

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ TP.HCM**

=====oOo=====

HUỲNH THỊ THÚY GIANG

**ĐẦU TƯ THEO HÌNH THỨC BOT TRONG LĨNH VỰC
XÂY DỰNG HẠ TẦNG GIAO THÔNG Ở VIỆT NAM –
THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP**

CHUYÊN NGÀNH : KINH TẾ TÀI CHÍNH – NGÂN HÀNG

MÃ SỐ : 60.31.12

LUẬN VĂN THẠC SĨ KINH TẾ

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC

PGS.TS PHAN THỊ BÍCH NGUYỆT

Thành phố Hồ Chí Minh tháng 12/2007

MỤC LỤC

TRANG BÌA PHỤ	
LỜI CAM ĐOAN	
LỜI CẢM ƠN	
MỤC LỤC	
DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT	
DANH MỤC CÁC BẢNG	
MỞ ĐẦU	
CHƯƠNG I : TỔNG QUAN VỀ DỰ ÁN ĐẦU TƯ THEO HÌNH THỨC BOT	1
1.1 Dự án đầu tư	1
1.1.1 Các khái niệm	1
1.1.2 Sự cần thiết phải đầu tư phát triển hạ tầng giao thông	2
1.2 Dự án đầu tư theo hình thức BOT	4
1.2.1 Chu trình đầu tư dự án xây dựng HTGT theo hình thức BOT	4
1.2.2 Phương pháp đánh giá hiệu quả Dự án đầu tư	5
1.2.3 Tính vượt trội của mô hình đầu tư theo hình thức BOT	9
1.2.3.1 So sánh DADT theo hình thức BOT với một số hình thức đầu tư khác	9
1.2.3.2 Tính vượt trội của hình thức đầu tư BOT trong điều kiện hiện nay	12
1.2.4 Tính hai mặt của đầu tư dự án theo hình thức BOT	14
1.2.4.1 Lợi ích	14
1.2.4.2 Những rủi ro	15
1.2.5 Kinh nghiệm của một số quốc gia trên thế giới	16
1.2.5.1 Kinh nghiệm của Nhật Bản	16
1.2.5.2 Kinh nghiệm của Hàn Quốc	17
1.2.5.3 Kinh nghiệm của Trung Quốc	18
1.2.6 Bài học kinh nghiệm cho Việt Nam	19
Kết luận chương I	20
CHƯƠNG II : THỰC TRẠNG VỀ ĐẦU TƯ XÂY DỰNG HẠ TẦNG GIAO THÔNG THEO HÌNH THỨC BOT Ở VIỆT NAM	21
2.1 Nguồn vốn đầu tư cho hạ tầng giao thông ở Việt Nam hiện nay	21
2.1.1 Nhu cầu vốn đầu tư	21
2.1.2 Thực tế đầu tư	22
2.1.3 Nhận xét và đánh giá về nhu cầu sử dụng vốn	22
2.2 Thực trạng đầu tư BOT xây dựng hạ tầng giao thông ở Việt Nam	23
2.2.1 Phương pháp đánh giá hiệu quả dự án đầu tư BOT hiện nay	23
2.2.2 “Số phận” của một số dự án BOT giao thông hiện nay	24
2.2.2.1 BOT vốn nước ngoài	24
2.2.2.2 BOT vốn trong nước	25
2.2.3 Khả năng đầu tư của các nhà đầu tư	27
2.2.3.1 Nhà đầu tư là DNNN	27
2.2.3.2 Nhà đầu tư là DN tư nhân	31
2.2.3.3 Nhà đầu tư nước ngoài	32

2.2.4 Phân tích thực trạng đầu tư BOT thông qua một số dự án điển hình	34
2.2.5 Những xét về việc thực hiện đầu tư hạ tầng giao thông theo hình thức BOT hiện nay	41
2.2.5.1 Thành công của hình thức đầu tư BOT	41
2.2.5.2 Những tồn tại cần khắc phục	43
2.2.5.3 Nguyên nhân của những tồn tại	45
a. Cơ chế - chính sách	45
b. Vốn đầu tư	49
c. Xác định dòng tiền dự án	50
d. Quy trình về trình tự nội dung và phương pháp phân tích đánh giá hiệu quả đầu tư dự án BOT	52
e. Nguyên nhân khác	53
Kết luận chương II	55
CHƯƠNG III : ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP KHẮC PHỤC NHỮNG TỒN TẠI TRONG VIỆC THỰC HIỆN ĐẦU TƯ GIAO THÔNG THEO HÌNH THỨC BOT Ở VIỆT NAM	56
3.1 Hoàn thiện các cơ chế - chính sách trong thu hút đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông theo hình thức BOT	56
3.1.1 Nhận thức lại về hình thức đầu tư BOT	56
3.1.2 Hoàn thiện các cơ sở pháp lý về đầu tư theo hình thức BOT	57
3.2 Giải pháp thu hút vốn đầu tư xây dựng giao thông theo hình thức BOT	58
3.2.1 Giải pháp huy động vốn đầu tư trong nước	58
3.2.2 Đối với nguồn vốn nước ngoài	60
3.3 Giải pháp tăng hiệu quả đầu tư theo hình thức BOT	62
3.3.1 Xác định lợi ích đầu tư	62
3.3.2 Xác định chi phí đầu tư	64
3.3.3 Xác định tỷ suất chiết khấu	64
3.4 Giải pháp để hạn chế rủi ro trong đầu tư BOT	64
3.4.1 Rủi ro tài chính	64
3.4.2 Rủi ro môi trường đầu tư	65
3.4.3 Rủi ro kỹ thuật	66
3.4.4 Rủi ro giải phóng mặt bằng	67
3.4.5 Giải pháp khắc phục nhược điểm của hình thức đầu tư BOT	69
3.5 Đề xuất quy trình về trình tự nội dung phân tích đánh giá hiệu quả dự án đầu tư hạ tầng giao thông theo hình thức BOT	69
3.6 Đề xuất tiêu chuẩn đánh lựa chọn nhà đầu tư đàm phán dự án BOT	70
3.7 Kịch bản minh họa đề xuất của tác giả để nâng cao hiệu quả đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông theo hình thức BOT	75
KẾT LUẬN	81
TÀI LIỆU THAM KHẢO	
CÁC PHỤ LỤC	

