm tác giả có thể tiếp tục nghiên cứu để làm tốt hơn báo cáo này.

Tôi rất vui mừng được tiếp xúc với hai báo cáo này. Tôi xin hết.

PHÁT BIỂU THAM LUẬN

BÀ NGUYỄN PHƯƠNG QUẾ - CỤC QUẢN LÝ ĐẦU THẦU, BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

Thưa anh Vũ Tiến Lộc, kính thưa các quý vị đại biểu.

Tôi xin tự giới thiệu tôi đến từ Cục Đấu thầu của bộ kế hoạch đầu tư. Về hai báo cáo được công bố trong hội thảo tôi tin rằng đã có rất nhiều ý kiến góp ý trực tiếp từ chị Lê và phía Cục quản lý Đấu thầu và nhóm nghiên cứu xây dựng về hoàn thiện các báo cáo. Về phía Cục chúng tôi đánh giá rất cao những kết quả nghiên cứu nội dung trình bày cũng như các ý kiến đưa ra cho báo cáo huy động tài chính mới cho dự án cơ sở hạ tầng tại VN cũng như báo cáo rà soát các mẫu hợp đồng BOT, BLT và O&M.

Chúng tôi thấy rằng các nội dung trong báo cáo về huy động tài chính cũng đã đưa ra những nghiên cứu về kinh nghiệm quốc tế mà thực ra không mới đối với mô hình O&M mà đã được áp dụng tại Việt Nam. Tuy nhiên những nội dung nghiên cứu về mô hình O&M thì với những đặc tính, ưu thế của mô hình này, đây là những nội dung rất sáng tạo và tôi nghĩ rằng không chỉ riêng phía Cục quản lý Đấu thầu mà các bộ quản lý ngành sẽ rất quan tâm đối với những nội dung này. Đây thực sự là những công cụ tài chính không mới nhưng mà sẽ có những điểm trội so với O&M đã được triển khai tại Việt Nam. Tuy nhiên thực tiễn triển khai cũng chưa nhiều, chưa phát huy được những đặc điểm mà các anh đã trình bày trong báo cáo. Tôi cho rằng về nội dung sâu hơn và sẽ sát hơn quá trình các cơ quan nhà nước hoàn thiện nội dung pháp lý về PPP. Nếu như điều kiện cho phép thì có thể sẽ có những nghiên cứu sâu hơn, sát hơn và đầy đủ chi tiết hơn thì việc hoàn thiện khung pháp lý của PPP không chỉ riêng phía đầu tư mà các bộ ngành cũng sẽ sử dụng những thông tin hữu ích hơn nữa. Đó là một số bình luận đối với cả báo cáo về huy động tài chính, còn với báo cáo rà soát về mẫu hợp đồng tôi đánh giá rất cao về nội dung mà nhóm nghiên cứu đưa ra.

Ở đây nhóm nghiên cứu cũng đã tham khảo những nội dung trong mẫu hợp đồng trong quá trình trình bày anh trưởng nhóm đã đề cập đến, đó là thời điểm năm 2016 cũng đã dự thảo các hội đồng, tuy nhiên cũng còn nhiều lý do chủ quan khách quan khác mà mẫu hợp đồng chưa được phát hành. Cho nên đối với nội dung rà soát báo cáo mà nhóm đã nghiên cứu và được công bố ngày hôm nay, tôi cho rằng là mặc dù khung pháp lý cứng đối với mẫu hợp đồng hiện nay cũng chưa được các bộ quan tâm ban hành theo đúng nhiệm vụ mà Chính phủ giao theo Nghị định 35 cũng như chỉ thị 30 của Thủ tướng trong 2021, bởi vì theo Nghị định 35 về đặc thù của từng ngành lĩnh vực thì các bộ quản lý ngành sẽ ban hành các nội dung chi tiết của mình, trong đó có mẫu hợp đồng. Tuy nhiên đúng như nhận định tại báo cáo cũng chỉ có bộ giao thông ban hành mẫu hợp đồng BOT, với hiện trạng pháp lý như vậy thì việc áp dụng những quy định, thực ra chưa có quy định cứng về mẫu hợp đồng trong từng lĩnh vực nên là với nội dung rà soát của báo cáo thì tôi cho rằng rất là hữu ích đối với các bên mà liên quan đến PPP trong các ngành lĩnh vực. Một lần nữa xin cảm ơn VCCI, VIAC và sự hỗ trợ từ phía USAID đã tiến hành nghiên cứu và công bố hai báo cáo này và tôi tin rằng không chỉ về phía Cục Đấu thầu bộ kế hoạch đầu tư mà cả các bộ quản lý ngành sẽ tìm thấy rất nhiều các nội dung hữu ích qua hai báo cáo này và các nội dung này trong thời gian tới khi mà chúng tôi tham mưu có sửa đổi bổ sung trong văn bản pháp luật, trước hết là Nghị định 35 và 28. Chúng tôi nghĩ rằng phía Cục sẽ nghiên cứu chi tiết những nội dung trong báo cáo để làm sao mà hoàn thiện hơn khuôn khổ pháp lý, tôi xin cảm ơn.

