



RÀO CẢN CHÍNH SÁCH ĐỐI VỚI CÁC DỰ ÁN PPP HẠ TẦNG

Báo cáo dẫn đề

Ban Pháp chế - VCCI

Hà Nội, 13/7/2022

1

NỘI DUNG TRÌNH BÀY

- 01** | Vai trò của đầu tư PPP trong phát triển hạ tầng
- 02** | Thực tiễn đầu tư PPP hạ tầng hiện nay
- 03** | Các vấn đề pháp lý còn vướng mắc
- 04** | Tháo gỡ rào cản pháp luật

2



1. VAI TRÒ CỦA ĐẦU TƯ PPP TRONG PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG

3

Nhu cầu vốn đầu tư hạ tầng



- Quy hoạch mạng lưới giao thông đường bộ 2021-2030
 - Đến 2050: 9.014km đường cao tốc, 29.795km đường quốc lộ
 - 2021-2015: cần đầu tư khoảng 78 nghìn tỷ mỗi năm
 - 2026-2030: cần đầu tư khoảng 102 nghìn tỷ mỗi năm
 - Nguồn dự kiến: ngân sách 2/3, tư nhân 1/3



4

Lợi ích của PPP



- Tận dụng khả năng quản trị linh hoạt của tư nhân
 - Đơn giá xây dựng trung bình thấp hơn
 - Thời gian thi công nhanh hơn
 - Chất lượng công trình tốt hơn
- Tránh thất thoát do quản trị tốt
 - Lợi ích chung cho xã hội
 - Ổn định kinh tế vĩ mô do giảm nợ công
 - Phát triển kinh tế nói chung

5

Bản khoăn về PPP



- Quyền lợi của người dân
 - Mức giá dịch vụ có cao?
 - Thu tiền không đúng đối tượng thụ hưởng dịch vụ?
 - Liệu có gian lận?
 - Nâng khống tổng vốn đầu tư?
 - Báo cáo thấp lưu lượng phương tiện?
- ⇒ Các bản khoăn này là chính đáng và cần được loại bỏ

6



2. THỰC TIỄN ĐẦU TƯ PPP VÀO HẠ TẦNG

7



Các dự án do BGTVT quản lý

- 72 dự án
- 139 nhà đầu tư

8

Các dự án

- 03 dự án chuẩn bị đầu tư
 - 02 dự án dừng triển khai từ 2017
- 12 dự án đang lựa chọn nhà đầu tư
 - Không lựa chọn được nhà đầu tư hoặc đàm phán hợp đồng thất bại
- 05 dự án đang triển khai xây dựng
- 51 dự án đang vận hành khai thác
- 01 dự án đã kết thúc hợp đồng

9

Tình trạng các dự án trong giai đoạn chuẩn bị và lựa chọn nhà đầu tư

- Các dự án cao tốc Bắc Nam phía Đông chuyển từ PPP sang đầu tư công
- Nhà nước đã đưa ra phương án rất hấp dẫn, nhưng vẫn không thu hút được đầu tư tư nhân
- Nguyên nhân
 - Doanh nghiệp có năng lực không còn hào hứng
 - Hầu như không thể tiếp cận tín dụng

10

Tình trạng các dự án đã và đang triển khai

- Trách nhiệm của doanh nghiệp

- Thời gian xây dựng tương đối nhanh
- Chất lượng công trình tốt

- Doanh thu giảm so với dự kiến

- 49 dự án có doanh thu thấp hơn dự kiến
- 04 dự án chưa được thu phí hoặc phải dừng thu một trạm
- Có dự án chỉ thu được 13% - 15% dự toán
- Mức doanh thu trung bình chỉ khoảng 50-80% dự toán

11

Nguyên nhân giảm doanh thu

- Covid làm giảm lưu lượng xe
- Phát triển các đường song song hoặc đường tránh qua trạm thu
- Một phần nguyên nhân do phương án tài chính khá lạc quan
- Miễn giảm giá vé cho người dân địa phương
- Một số dự án chưa được CQNN cho phép thu phí
- Mức giá không được tăng theo lộ trình của hợp đồng
- Tình trạng người dân phản đối gây ách tắc phải xả trạm vẫn diễn ra một số nơi

12

Hệ quả



- Quay trở lại cơ chế đầu tư công:
 - Nguy cơ chậm tiến độ, đội vốn như trước đây
- Đáng tiếc
 - So sánh các lĩnh vực PPP khác (môi trường, hạ tầng đô thị...) thì PPP giao thông có lợi thế về nhân lực, kinh nghiệm quản lý dự án
 - Cơ sở pháp lý, phương pháp thực hiện và các tài liệu cũng được chuẩn bị bài bản hơn, nhưng hiện nay không được sử dụng

13

3. CÁC VẤN ĐỀ PHÁP LÝ VƯÔNG MẮC



14

Luật PPP và các văn bản hướng dẫn

- Mất tương đối nhiều thời gian để hoàn thiện Luật PPP và các văn bản hướng dẫn
 - Luật PPP mất hơn 2 năm
 - Các Nghị định hướng dẫn chậm ban hành gần 1 năm
 - Các Thông tư hướng dẫn mất thêm gần 1 năm nữa
 - Cuối năm 2021, Chính phủ phải ban hành Chỉ thị 30/CT-TTg để đốc thúc việc xây dựng các văn bản pháp luật
- Trong thời gian đó thì các bên đều có tâm lý chờ đợi quy định mới
- Đến nay thì pháp luật về PPP đã tương đối hoàn thiện
 - Gần đây nhất là Thông tư 09/2022/TT-BGTVT về lựa chọn nhà đầu tư và hợp đồng
 - Kỳ vọng sẽ giúp đẩy nhanh tiến độ các dự án