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

- BOT : Hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao”
CSHT-GT : Cơ sở hạ tầng giao thông
CSHT : Cơ sở hạ tầng
CTGT : Công trình giao thông
DAĐT : Dự án đầu tư
DNNN : Doanh nghiệp Nhà nước
DNTN : Doanh nghiệp tư nhân
DA : Dự án
GTVT : Giao thông vận tải
GPMB :Giải phóng mặt bằng
KHĐT : Kế hoạch đầu tư
HSDT : Hồ sơ dự thầu
HSMT : Hồ sơ mời thầu
HTGT : Hạ tầng giao thông
NĐT : Nhà đầu tư
TVGS : Tư vấn giám sát
TTCP : Thủ tướng Chính phủ
TVHĐ : Tổng vốn huy động
TVĐTDK : Tổng vốn đầu tư dự kiến
TNHH : Trách nhiệm hữu hạn
TKBVTC : Thiết kế bản vẽ thi công
XDCTGT : Xây dựng công trình giao thông

DANH MỤC CÁC BẢNG

Bảng 1.1 : Dự báo tăng trưởng kinh tế đến 2020	2
Bảng 1.2 : So sánh hình thức đầu tư BOT với một số hình thức đầu tư khác	9
Bảng 1.3 : Tóm tắt kết quả thực hiện dự án đầu tư BOT từ năm 2002-2007	19
Bảng 2.1 : Nhu cầu vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông	21
Bảng 2.2 : Tình hình tài chính các Tổng công ty ngành GTVT	28
Bảng 2.3 : Tình hình nợ vay của các Tổng công ty giao thông	30
Bảng 2.4 : Tình hình kinh doanh của các Tổng công ty giao thông	30
Bảng 2.5 : Tình hình đầu tư của một số Dự án BOT	36
Bảng 2.6 : Tình hình tài chính các đơn vị tham gia DA HCM–Long Thành–Dầu Giây	38
Bảng 2.7 : Tổng hợp giá trị xây lắp và giải phóng mặt bằng	51
Bảng 3.1: Tiêu chuẩn đánh giá Lựa chọn nhà đầu tư đàm phán dự án BOT	71
Bảng 3.2 : Đơn giá thu phí của dự án cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu	77
Bảng 3.3 : Tổng mức đầu tư của dự án cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu	79
Bảng 3.4 : So sánh các phương án đầu tư dự án cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu	80

MỞ ĐẦU

I. Sự cần thiết của đề tài nghiên cứu

Cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam đang trong tình trạng thiếu và yếu cản trở quá trình phát triển kinh tế, xã hội của đất nước nói chung và phát triển của doanh nghiệp nói riêng. Mạng lưới giao thông của chúng ta, sau hơn 10 năm tập trung đầu tư đã từng bước đi vào hoàn chỉnh, chất lượng phục vụ cũng được tăng cường. Tuy nhiên, để thỏa mãn yêu cầu vận tải không ngừng gia tăng cùng với sự phát triển của nền kinh tế thị trường, nhiệm vụ cấp bách của chúng ta hiện nay là phải nhanh chóng đầu tư xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông chất lượng cao với hệ thống đường cao tốc, đường vành đai tại các đô thị lớn... và các công trình dịch vụ tổng hợp phục vụ mạng lưới giao thông vận tải.

Để giải quyết bài toán phát triển hạ tầng giao thông trong tương lai, Chính phủ đã đưa ra nhiều giải pháp trong đó tập trung vào giải quyết các yếu kém hạ tầng hiện tại và qui hoạch, xây dựng các điều kiện đáp ứng nhu cầu hạ tầng trong tương lai.

Yêu cầu vốn cho đầu tư xây dựng CSHT là rất lớn, trong khi nguồn vốn NSNN có giới hạn, không đủ khả năng đáp ứng yêu cầu; bên cạnh đó GDP/ đầu người tăng, nguồn tài trợ theo hình thức hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) cho hạ tầng GTVT sẽ giảm dần, vì vậy cần thiết phải phát triển nhiều loại hình đầu tư mới bổ sung. Đầu tư theo hình thức BOT (trong và ngoài nước) là một giải pháp quan trọng để phát triển CSHT giao thông Việt Nam.

Tuy nhiên, việc thu hút, kêu gọi vốn đầu tư theo hình thức BOT trong thời gian qua còn rất hạn chế và nhiều bất cập. Thực tế cho thấy nhiều dự án do Nhà nước đầu tư khi đánh giá hiệu quả đầu tư ở bước lập dự án thì hiệu quả nhưng thực tế sau khi triển khai thì thua lỗ. Nhiều dự án Nhà nước kêu gọi đầu tư BOT nhưng không có cơ chế rõ ràng, không tìm được điểm chung về lợi ích với nhà đầu tư nên trong quá trình lập, phê duyệt DA và đàm phán thường thất bại. Các tồn tại trên làm lãng phí thời gian và cơ hội phát triển CSHT của Nhà nước; làm chậm quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế, giải quyết vấn đề tăng trưởng và xoá đói giảm nghèo.

Vì vậy, tác giả đã chọn đề tài nghiên cứu của luận văn này là ***“Đầu tư theo hình thức BOT trong lĩnh vực xây dựng hạ tầng giao thông ở Việt Nam – Thực trạng và giải pháp”***.

Đây là một vấn đề rất quan trọng, mang ý nghĩa quyết định cho việc đầu tư CSHT và xã hội hóa nguồn vốn đầu tư Dự án, đảm bảo sự thành công của Dự án trong suốt thời gian xây dựng và khai thác dự án.

II. Mục tiêu nghiên cứu

Trên cơ sở phân tích và đánh giá hiệu quả các dự án đầu tư theo hình thức BOT ở Việt Nam hiện nay, đồng thời nghiên cứu kinh nghiệm đầu tư theo BOT của một số quốc gia trên thế giới để tìm ra những ưu điểm và nhược điểm của hình thức đầu tư này. Từ đó đề xuất một số giải pháp góp phần thu hút và sử dụng hiệu quả vốn đầu tư các công trình GTVT theo hình thức BOT của đất nước.

III. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu là mô hình đầu tư theo hình thức BOT trong lĩnh vực xây dựng hạ tầng giao thông của các nước trên thế giới và Việt Nam.

Phạm vi nghiên cứu là các Công ty đầu tư theo hình thức BOT trong xây dựng hạ tầng giao thông trên thế giới và Việt Nam, tập trung nghiên cứu thực tế đầu tư theo hình thức BOT ở Việt Nam hiện nay nhằm tìm ra nguyên nhân của những tồn tại làm mô hình đầu tư này không hiệu quả, từ đó tìm ra giải pháp khắc phục.

IV. Phương pháp nghiên cứu

Trong đề tài nghiên cứu này có sử dụng một số phương pháp nghiên cứu: (1) phương pháp thống kê, (2) phương pháp phân tích tổng hợp, (3) phương pháp so sánh đối chiếu kết hợp với việc vận dụng các chủ trương đường lối, chính sách của Nhà nước trong công tác quản lý dự án đầu tư thuộc lĩnh vực giao thông.