NỘI DUNG THẢO LUẬN KHÁC

HỘI THẢO CÔNG BỐ BÁO CÁO RÀ SOÁT CÁC MẪU HỢP ĐỒNG HỢP TÁC CÔNG TƯ VÀ BÁO CÁO HUY ĐỘNG NGUỒN LỰC TÀI CHÍNH MỚI CHO CÁC DỰ ÁN CƠ SỞ HẠ TẦNG TẠI VIỆT NAM

1. Đại diện Tập đoàn T&T

Xin kính chào anh Lộc và các đại biểu, tôi đến từ tập đoàn T&T. Tôi xin phép có ý kiến như sau, trong quá trình công tác tôi cũng đã được tiếp xúc với một số thể chế quốc tế, tôi thấy họ có những hồ sơ mời thầu mẫu, tức là họ không có hồ sơ hợp đồng mẫu mà họ có hồ sơ mời thầu, thì trong hồ sơ mời thầu mẫu cũng có đầy đủ bộ phận như điều kiện chung về hợp đồng, điều kiện riêng của hợp đồng rồi chỉ dẫn cho người dự thầu thì tôi cho đây là một ý mà chúng ta có thể nghiên cứu thêm vì bây giờ tiêu chí để chấm thầu hiện nay chưa được rõ ràng. Đối với dự án BOT thì là yêu cầu năng lực về mặt đầu tư, vốn, thi công thì việc ví dụ bây giờ đang có dự án Vành đai 4 là dự án rất là lớn, bây giờ nếu có các nhà đầu tư hoặc những nhà thầu mà muốn lập một liên doanh thì có những gói thầu nhỏ hơn thì bây giờ có được phép cộng những kinh nghiệm của gói thầu 10.000 tỷ, thì có được cộng 10 gói thầu 1000 tỷ không với điều kiện gói thầu 10.000 tỷ kia thi công, tức là cùng bản chất với gói thầu 10.000 tỷ. Đó là vấn đề như vậy tôi muốn các nhà nghiên cứu bổ sung thêm như là ví dụ về năng lực tài chính chẳng hạn, như là dự án Vành đai 4 và yêu cầu như là 15% vốn chủ sở hữu có thể lên đến 4000 tỷ là một số tiền rất là lớn và bây giờ đang khống chế các nhà đầu tư, kể cả các nhà đầu tư nhỏ nhất cũng phải tham gia 15%. Ví dụ trong trường hợp đặc biệt có thể giảm xuống dưới 15% hay không. Đây là những câu hỏi mà tôi xin phép được nêu ra để các nhà nghiên cứu có thể có những phương hướng để giải đáp cụ thể cho dự án này trong thời gian tới. Tôi xin hết.

2. David John Whitehead (AusCham, Mavin Group)

I am Vice President of AusCham in Vietnam and on the Board of Mavin Group. This is very interesting from the point of view of the foreign investors. We are a significant group, and we contribute billions of dollars to Vietnam every year. As well as contribution and other things, we built facilities, and we contributed significantly to districts and provincials as well. Many factory facilities are built by large corporations, for example, Samsung and others from Korea and Australia. We required competent authorities to support our facilities, and we are very happy to contribute to the PPP arrangement to those construction work in order to develop logistics and improve supply chains. We are very happy, but we – foreign investors – need further transparency. We need transparency in project management; we need transparency in the selection of contractors, we need transparency in fees and payments, we need transparency in the arrangement. All those things are extremely important, and if we do not have transparency, it is unlikely that large corporations will invest in PPP. This is something I am sure that you consider important which is also extremely important in international investment point of view. As an Australian, we have our government contributes significantly in Vietnam, particularly in Hai Phong. As a community of Australians, we are very interested in the prospect of joining PPP under new laws and regulations. But please remember, transparency is the issue of openness. We have a timeframe and commit to that, we must ensure that the government, the contractor, and other players can follow those guidelines so we can engage together.

