

Cơ chế đặc thù nào để thu hút nhà đầu tư PPP giao thông?

06:02 03/06/2024

Theo các chuyên gia giao thông, Luật PPP có hiệu lực từ năm 2021 đã đề cập tới cơ chế chia sẻ rủi ro giữa Nhà nước và nhà đầu tư. Để tạo niềm tin cho doanh nghiệp, các cơ quan quản lý Nhà nước, chủ đầu tư phải có cam kết về cơ chế đặc thù hỗ trợ.



Cơ chế đặc thù nào để thu hút nhà đầu tư PPP giao thông? Ảnh internet.

Thực tế, các dự án BOT giai đoạn trước đây bị vỡ phương án tài chính thu phí hoàn vốn là do chính sách thay đổi, không được tăng phí theo quy định, nên không chỉ chủ đầu tư, doanh nghiệp dự án, ngân hàng cho vay vốn cũng lo ngại. Muốn thu hút nhà đầu tư, Nhà nước cần có cam kết chia sẻ rủi ro trong hợp đồng ký kết phòng trường hợp dự án bị sụt giảm doanh thu sau khi hoàn thành đưa vào khai thác...

Ông Đặng Tiến Thắng, Phó Tổng giám đốc Công ty cổ phần Cam Lâm - Vĩnh Hảo thi công cao tốc Cam Lâm - Vĩnh Hảo cho hay, hai yếu tố quan trọng nhất là bình đẳng và đồng hành. Quá trình triển khai, cơ quan có thẩm quyền cần phân công đầu mối phối hợp cụ thể, song hành cùng doanh nghiệp dự án đẩy nhanh

thủ tục các hạng mục điều chỉnh, phát sinh (nếu có).

Các hạng mục điều chỉnh thay đổi so với hợp đồng ký kết cũng cần sớm xác định rõ đâu là trách nhiệm của nhà đầu tư. Bên cạnh đó, Nhà nước cần giao quyền nhiều hơn cho các nhà đầu tư, từ khâu nghiên cứu dự án, thiết kế đến thi công. Nói cách khác, Nhà nước chỉ ra đầu bài dự án, tiêu chuẩn kỹ thuật, sau đó nghiệm thu theo quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật. Giải pháp thi công thế nào, ứng dụng công nghệ ra sao sẽ do nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án chủ động...

Những tháng đầu năm 2024, bức tranh đầu tư hạ tầng giao thông PPP có thêm những mảnh ghép mới, khi lần lượt các dự án đường bộ cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh, Hữu Nghị - Chi Lăng được khởi công.

Ông Nguyễn Quang Vĩnh, Tổng giám đốc Tập đoàn Đèo Cả nêu ý kiến, cùng với sự nỗ lực của nhà đầu tư, thời gian qua, các dự án PPP đã nhận được sự đồng hành, hỗ trợ tối đa từ cơ quan quản lý Nhà nước. Đơn cử, tại dự án Đồng Đăng - Trà Lĩnh, địa phương đã cắt giảm tối đa các dự án đầu tư nhỏ lẻ để tập trung nguồn lực thực hiện dự án. Dự án cũng được Quốc hội cho áp dụng cơ chế đặc thù, có thể tăng nguồn vốn ngân sách tham gia tối đa 70% tổng mức đầu tư...



Cơ chế đặc thù nào để thu hút nhà đầu tư PPP giao thông? Ảnh internet.

Ông Nguyễn Viết Huy, Phó cục trưởng Cục Đường cao tốc Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhấn mạnh: Tại văn bản góp ý xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung một số Nghị định về đầu tư PPP gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ GTVT đã đề xuất bổ sung quy định phương án tài chính bảo đảm hài hòa quyền lợi, trách nhiệm giữa Nhà nước và nhà đầu tư trong quá trình khai thác. Việc lựa

chọn nhà thầu thực hiện tiểu dự án cũng được đề xuất điều chỉnh theo hướng tăng tính chủ động cho doanh nghiệp dự án, phù hợp với quy định pháp luật về xây dựng.

PGS.TS Trần Chung, Chủ tịch Hiệp hội các nhà đầu tư công trình giao thông đường bộ phân tích: Đầu tư dự án giao thông là đầu tư dài hạn, nên cũng tiềm ẩn nhiều rủi ro.

Mặc dù các dự án cao tốc có nhiều thuận lợi cho việc thu phí, song để thu hút vốn xã hội vào các dự án này đòi hỏi việc lập dự án khả thi, tiền khả thi phải dự báo chính xác, dựa trên những giả định từ tình hình kinh tế, lãi suất ngân hàng, doanh thu đến thu phí... để làm cơ sở cho doanh nghiệp quyết định đầu tư. Do đó, việc minh bạch thông tin, nhất quán về chính sách sẽ tạo sự chủ động và bình đẳng cho nhà đầu tư, đảm bảo quyền lợi cho doanh nghiệp.

Thực tế triển khai các dự án PPP, việc thực hiện các Nghị định về đầu tư theo phương thức PPP đến nay nảy sinh nhiều vướng mắc. Nghị định số 35/2021/NĐ-CP hướng dẫn thi hành Luật PPP quy định quy mô tổng mức đầu tư tối thiểu dự án phải đáp ứng đối với dự án PPP lớn hơn so với thực tiễn và nhu cầu thu hút đầu tư của địa phương, dẫn đến khó thu hút nhà đầu tư tham gia dự án PPP. Mặt khác, Nghị định 35 cũng quy định về việc cơ quan ký kết hợp đồng chỉ thanh toán tối đa 50% giá trị khối lượng đã hoàn thành đối với dự án sử dụng vốn đầu tư công trong dự án PPP, đã gây khó khăn cho nhà đầu tư trong việc thu xếp vốn thực hiện toàn bộ dự án PPP.



Cơ chế đặc thù nào để thu hút nhà đầu tư PPP giao thông? Ảnh internet.

Hay Nghị định số 28/2021/NĐ-CP quy định về cơ chế quản lý tài chính dự án PPP gồm: Tiêu chí đánh giá phương án tài chính của dự án PPP trong từng hạng mục chưa đầy đủ, dẫn đến lúng túng trong thẩm định tính khả thi về tài chính; quy định về tỷ lệ vốn Nhà nước tham gia trong dự án PPP chưa đồng bộ và thống nhất với quy định tại Luật PPP; nguồn vốn thanh toán cho dự án PPP chưa được quy định cụ thể... Do vậy, việc sửa đổi, bổ sung một số Nghị định quy định chi tiết Luật PPP hiện nay là cần thiết.

Tại Công văn số 2966/VPCP-CN, Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà đồng ý với đề nghị của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về sửa đổi, bổ sung một số Nghị định quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP). Phó Thủ tướng giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật PPP, trình Chính phủ trong tháng 9/2024.

Bộ Tài chính chủ trì xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 28/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ quy định cơ chế quản lý tài chính dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư và Nghị định số 69/2019/NĐ-CP ngày 15/8/2019 của Chính phủ quy định việc sử dụng tài sản công để thanh toán cho nhà đầu tư khi thực hiện dự án đầu tư xây dựng công trình theo hình thức Hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao (BT) theo chức năng, nhiệm vụ được giao quy định tại khoản 1 Điều 91 Luật PPP, trình Chính phủ trong tháng 9/2024.

PV (t/h)