V. Những đóng góp mới của đề tài

- ***“Đầu tư theo hình thức BOT trong lĩnh vực xây dựng hạ tầng giao thông ở Việt Nam – Thực trạng và giải pháp”*** sẽ là công cụ hỗ trợ các nhà tư vấn, nhà đầu tư trong việc lập và đánh giá hiệu quả đầu tư Dự án, giúp cho Cơ quan Nhà nước và

Nhà đầu tư có thêm công cụ để xem xét tính hiệu quả của dự án và có căn cứ để đàm phán ký kết hợp đồng BOT.

- Đề xuất một số giải pháp khắc phục những tồn tại trong việc thực hiện đầu tư dự án BOT hiện nay.

VI. Kết cấu của Luận văn

Mở đầu

Chương I : Tổng quan về dự án đầu tư theo hình thức BOT.

Chương II : Thực trạng về đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông theo hình thức BOT ở Việt Nam.

Chương III : Đề xuất giải pháp khắc phục những tồn tại trong việc thực hiện đầu tư giao thông theo hình thức BOT ở Việt Nam.

Kết luận

Tài liệu tham khảo

Các phụ lục

CHƯƠNG I

TỔNG QUAN VỀ DỰ ÁN ĐẦU TƯ THEO HÌNH THỨC BOT

1.1 Dự án đầu tư

1.1.1 Các khái niệm

“*Đầu tư*” là việc nhà đầu tư bỏ vốn bằng các loại tài sản hữu hình hoặc vô hình để hình thành tài sản, tiến hành các hoạt động ... trong quá trình đầu tư bao gồm các khâu chuẩn bị đầu tư, thực hiện và quản lý dự án đầu tư – trích mục 1&7, điều 3 Luật đầu tư.

“*Dự án đầu tư*” là một tập hợp những đề xuất về việc bỏ vốn để tạo mới, mở rộng hoặc cải tạo những đối tượng nhất định nhằm đạt được sự tăng trưởng về số lượng, cải tiến hoặc nâng cao chất lượng của sản phẩm hay dịch vụ nào đó trong một khoảng thời gian xác định.

“*Dự án BOT*” là tập hợp các đề xuất có liên quan đến việc bỏ vốn để đầu tư xây dựng, vận hành công trình kết cấu hạ tầng mới hoặc cải tạo, mở rộng, hiện đại hóa, vận hành, quản lý các công trình hiện có theo hình thức Hợp đồng BOT.

“*Hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao*” (gọi tắt là Hợp đồng BOT) là hợp đồng được ký giữa Cơ quan nhà nước và Nhà đầu tư để xây dựng, kinh doanh công trình kết cấu hạ tầng trong một thời hạn nhất định; hết thời hạn, Nhà đầu tư chuyển giao không bồi hoàn công trình đó cho Nhà nước Việt Nam.

“*Doanh nghiệp BOT*” là doanh nghiệp do Nhà đầu tư thành lập theo quy định của pháp luật Việt Nam để tổ chức quản lý kinh doanh Dự án. Doanh nghiệp BOT có thể trực tiếp quản lý, kinh doanh công trình Dự án hoặc thuê tổ chức quản lý, với điều kiện Doanh nghiệp chịu toàn bộ trách nhiệm của tổ chức quản lý.

“*Nhà đầu tư*” theo định nghĩa tại Nghị định 78/2007/NĐ-CP ngày 11/5/2007 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức Hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao, Hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao - Kinh doanh, Hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao thì Nhà đầu tư là tổ chức, cá nhân đầu tư vốn thực hiện Dự án.

“*Chủ đầu tư dự án BOT*” là chủ sở hữu vốn hoặc là người đại diện theo quy định của pháp luật hoặc do các thành viên góp vốn (các nhà đầu tư) thoả thuận cử ra hoặc là người có tỷ lệ góp vốn cao nhất.

1.1.2 Sự cần thiết phải đầu tư phát triển hạ tầng giao thông

Viện chiến lược giao thông vận tải đã sử dụng “Phương pháp tương quan giữa tăng trưởng lượng vận tải và tăng trưởng GDP” để dự báo nhu cầu vận chuyển sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông. Bản chất của phương pháp này là xác lập hàm tương quan của khối lượng vận tải và tổng sản phẩm nội địa (GDP), cụ thể là mối tương quan giữa tốc độ tăng trưởng của GDP với tốc độ tăng trưởng khối lượng vận tải.

$$E(t) = \frac{\frac{y_t - y_{t-1}}{y_t}}{\frac{x_t - x_{t-1}}{x_t}} = \frac{V_{vt}(\%)}{V_{GDP}(\%)} \quad (1.1)$$

$$\Rightarrow V_{vt} = E(t) \times V_{GDP} \quad (1.2)$$

Trong đó: y_t và y_{t-1} là khối lượng vận tải ở năm t và năm t-1

x_t và x_{t-1} là giá trị của GDP ở năm t và t-1

$E(t)$ là hệ số đàn hồi.

V_{vt} là tăng trưởng của lượng vận chuyển

V_{GDP} là tăng trưởng của GDP

Qua nghiên cứu của Viện chiến lược - Bộ Kế hoạch Đầu tư, kết hợp với thống kê tăng trưởng kinh tế trong những năm qua, đã đưa ra Dự báo tăng trưởng kinh tế cả nước theo 3 phương án:

Bảng 1.1: Dự báo tăng trưởng kinh tế đến 2020

TT	Phương án	2005	2010	2015	2020
1	Phương án thấp	8,43	8,0	7,5	7,5
2	Phương án vừa	8,43	8,8	8,25	8,25
3	Phương án cao	8,43	9,6	9,0	9,0

Nguồn : Chiến lược phát triển kinh tế đến 2020 của Bộ Kế hoạch đầu tư

Từ 2 kết quả nghiên cứu dự báo trên, đồng thời thực nghiệm xác định $E(t)$ (hệ số đàn hồi) thông thường bằng 1,2 như vậy có thể nói để đạt được sự phát triển bình thường của GDP theo dự báo ở mức trên 7,5% thì tăng trưởng về giao thông phải đi trước và phát triển trước GDP 1,2 lần. Vì vậy nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông để đáp ứng lượng vận chuyển ngày càng tăng là cần thiết và là động lực để thúc đẩy sự phát triển của nền kinh tế.