3. Phản hồi thảo luận của TS. Ls. Lê Đình Vinh, Giám đốc Công ty Luật Vietthink

Kính thưa ông Vũ Tiến Lộc, kính thưa các quý vị đại biểu, sau khi nghe ý kiến phát biểu từ Bộ xây dựng, rồi Bộ xây dựng giao thông, rồi Bộ kế hoạch đầu tư và các cơ quan liên quan và chuyên gia Dương Đăng Huệ. Một lần nữa tôi thay mặt nhóm tác giả của báo cáo rà soát các mẫu hợp đồng BOT, BLT và O&M, xin bày tỏ sự cảm ơn chân thành đến các quý vị đã đồng hành, đóng góp trong suốt nghiên cứu cũng như là có những ý kiến ghi nhận kết quả nghiên cứu chúng tôi trong ngày hôm nay và những đóng góp để hoàn thiện báo cáo và tôi rất tâm đắc những đóng góp đó.

Chúng tôi đã rất nỗ lực trong quá trình nghiên cứu để ra được kết quả nghiên cứu nhưng mà vẫn còn những cái mà chúng tôi có thể làm tốt hơn. Ví dụ như là ý kiến bác Trần Chung tôi rất tâm đắc, ví dụ như vấn đề về O&M, chúng ta nghiên cứu như vậy nhưng mà cũng có những vấn đề mới đặt ra đó là chúng ta vẫn đang tiếp cận, đối với những công trình mà đang sẵn có đã gọi mở ra 1 cái mới, cái này thế giới đã ghi nhận rồi, O&M phải thiết kế ngay từ đầu, nhà đầu tư phải vào dự án ngay từ khâu thiết kế và sau đó mới chuyển giao vận hành hay là câu chuyện về các cấu phần O&M đặt ra cũng phải nghiên cứu để làm rõ hơn bởi vì đúng là O&M rất là đặc biệt là vấn đề vận hành, vấn đề bảo trì rất là quan trọng. Nó gắn với thời hạn 5 năm, gắn kết với chu kỳ bảo trì và trong bảo trì giao thông, mỗi nhà đầu tư bảo trì, bảo trì xong người ta khai thác để thu hồi như các đồng chí nói thì thời hạn O&M gắn với chu kỳ bảo trì như vậy.

Hai là ý kiến của thầy Huệ, tôi xin cảm ơn của thầy Huệ về những đánh giá rất cao, nếu không nhầm chúng ta đã đưa ra ngay lúc làm hợp đồng PPP. Đối với vấn đề pháp lý, là phải nói đến câu chuyện sở hữu, chủ sở hữu, bởi thầy Huệ nguyên là Bộ trưởng Bộ hợp tác kinh tế cho nên đúng sở trường chuyên ngành của thầy nhưng mà vấn đề rất lớn, đúng là luật PPP này có một điểm mờ mà có lẽ do lý do khách quan. Lúc làm hợp đồng PPP đã đưa ra nhưng mà không giải quyết một cách thấu đáo, các công trình PPP đầu tư công - tư, trong luật PPP là chưa có và khi chúng ta chưa xác định được chủ sở hữu thì quyền sở hữu chúng ta chưa làm rõ được và khi quyền sở hữu chưa làm rõ được thì nó chi phối tất cả các quyền khác, nó cũng đều chưa rõ ràng. Đây cũng là một cái nhưng mà chắc có lý do gì đó bởi vì vấn đề đã được đặt ra ở trong quá trình làm luật lúc bấy giờ lúc đấy luật PPP lại lỡ chuyện đó đi thì cũng xin báo cáo với thầy Huệ là vì vấn đề này lớn quá, bọn em trên cơ sở đấy sẽ tiếp tục nghiên cứu nhưng chắc là ở một công trình khác về một vấn đề lớn hơn về PPP và hệ thống pháp luật về PPP. Còn trong khuôn khổ báo cáo này chỉ là rà soát hợp đồng về PPP, còn nếu đưa vào báo cáo này cũng được nhưng có lẽ đưa vào một cái lớn hơn và qua ý kiến của các cơ quan khác một lần nữa xin được tiếp thu, nhóm tác giả sẽ tiếp tục có những tiếp thu và hoàn thiện báo cáo, sẽ tiếp nghiên cứu và phát triển lối nghiên cứu này.