15

Giá và điều chỉnh giá

- Luật Giá quy định việc điều chỉnh giá không chỉ căn cứ vào hợp đồng với nhà đầu tư mà còn phù hợp với chủ trương chính sách phát triển kinh tế trong từng thời kỳ
- Hợp đồng:
 - Lộ trình tăng giá thường ở mức 18% sau mỗi 3 năm
- Phù hợp với chủ trương chính sách:
 - Định tính, rất khó xác định

16

Tín dụng



- Dư nợ các dự án PPP giao thông:
 - Khoảng 114 nghìn tỷ
 - Hơn 1% tổng dư nợ tín dụng toàn hệ thống
 - Nợ xấu:
 - 7,4 nghìn tỷ nợ xấu vào cuối năm 2021
 - Khoảng 6,5% vào cuối năm 2021 (mức nợ xấu trung bình hệ thống là 1,5%)
 - Tăng nhanh so với mức 5,7% giữa năm 2020 và chắc chắn sẽ tiếp tục tăng
- Rủi ro tín dụng cao

17

Quản lý rủi ro thanh khoản



- Chính sách hạn chế dùng vốn ngắn hạn cho vay dài hạn
 - Thông tư 36/2014/TT-NHNN, Thông tư 06/2016/TT-NHNN, Thông tư 19/2017/TT-NHNN, Thông tư 16/2018/TT-NHNN quy định giảm dần tỷ lệ vốn ngắn hạn cho vay dài hạn theo lộ trình đến 2020.
 - Thông tư 22/2019/TT-NHNN và Thông tư 08/2020/TTNHNN, tiếp tục giảm tỷ lệ vốn ngắn hạn cho vay dài hạn theo lộ trình giảm dần từng năm và kéo dài đến 2023.
 - Thông tư 13/2018/TT-NHNN: quy định chi tiết về quản lý rủi ro thanh khoản theo các tiêu chuẩn Basel (bài kiểm tra sức chịu đựng, chống maturity mismatch)
- Rủi ro thanh khoản bị siết lại

18



4. THẢO GỖ RÀO CẢN PHÁP LUẬT

19

Giá

- Đang sửa đổi, bổ sung Luật Giá
 - Đề nghị đưa ra khỏi diện Nhà nước định giá tối đa
 - Giá sẽ được tính theo hợp đồng
- Cơ sở xác định giá trong hợp đồng
 - Đề nghị tính theo chi phí vận tải trung bình mà các chủ phương tiện được hưởng lợi
 - Công khai việc thu thập các thông tin đầu vào và tính toán
- Thủ tục điều chỉnh giá
 - Đề nghị chủ đầu tư gửi thông báo trước 30 ngày cho CQNN
 - Nếu CQNN không phản đối thì chủ đầu tư tự tăng giá theo hợp đồng
 - Nếu CQNN phản đối thì cần nêu rõ phương án bù cho chủ đầu tư trong quyết định phản đối

20

- Cần có sự phân loại tốt hơn theo từng dự án chứ không nên gộp chung:
 - Ví dụ: Dự án thu phí mở thường bị hụt doanh thu nhiều hơn so với thu phí đóng do phải miễn giảm cho người dân địa phương
- Có lẽ cần một Thông tư về cơ cấu lại nợ, giữ nguyên nhóm nợ với các dự án giao thông
 - Tương tự như Thông tư 03/2021/TT-NHNN và Thông tư 14/2021/TT-NHNN về cơ cấu lại nợ, giữ nguyên nhóm nợ đối với khách hàng khó khăn do Covid.
- NHTM chủ động giám sát doanh thu để giảm rủi ro tín dụng cho các khách hàng đã có nợ xấu từ các dự án BOT trước đó

Tín dụng

21

- Sau khi các dự án cao tốc chuyển sang đầu tư công, nhiều doanh nghiệp đang hướng đến cơ chế O&M
- Cần sớm hoàn thiện quy định pháp luật về O&M giao thông theo Luật PPP mới
 - Nghiên cứu ban hành Thông tư của Bộ GTVT tương tự như Thông tư 09/2022/TT-BGTVT

Các quy định về O&M

22



Đối với dự án mới

- Nhất thiết phải công khai và truyền thông để nhận được sự đồng thuận của xã hội ngay trong giai đoạn chuẩn bị
- Giao quyền nhiều hơn cho các địa phương vì địa phương có động lực lớn hơn trong việc phát triển hạ tầng
- Kiểm toán, quyết toán công khai về tổng mức đầu tư
- Cơ chế giải quyết tranh chấp cần được hoàn thiện, đặc biệt là sử dụng trọng tài
- Không chỉ công bằng Nhà nước – Nhà đầu tư – Người dân mà còn phải công bằng giữa từng người dân
- Công khai và có cơ chế giám sát lưu lượng

23



Trân trọng cảm ơn!

Ban Pháp chế – VCCI
xdphapluat@vcci.com.vn

24