Với việc gia nhập vào tổ chức thương mại thế giới (WTO), cả nước đang chuẩn bị mọi điều kiện để đón làn sóng đầu tư mới. Những năm tới đây nhu cầu đầu tư vào các khu công nghiệp trong khu vực sẽ rất lớn do có rất nhiều lĩnh vực kinh doanh, khai thác hấp dẫn các nhà đầu tư. Để đạt được các mục tiêu trên, cơ sở hạ tầng cần được chọn là bước đột phá. Trong thời gian qua, việc đầu tư vào hệ thống CSHT bước đầu đã có tác động tích cực đến sự phát triển kinh tế xã hội. Hàng loạt các tuyến quốc lộ đã được cải tạo nâng cấp; hệ thống cảng đang được đầu tư cải tạo mở rộng, hiện đại hóa cũng như xây dựng mới phục vụ tốt cho nhu cầu vận tải biển quốc tế; các sân bay Quốc tế được cải tạo, mở rộng .v.v mặc dù vậy, cơ sở hạ tầng GTVT vẫn còn chưa tương xứng với vai trò là trọng điểm trong phát triển kinh tế xã hội, đã và đang ảnh hưởng lớn đến sức phát triển của đất nước.

So với các nước tiên tiến trong khu vực, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông của Việt Nam còn ở mức dưới trung bình. Nói chung, kết cấu hạ tầng còn trong tình trạng yếu kém, quy mô nhỏ bé, hầu hết chưa đạt yêu cầu kỹ thuật, năng lực hạn chế, chưa tạo được sự kết nối liên hoàn, chưa đáp ứng được yêu cầu của sự tăng trưởng kinh tế và được ví như là "nút cổ chai" của nền kinh tế trong thời gian tới.

Do vậy, Nhà nước không chỉ phải tập trung giải quyết các yếu kém hạ tầng hiện tại mà còn phải tập trung vào việc tiên lượng, qui hoạch và tạo điều kiện đáp ứng nhu cầu hạ tầng trong tương lai. Nếu việc này không được thực hiện chuẩn xác, Việt Nam sẽ tiếp tục phải đối mặt với các vấn đề hạ tầng lớn trong các năm tới, làm giảm năng lực của xã hội trong sự nghiệp giảm nghèo.

Trên cơ sở tận dụng tối đa năng lực cơ sở hạ tầng giao thông hiện có, coi trọng việc duy tu, củng cố, nâng cấp mạng lưới giao thông hiện tại. Đa dạng hoá các

nguồn vốn, các hình thức đầu tư, ứng dụng các tiến bộ kỹ thuật, vật liệu công nghệ mới để phát triển giao thông vận tải đường bộ một cách thống nhất, cân đối, đồng bộ. Phát triển giao thông nông thôn, vùng núi cao, vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới. Phát triển giao thông vận tải đường bộ trong hệ thống giao thông đối ngoại, phục vụ việc hội nhập khu vực và quốc tế.

Tuy nhiên, các dự án trong những năm vừa qua đều mới chỉ tập trung vào việc khôi phục, nâng cấp là chính, có ít công trình xây dựng mới. Kết cấu hạ tầng giao thông vẫn lạc hậu và chưa đồng bộ. Nguyên nhân của các tồn tại, yếu kém trên chủ yếu là do hệ thống GTVT Việt Nam bị tàn phá nặng nề sau chiến tranh nhưng thực chất mới chỉ được tập trung đầu tư, cải tạo, nâng cấp từ những năm đầu thập kỷ 90; Thiếu vốn để cải tạo, xây dựng kết cấu hạ tầng; Trình độ tổ chức quản lý chưa đáp ứng được nhu cầu; Chậm đổi mới về cơ chế, chính sách phát triển công nghiệp GTVT. Bên cạnh đó, điều kiện khí hậu và thiên nhiên khắc nghiệt luôn tác động gây ra những hậu quả tiêu cực, ảnh hưởng đến nhịp độ phát triển GTVT.

Có thể nói hạ tầng giao thông vận tải có ý nghĩa đặc biệt quan trọng về mặt chiến lược, chính trị, kinh tế, xã hội, an ninh quốc phòng... của một quốc gia. Do đó, việc tăng cường đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông Việt Nam trong giai đoạn hiện nay là hết sức cần thiết và cấp bách, có như vậy mới tạo được môi trường giao thông hữu hiệu, thu hút được vốn đầu tư, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, nâng cao đời sống vật chất, tinh thần cho người dân và toàn xã hội.

1.2 Dự án đầu tư theo hình thức BOT

1.2.1 Chu trình đầu tư Dự án xây dựng HTGT theo hình thức BOT:

Chu trình dự án là các thời kỳ, các giai đoạn mà một dự án cần trải qua, bắt đầu từ khi có ý định đầu tư cho đến khi kết thúc dự án và được chia thành 3 giai đoạn thực hiện gồm : Chuẩn bị đầu tư, Thực hiện dự án, Kết thúc dự án. Đối với Dự án BOT, các bước cụ thể trong từng giai đoạn quy định như sau:

Giai đoạn chuẩn bị đầu tư:

- (1). Nghiên cứu về sự cần thiết phải đầu tư.
- (2). Tiến hành điều tra, khảo sát và chọn địa điểm xây dựng

- (3). Tiến hành tiếp xúc, thăm dò thị trường trong nước hoặc ngoài nước để tìm nguồn cung ứng vật tư, thiết bị hoặc tiêu thụ sản phẩm. Xem xét khả năng huy động vốn đầu tư và lựa chọn hình thức đầu tư.
- (4). Công bố danh mục dự án đầu tư theo hình thức BOT.
- (5). Xúc tiến kêu gọi đầu tư BOT.
- (6). Lập, thông qua Đề xuất Dự án (báo cáo Nghiên cứu Tiền khả thi).
- (7). Lựa chọn Nhà đầu tư (đấu thầu hoặc chỉ định thầu).
- (8). Lập thẩm định, phê duyệt Dự án đầu tư (báo cáo Nghiên cứu Khả thi).
- (9). Đàm phán thương thảo, ký kết hợp đồng Dự án (Hợp đồng BOT).

Giai đoạn thực hiện đầu tư:

- (10). Xin giao đất theo quy định của Nhà nước.
- (11). Tổ chức đền bù, giải phóng mặt bằng, chuẩn bị mặt bằng xây dựng.
- (12). Tổ chức tuyển chọn tư vấn khảo sát thiết kế, giám sát kỹ thuật.
- (13). Thẩm định thiết kế, tổng dự toán công trình.
- (14). Tổ chức lựa chọn nhà thầu cung ứng thiết bị, thi công.
- (15). Xin giấy phép xây dựng.
- (16). Ký kết hợp đồng với các nhà thầu để thực hiện dự án.
- (17). Thi công xây lắp công trình.
- (18). Kết thúc xây dựng
- (19). Nghiệm thu đưa dự án vào khai thác sử dụng.