Một lần nữa xin được cảm ơn các quý vị.

4. Phản hồi thảo luận của ông Phan Vinh Quang, Giám đốc Quốc gia Dự án AEO, Cơ quan Hợp tác Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ (USAID)

Thay mặt nhóm nghiên cứu, tôi xin chân thành cảm ơn những đóng góp rất quý báu của các anh chị. Ở đây có mấy điểm tôi muốn chia sẻ.

Thực ra, chúng tôi cũng đã nhìn nhận vấn đề áp dụng tại Việt Nam và trên thế giới như thế nào. Thực ra, thứ nhất, chúng ta cần phải có quyết tâm chính trị. Nếu chúng ta có quyết tâm làm, thì việc làm nhanh lắm. Như tôi nhìn nhận hiện nay, quyết tâm làm của chúng ta vẫn chưa có. Nói riêng câu chuyện O&M, chúng ta đưa lên Quốc hội, chúng ta bàn tới bàn lui, dù đã có luật rồi, chúng ta chưa có hợp đồng, chúng ta vẫn đang lẩn tránh ở câu chuyện là tại sao lại thu phí ở đường do nhà nước đầu tư. Ở đây, con đường chỉ là một câu chuyện thôi, vẫn còn

nhà máy điện, nhà máy nước, rất nhiều thứ khác. Quốc tế không chỉ cho tư nhân vào khai thác công trình mà còn rất nhiều công trình khác nữa, ví dụ như sân vận động. Thủ tướng nói rồi, sân vận động Mỹ Đình chúng ta làm nhưng vẫn chưa có gì. Tôi nghĩ về mặt thể chế, chúng ta không thiếu – Luật PPP đã cho phép O&M rồi, Nghị định 151 cho phép khai thác tài sản do nhà nước đầu tư rồi. Chúng ta phải lập đề án theo quy trình, quy định pháp luật. Nhưng vấn đề chúng ta có quyết tâm để làm những việc này hay không, tôi nghĩ cái đó là quan trọng. Tất nhiên là khi mà đi vào làm thì sẽ phát sinh vấn đề kỹ thuật, nhưng vấn đề kỹ thuật không phức tạp như chúng ta nghĩ đâu, nếu có quyết tâm thì chúng ta sẽ làm được thôi. Những nước như Ấn Độ, Indonesia họ làm được thì tôi tin Việt Nam làm được. Chip 5G Việt Nam đã làm được rồi, Indonesia đã làm được đâu. Tôi nghĩ là Việt Nam chúng ta nếu quyết tâm thì sẽ làm được vấn đề này.

Vấn đề mà đại diện Cục Đấu thầu nêu ra cũng hết sức quan trọng. Để đi vào thực tế, chúng ta chắc chắn cần những nghiên cứu kỹ hơn, sâu hơn, mà chúng ta chắc chắn phải làm văn bản pháp luật ở đâu, căn cứ nào. Luật PPP, Nghị định 51 chúng ta có rồi, Luật Đấu thầu chúng ta có rồi, cái chúng ta thiếu là quyết tâm. Tất nhiên cái này chúng ta lúc nào cũng có thể nghiên cứu sâu hơn nữa, nhưng vấn đề là sâu hơn nữa để làm gì. Nếu chúng ta có quyết tâm làm thì lúc đó sẽ có nguồn lực, trí tuệ để làm những việc này. Báo cáo với các anh chị, người viết báo cáo này không phải là tôi. Người viết báo cáo này là một người Việt Nam hiện đang sinh sống tại Úc và làm việc cho một công ty đa quốc gia chuyên tư vấn về các dự án PPP trên thế giới và trong khu vực, và anh tên là Hoàng Tiến Giang. Do điều kiện địa lý, anh không thể sang được.

Và tôi muốn trả lời câu hỏi của đại diện Hiệp hội doanh nghiệp Úc. Đúng là vấn đề về transparency và openness là cực kỳ quan trọng. Đây không chỉ là vấn đề quan trọng cho nhà đầu tư, mà còn quan trọng đối với nhà tài trợ cho dự án, là người cho vay. Đối với các ngân hàng, các tổ chức tài chính, họ không thích những gì có thể xảy ra rủi ro, tại vì khi không minh bạch, không rõ ràng thì rủi ro rất cao. Khi đó, chúng ta sẽ phải trả chi phí rất cao vì các ngân hàng, các nhà tài trợ thích những gì chắc chắn, minh bạch. Khi chúng ta làm mọi thứ chắc chắn, thì rủi ro của dự án thấp xuống, chi phí của dự án cũng thấp xuống và lúc đó nhà đầu tư sẽ giảm chi phí. Khi giá thành giảm xuống thì giá bán mới tốt.