Thời kỳ kết thúc dự án gồm các giai đoạn:

- (20). Bảo hành công trình.
- (21). Vận hành, quản lý khai thác dự án.
- (22). Kết thúc dự án, bàn giao không hoàn lại cho Nhà nước.

1.2.2 Phương pháp đánh giá dự án đầu tư BOT

1.2.2.1 Cơ sở pháp lý

- Luật Đầu tư số 59/2005/QH11 ngày 29 tháng 11 năm 2005.
- Luật Xây dựng số 11/2003/QH11 ngày 26 tháng 11 năm 2003.
- Luật Doanh nghiệp số 60/2005/QH11 ngày 29 tháng 11 năm 2005.

- Luật Dân sự số 33/2005/QH11 ngày 14/6/2005.

- Luật đất đai số 13/2003/QH11 ngày 10/12/2003.

- Nghị định số 16/2005/NĐ-CP ngày 07/02/2005 và Nghị định số 112/2006/NĐ-CP ngày 29/9/2006 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung của một số điều của Nghị định số 16/2005/NĐ-CP về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình.

- Nghị định số 78/2007/NĐ-CP ngày 11/5/2007 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT, BTO, BOO.

- Nghị định 99/NĐ-CP ngày 13/6/2007 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình.

- Nghị định về thi hành Luật Đất đai số 181/2004/NĐ-CP ngày 29/10/2004, Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật đất đai số 7/2006/NĐ-CP ngày 27/01/2006.

1.2.2.2 Suất chiết khấu và các chỉ tiêu đánh giá tài chính Dự án đầu tư

Các dự án đầu tư thường có vòng đời kéo dài trong nhiều năm, trên mỗi năm đều có phát sinh chi phí đầu tư và lợi ích tài chính tương ứng, vì vậy ngay thời điểm thẩm định hay phân tích tài chính dự án cần phải qui đổi chi phí và lợi ích này của dự án về thời điểm hiện tại bằng phương pháp chiết khấu.

a. Suất chiết khấu

Suất chiết khấu được sử dụng để quy đổi dòng thu nhập trong tương lai của dự án về hiện giá. Vấn đề đặt ra ở đây là chúng ta phải chọn được một suất chiết khấu hợp lý bởi vì suất chiết khấu có ảnh hưởng trực tiếp đến giá trị hiện tại của các dự án và đến các quyết định chấp nhận hay loại bỏ dự án.

Suất chiết khấu của dự án là chi phí cơ hội (hay còn gọi là chi phí sử dụng vốn) bình quân, phụ thuộc vào cơ cấu sử dụng vốn đầu tư của dự án. Suất chiết khấu được chọn thường căn cứ vào:

- Chi phí cơ hội của vốn
- Chi phí vốn
- Tỷ lệ rủi ro của các dự án
- Tỷ lệ lạm phát

Suất chiết khấu thường được tính theo công thức :

$$r = \frac{(L_{lt} \times i_{lt}) + (L_{mt} \times i_{mt}) + \dots + (E \times ie)}{L_{lt} + L_{mt} + \dots + E} \quad (1.3)$$

Trong đó : L_{lt} – Vốn vay dài hạn để đầu tư

L_{mt} – Vốn vay trung hạn để đầu tư

E – Vốn riêng (tự huy động) để đầu tư

i_{lt} – Lãi vay dài hạn, % năm

i_{mt} – Lãi vay trung hạn, % năm

i_e – Lợi tức mong muốn của vốn riêng, % năm

b. Các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả đầu tư

* *Chỉ tiêu thu nhập thuần của dự án NPV (Net Present Value)* được xác định theo công thức tổng quát dưới đây:

$$NPV = B - C = \sum_1^n \frac{B_t}{(1+r)^t} - \sum_1^n \frac{C_t}{(1+r)^t} \quad (1.4)$$

Trong đó: B : Tổng lợi ích (hiệu quả)

B_t : Tổng lợi ích của năm t và chưa quy đổi về năm gốc.

C : Tổng chi phí vốn đầu tư

C_t : Tổng chi phí vốn đầu tư của năm t và chưa quy đổi về năm gốc.

n : Thời gian tính toán phân tích kinh tế thường tính là năm.

r : Tỷ suất chiết khấu qui định đối với ngành GTVT

Nếu $NPV > 0$ việc đầu tư dự án có hiệu quả. Nếu so sánh nhiều phương án với nhau thì phương án nào có NPV lớn nhất sẽ là phương án tốt nhất về tổng lợi nhuận.

* *Chỉ tiêu tỷ lệ nội hoàn (tỷ lệ nội hoàn IRR – Internal Rate of Return)*: được xác định về điều kiện $NPV = B - C = 0$ và theo công thức sau đây:

$$\sum_1^n \frac{B_t}{(1+r)^t} - \sum_1^n \frac{C_t}{(1+r)^t} = 0 \quad (1.5)$$

Nếu $IRR \geq r$ thì dự án đầu tư có hiệu quả. Khi so sánh các phương án khác nhau thì phương án nào có IRR lớn nhất sẽ là phương án tốt nhất về mặt suất thu lợi nội tại.

* *Chỉ tiêu tỷ lệ tính lời B/C* (hay còn gọi là BCR: Benefit – Cost – Ratio) : được xác định theo công thức sau đây :

$$BCR = \sum_1^n \frac{B_t}{(1+r)^t} : \sum_1^n \frac{C_t}{(1+r)^t} \quad (1.6)$$

Nếu $BCR > 1$ thì việc đầu tư hiệu quả. Nếu so sánh nhiều phương án với nhau thì ngoài chỉ tiêu BCR còn phải phân tích các chỉ tiêu NPV và IRR để giải quyết tùy theo khả năng vốn của nhà nước.

* *Chỉ tiêu thời gian hoàn vốn*: là thời gian để tổng lợi ích (hiệu quả) thu lại trong quá trình khai thác đủ hoàn lại số vốn phải bỏ ra cho xây dựng ban đầu và trong thời gian khai thác công trình, tức là thời điểm NPV bắt đầu chuyển từ âm sang dương và bắt đầu sinh lời được xác định theo công thức:

$$T_{hv} = \frac{1}{IRR} \quad (1.7)$$

* *Xác định tính hiệu quả của dự án và thời gian chủ đầu tư bàn giao dự án cho nhà nước Việt Nam*: Để kết luận một dự án hiệu quả hay không hiệu quả, chủ đầu tư căn cứ vào kết quả phân tích các chỉ tiêu : NPV và IRR. Một dự án được đánh giá là hiệu quả khi : $NPV > 0$ và $IRR > r$

c. Ưu và nhược điểm của các chỉ tiêu trên :

Ưu điểm : Việc sử dụng các chỉ tiêu này tương đối đơn giản và có tính đến sự ảnh hưởng của các nhân tố sau :

- Sự biến động của các chỉ tiêu theo thời gian và tính toán cho cả vòng đời dự án.
- Có thể tính nhân tố trượt giá và lạm phát thông qua điều chỉnh các chỉ số B_t , C_t và điều chỉnh r .
- Nhân tố rủi ro tùy theo mức độ tăng của lãi suất chiết khấu.
- Có thể so sánh các phương án có vốn đầu tư khác nhau bằng cách giả định lãi suất đi vay bằng lãi suất cho vay.

Mỗi một chỉ tiêu giúp ta tìm được phương án tốt nhất theo một khía cạnh cụ thể của chỉ tiêu đó (ngoại trừ chỉ tiêu IRR cho ta tìm được phương án tốt nhất theo cả hai chỉ tiêu hiệu quả NPV và IRR)

Nhược điểm :

- Phương pháp này chỉ cho kết quả chính xác với điều kiện thị trường vốn hoàn hảo, một điều khó đảm bảo trong thực tế.
- Khó ước lượng chính xác các chỉ tiêu cho cả vòng đời dự án.
- Phương pháp này phù hợp với các dự án yêu cầu vốn đầu tư ít và ngắn hạn.
- Kết quả lựa chọn phương án phụ thuộc vào độ lớn của r (ngoại trừ chỉ tiêu IRR), việc xác định r gặp rất nhiều khó khăn.

1.2.2.3 Phương pháp đánh giá hiệu quả dự án

- Phương pháp dùng 3 chỉ tiêu : Chỉ tiêu thời gian hoàn vốn, IRR, r .
- Phương pháp dùng 4 chỉ tiêu : Chỉ tiêu thời gian hoàn vốn, IRR, NPV, r .
- Phương pháp dùng 5 chỉ tiêu : Chỉ tiêu thời gian hoàn vốn, IRR, NPV, B/C, r .

1.2.3 Tính vượt trội của mô hình đầu tư theo hình thức BOT**1.2.3.1 So sánh DADT BOT với một số hình thức đầu tư khác ở Việt Nam***Bảng 1.2 : So sánh hình thức đầu tư BOT với một số hình thức đầu tư khác*

stt	Danh mục	Dự án BOT	Dự án vốn NS	Dự án vốn ODA
1	Luật áp dụng	<ul style="list-style-type: none"> - Luật xây dựng số 11/2003/QH11 ngày 26 /11/ 2003 - Nghị định số 78/2007/NĐ-CP ngày 11/5/2007. 	<ul style="list-style-type: none"> - Luật xây dựng số 11/2003/QH11 ngày 26/11/ 2003. - Nghị định số 16/2005/NĐ-CP ngày 07/02/2005. - Nghị định số 112/2006/NĐ-CP ngày 29/9/2006. - Luật đấu thầu. 	<ul style="list-style-type: none"> - Luật xây dựng số 11/2003/QH11 ngày 26/11/ 2003. - Nghị định số 16/2005/NĐ-CP ngày 07/02/2005. - Nghị định số 112/2006/NĐ-CP ngày 29/9/2006. - Luật đấu thầu. - Hiệp định vay vốn. - Quy định đấu thầu và khống chế của tổ chức tài trợ vốn -> phải không trái với quy định trong nước.

2	Nguồn vốn	- Do nhà đầu tư huy động. Tùy dự án mà Nhà nước có thể hỗ trợ vốn bằng hình thức các tiêu dự án GPMB.	- Vốn ngân sách : ngân sách trung ương hoặc ngân sách địa phương.	- Vốn do trung ương hoặc địa phương vay ưu đãi.
3	Mục tiêu đầu tư	- Chủ yếu là vì mục đích kinh doanh kiếm lợi nhuận.	- Nhà nước đầu tư theo " đa mục tiêu": kinh tế, quốc phòng, xã hội, KHCN...	- Chủ yếu là hỗ trợ phát triển kinh tế, xã hội, xóa đói giảm nghèo.
4	Chi phí	- Phải trả chi phí lãi vay cho phần vốn huy động.	- Không có	- Không có
5	Khai thác lợi ích + <i>Thu phí</i> + <i>Lợi ích khác do DA đem lại.</i> + <i>Khai thác không gian DA</i>	- Bắt buộc phải thu phí để hoàn vốn đầu tư. - Có - Có	- Tùy từng DA mà Nhà nước quy định có thu phí hay không. - Không - Không	- Tùy từng DA mà Nhà nước quy định có thu phí hay không. - Không - Không
6	Chuyển giao dự án	- Có	- Không	- Không

*** Ưu điểm và nhược điểm của các hình thức đầu tư**

a. Đối với dự án đầu tư bằng vốn ngân sách :

+ *Ưu điểm :*

Nhà nước có thể định hướng và kiểm soát mục tiêu đầu tư, có thể đầu tư theo "đa mục tiêu" của Nhà nước (như đầu tư các dự án quốc phòng, dự án vùng sâu vùng xa, dự án xóa đói giảm nghèo .v.v.); không phải trả lãi vay.

+ *Nhược điểm:*

- Tạo gánh nặng cho ngân sách quốc gia, nguồn vốn này luôn luôn thiếu (xây ra ngay cả ở những nước có nền kinh tế phát triển), không đáp ứng được nhu cầu.
- Hiệu quả sử dụng vốn đầu tư thấp do ý thức của con người (tiền của Nhà nước, tiền “chùa” nên không được quản lý một cách chặt chẽ, đúng mức).
- Tham nhũng là vấn đề lớn nhất hiện nay đối với ngành GTVT.
- Thủ tục đầu tư rườm rà, phức tạp (phải qua nhiều công đoạn, nhiều cấp ngành phê duyệt kể từ khi có ý định đầu tư cho đến khi rút vốn trả cho đơn vị thi công), nên quá trình đầu tư luôn bị chậm tiến độ; kế hoạch giải ngân các dự án luôn không đạt yêu cầu. Và hệ quả là chi phí công trình tăng theo do trượt giá nguyên vật liệu, tiền lương thay đổi .v.v.
- Những lợi ích xung quanh dự án không được tính vào nguồn thu cho của Nhà nước mà hầu hết bị tư nhân khai thác (như các dự án đô thị phân lô phân nền ăn theo dọc tuyến, mua bán đất do lợi ích dự án mang lại .v.v)

b. Đối với dự án đầu tư bằng vốn ODA

+ *Ưu điểm :*

- Lãi suất vay rất thấp, thời gian trả nợ rất dài.
- Bù đắp được phần nào nhu cầu thiếu hụt ngân sách hiện nay.