Tôi cũng hoàn toàn chia sẻ và đón nhận những đóng góp từ các anh chị và từ phía dự án, chúng tôi đã kết hợp với VCCI làm ba báo cáo nghiên cứu nhằm hỗ trợ VN thực thi các dự án PPP tốt hơn, tích hợp kinh nghiệm quốc tế, hoàn thiện về mặt thể chế cũng như pháp luật tốt hơn, để làm sao chúng ta có những đường cao tốc, nhà máy điện, các công trình PPP tốt hơn nữa vì nhu cầu phát triển kinh tế của Việt Nam cực kỳ cao. Chúng ta đặt mục tiêu trở thành nước phát triển vào năm 2075 và đạt net-zero vào năm 2050, chúng ta cần phải đi trước. Bài học từ điện chúng ta đã đi hơi chậm rồi, nên chúng ta phải đi nhanh hơn trước. Tôi hi vọng những vấn đề về giao thông, cầu cống chúng ta sẽ rút kinh nghiệm để đi nhanh hơn trước.

Tôi xin trả lời ý kiến của đại diện đến từ T&T. Trước đây tôi cũng đã từng làm việc cho IFC 2 năm sau đó cũng làm cho nhiều dự án của USAID. Đúng như anh nói, trong các hồ sơ mời thầu, mẫu hợp đồng họ đã cung cấp hết cả rồi và họ không đàm phán. Các anh có thể không đàm phán lại những điều kiện như thế bởi khi đưa ra hợp đồng mẫu như vậy, thì mọi người đều đưa ra giá thầu dựa trên giá định hợp đồng như vậy, nên việc đàm phán theo các nguyên tắc quốc tế là gần như không có. Các mẫu hợp đồng thì các đơn vị, tổ chức lớn như World Bank đều có. Đó là một nguồn để chúng ta tham khảo.

Ngoài ra, về câu hỏi của anh là 10 dự án con có bằng một dự án to hay không, thì theo ý kiến cá nhân của tôi là không thể. Nếu đã là một dự án nhỏ, xây một nhà 3 tầng sẽ khác với xây một tòa nhà chứ. Không thể nói tôi xây 50 cái nhà 3 tầng, tổng vốn bằng 1 tòa nhà này thì tôi có kinh nghiệm xây tòa nhà. Đó là câu trả lời thứ hai.

Một điểm nữa tôi muốn chia sẻ về quá trình mua sắm ở đây là muốn đảm bảo những bí mật. Nhưng chúng ta ở đây đôi khi phải rất cởi mở. Tôi dự những đợt đấu thầu của USAID chẳng hạn, khi họ ra đấu bài xong, họ đăng tải trên mạng và hỏi các nhà thầu: Chúng tôi giao đấu bài như thế này đã được chưa, các anh có ý kiến gì không, các anh có băn khoăn gì. Sau đó họ tổ chức một hội nghị, như hội nghị này, để những ai có ý kiến đến xem, và họ xem xong sẽ biết hồ sơ mời thầu sau này sẽ na ná như vậy. Trong PPP có một khái niệm gọi là "market sounding", tức là trước khi chúng ta thực hiện một dự án chính thức, chúng ta phải tìm hiểu thị trường. Đó chính là market sounding trong PPP, và không vi phạm gì về việc bí mật trong đấu thầu cả. Cách triển khai này cũng rất phù hợp với ý kiến của những bạn ở Úc là chúng ta minh bạch, minh bạch không chỉ trong quá trình đấu thầu, mà trước khi ra đấu bài chúng ta đã có thể làm như thế rồi. Đó là kinh nghiệm của tôi khi tham gia rất nhiều dự án của USAID, họ đăng trên mạng rồi mới ban hành hồ sơ mời thầu. Nếu không có những khâu đó, rất có thể sau này trong hồ sơ mời thầu của chúng ta vẫn còn những lỗi kỹ thuật, mà sửa lúc đó là vô cùng khó. Tôi xin chia sẻ với anh một số ý kiến như vậy.