+ *Nhược điểm :*

- Thường chỉ vay được đối với những dự án vì mục tiêu xã hội, xóa đói giảm nghèo. Các dự án đầu tư phát triển kinh tế (như đường cao tốc được ví như là ‘công trình của nhà giàu’) nhà tài trợ cho vay rất hạn chế.
- Có nhiều điều kiện bó buộc trong hiệp định vay vốn. Nhà nước không thể can thiệp sâu được khi có sự cố vì chúng ta chưa có cơ chế quản lý vốn ODA một cách hài hòa. Các khung pháp lý, hệ thống các văn bản pháp quy liên quan đến việc quản lý, sử dụng nguồn vốn ODA trong thời gian qua tuy đã liên tục được bổ sung sửa đổi nhưng chưa đáp ứng được yêu cầu hài hòa thủ tục trong nước với thông lệ quốc tế, quy định của nhà tài trợ. (sự cố cầu Cần Thơ là một ví dụ điển hình nhất)

- Làm tăng gánh nặng về nợ quốc gia và đặc biệt là trách nhiệm này sẽ do con cháu chúng ta nhận lấy.

Ngoài ra, Việt Nam không thể trông chờ vào vốn viện trợ ODA để phát triển hạ tầng giao thông vì trong 10 -20 năm tới nhu cầu phát triển hạ tầng giao thông của Việt Nam tăng mạnh trong khi Việt Nam chỉ có thể nhận viện trợ ODA trong 10 năm nữa (chấm dứt khi GDP/đầu người vượt qua ngưỡng 1.000USD/người). Do vậy, việc xã hội hoá HTGT là hết sức cần thiết.

c. Đối với dự án đầu tư theo hình thức BOT

+ *Ưu điểm :*

- Giảm gánh nặng cho ngân sách, Nhà nước không cần bỏ tiền ra mà vẫn có được một công trình giao thông phục vụ phát triển kinh tế xã hội của đất nước.

- Xã hội hóa đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông, thông qua huy động vốn của Nhà đầu tư kích thích lưu thông nguồn vốn nhàn rỗi rất "tiềm năng" từ xã hội.

- Hiệu quả sử dụng vốn cao, không bị tình trạng tham nhũng do vốn đầu tư là của chính nhà đầu tư nên họ sẽ ý thức rất rõ phải làm sao để thu hồi được đồng vốn của mình nhanh nhất, muốn vậy họ phải đầu tư công trình chất lượng cao, đúng tiến độ để có thể thu được phí, tiết kiệm những chi phí không cần thiết...

- Những lợi ích xung quanh dự án sẽ được các nhà đầu tư khai thác triệt để, nguồn thu tăng lên, thời gian hoàn vốn và thời gian bàn giao sẽ thu nhỏ lại.

+ *Nhược điểm :*

- Nhà nước sẽ không hướng được Nhà đầu tư vào những mục tiêu xã hội, phát triển vùng sâu, vùng xa... do mục tiêu của các nhà đầu tư BOT là kinh doanh kiếm lợi nhuận. Do vậy dự án BOT chỉ có thể huy động được vốn đối với những dự án hấp dẫn đầu tư, các dự án kém hấp dẫn (các dự án phát triển kinh tế, các dự án vùng sâu, vùng xa...) rất ít khả năng huy động được vốn.

- Chịu tác động của sự biến động lãi suất vay.

1.2.3.2 Tính vượt trội của hình thức đầu tư BOT trong điều kiện hiện nay

Từ kết quả so sánh, phân tích ưu nhược điểm của các hình thức đầu tư phổ

biến đổi với các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam hiện nay; tác giả tổng kết một số ưu điểm vượt trội của hình thức đầu tư BOT như sau:

- Nhà nước không cần bỏ vốn đầu tư, chỉ cần có cơ chế chính sách phù hợp thu hút, hấp dẫn các Nhà đầu tư là có những công trình được đầu tư theo định hướng phục vụ cho phát triển kinh tế, xã hội của Nhà nước. Tính năng ưu việt nhất của phương thức này là huy động tối đa các nguồn vốn ngoài nhà nước vào việc xây dựng các công trình hạ tầng giao thông, kinh tế- xã hội. Hay nói cách khác dự án BOT là sự hợp tác giữa khu vực nhà nước và khu vực tư nhân, trong đó nguồn vốn và hiệu quả hoạt động của khu vực tư nhân được đem ra phục vụ lợi ích công cộng.

- Nhà nước không cần can thiệp sâu vào quá trình đầu tư dự án, chỉ cần thực hiện chức năng quản lý, giám sát và như vậy giảm nhẹ gánh nặng về biên chế nhân sự của Nhà nước. Mọi quá trình đầu tư từ tính toán hiệu quả dự án, thi công dự án, khai thác dự án đều do Nhà đầu tư chịu trách nhiệm. Điều này đã giảm được sức ép về vốn đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng lên ngân sách nhà nước, đồng thời, phát huy được tính chủ động và sáng tạo của các nhà đầu tư.

- Trong trường hợp rủi ro nhất dự án chầm dứt thực hiện do lỗi của Nhà đầu tư thì Nhà nước vẫn được lợi từ việc tiếp quản không bồi hoàn công trình dở dang.

- Công trình giao thông là một dạng sản phẩm hàng hóa đặc biệt, để cạnh tranh thì Nhà đầu tư phải đầu tư dự án có chất lượng tốt hơn, phục vụ tốt hơn so với các tuyến thông quốc lộ thông thường do Nhà nước đầu tư để thu hút sự lựa chọn của các đối tượng sử dụng. Đây là đối trọng đối với các công trình do Nhà nước đầu tư; và như vậy người sử dụng sẽ ngày càng hưởng sản phẩm tốt hơn.

- Khai thác được mảng lợi ích (như giá trị gia tăng của đất dọc theo tuyến đường, dịch vụ quảng cáo.v.v.) do dự án mang lại lâu nay bị Nhà nước bỏ quên. Thông qua việc đầu tư, khai thác có kế hoạch của Nhà đầu tư, Nhà nước quản lý được quy hoạch xây dựng dọc theo tuyến đường.

- Ngoài khả năng huy động được vốn, hình thức đầu tư này còn tiếp cận được các năng lực về quản lý, về khoa học kỹ thuật của mọi thành phần kinh tế, mọi cá nhân để thực hiện, mở rộng các dự án phát triển cơ sở hạ tầng, do vậy, các dự án

BOT có vai trò rất quan trọng đối với sự phát triển kinh tế của đất nước. Thông qua thực hiện các dự án theo hình thức đầu tư BOT, các nhà đầu tư buộc phải tính toán hiệu quả kinh tế một cách chính xác, do đó phải nghiên cứu, hoàn thiện và áp dụng các phương pháp quản lý tối ưu, phải đầu tư đổi mới kỹ thuật, áp dụng những công nghệ tiên tiến. Như vậy, hình thức BOT sẽ góp phần nâng cao trình độ quản lý của các doanh nghiệp, cá nhân hiện nay cũng như trong tương lai, đồng thời đẩy nhanh tốc độ công nghiệp hoá, hiện đại hoá và sự phát triển của nền kinh tế Việt Nam.

- Hình thức đầu tư BOT trong nước còn có ý nghĩa đặc biệt trong việc vừa tháo gỡ khó khăn cho ngân sách nhà nước về vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng, lại vừa hạn chế được các khoản vay nước ngoài. Có thể nói đây là một ưu thế riêng có của hình thức đầu tư BOT trong nước vì nó góp phần ổn định được tỷ giá, giảm thâm hụt cán cân thanh toán và bội chi ngân sách nhà nước. Ngoài ra, việc hạn chế các khoản vay nước ngoài để xây dựng cơ sở hạ tầng cũng giảm được sự phụ thuộc về chính trị, tránh được tình trạng mà hầu hết các nước đang phát triển trong khu vực cũng như trên thế giới đang mắc phải hiện nay.

- Việc huy động vốn trong xã hội của Nhà nước trong thời gian qua (như phát hành trái phiếu công trình, công trái.v.v.) chưa đạt được kết quả như mong muốn. Thông qua biến động của đầu tư bất động sản, thị trường chứng khoán chúng ta có thể thấy tiềm năng vốn nhà rỗi trong xã hội vô cùng lớn và Nhà nước chưa khai thác được tiềm năng này. Bài toán cần có lời giải là làm sao để các bà nội trợ cũng bỏ tiền ra đầu tư xây dựng cầu đường giống như mua chứng khoán, muốn vậy chỉ có con đường tạo cơ chế chính sách để xã hội hóa đầu tư xây dựng giao thông và một trong những giải pháp chủ yếu đó là đầu tư BOT. Đây là giải pháp kích thích lưu thông tiền tệ, kích cầu trong nền kinh tế.

1.2.4 Tính hai mặt của đầu tư dự án theo hình thức BOT

1.2.4.1 Lợi ích :

- Chính phủ bảo hộ quyền sở hữu và các quyền lợi hợp pháp khác của Nhà đầu tư thực hiện Dự án.

- Nhà đầu tư, Doanh nghiệp Dự án được quyền thu hồi vốn đầu tư và lợi nhuận theo thỏa thuận trong Hợp đồng Dự án.

- Hỗ trợ thu phí dịch vụ: Doanh nghiệp Dự án được tạo mọi điều kiện thuận lợi để thu đúng, thu đủ giá và phí dịch vụ cũng như các khoản thu hợp pháp khác từ khai thác công trình Dự án. Trong trường hợp cần thiết, Doanh nghiệp Dự án có thể yêu cầu Cơ quan nhà nước có thẩm quyền hỗ trợ thu phí hoặc các khoản thu khác từ việc kinh doanh công trình Dự án.

- Ưu đãi về thuế:

+ Doanh nghiệp BOT được hưởng ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp : được miễn thuế 04 năm kể từ khi có thu nhập chịu thuế và giảm 50% số thuế phải nộp cho 09 năm tiếp theo đối với đơn vị mới thành lập từ dự án. Ưu đãi về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp được áp dụng trong toàn bộ thời gian thực hiện Dự án.

+ Được miễn thuế nhập khẩu để thực hiện Dự án theo quy định của pháp luật về thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu.

+ Các đối tượng sở hữu công nghiệp đang trong thời hạn bảo hộ, bí quyết kỹ thuật, quy trình công nghệ, dịch vụ kỹ thuật để thực hiện Dự án được miễn các loại thuế có liên quan đến chuyển giao công nghệ và thu nhập từ tiền bản quyền.

- Doanh nghiệp Dự án được miễn tiền sử dụng đất đối với diện tích đất được Nhà nước giao hoặc được miễn tiền thuê đất trong toàn bộ thời gian thực hiện Dự án.

1.2.4.2 Những rủi ro

- *Rủi ro về tài chính*: Các dự án rất nhạy cảm với tỷ giá hối đoái, lạm phát và dao động của thị trường. Các nhà đầu tư phải quy đổi tiền của họ sang đồng tiền trong nước (đối với các BOT nước ngoài tại Việt Nam) để xây dựng và thu tiền lời bằng đồng tiền trong nước. Hơn nữa thời gian khai thác của dự án BOT thường rất dài, vì vậy sự giao động giá cả thị trường chắc chắn ảnh hưởng đến lợi nhuận của dự án. Ngoài ra sự biến động của tăng trưởng kinh tế cũng ảnh hưởng đến mức độ thu phí của dự án...

- *Rủi ro về môi trường đầu tư* : yếu tố chính trị là một trong những yếu tố phức tạp nhất mang lại những rủi ro không lường trước được cho doanh nghiệp. Các

rủi ro về chính trị phát sinh từ những rối loạn chính trị như bạo động, biểu tình, khủng bố, nội chiến, chiến tranh giữa các quốc gia ...

- *Rủi ro về kỹ thuật* : những phát sinh phải xử lý vì thiết kế ban đầu chưa lường trước được những phát sinh, sự chậm trễ trong thi công và rủi ro trong khai thác ... cũng ảnh hưởng đến khả năng sinh lời của dự án BOT.

- *Rủi ro về giải phóng mặt bằng* : đây cũng là vấn đề quan trọng ảnh hưởng đến tổng mức đầu tư nếu như trong bước thiết kế chưa lường hết được. Mặt khác tiến độ giải phóng mặt bằng quyết định quan trọng đến tiến độ hoàn thành dự án.

1.2.5 Kinh nghiệm đầu tư BOT ở một số quốc gia trên thế giới

1.2.5.1 Kinh nghiệm của Nhật Bản^[15]

Với cơ sở hạ tầng giao thông vận tải được phát triển đồng bộ, liên tục qua hơn 5 thập kỷ sau chiến tranh thế giới lần thứ hai, hệ thống giao thông vận tải của Nhật Bản gần như đã đạt đến trình độ “không phải phát triển gì thêm”.

“Phép màu” nào đã giúp Nhật Bản vươn lên từ đổ nát chiến tranh, có được một hệ thống cơ sở hạ tầng phát triển vào bậc nhất thế giới như hiện nay. Điều gì đã giúp Nhật Bản giảm bớt được sức ép lên ngân sách do nhu cầu đầu tư lớn cho hạ tầng GTVT. Nghiên cứu mô hình đầu tư theo hình thức BOT ở Nhật Bản, mà tiêu biểu nhất là dự án cầu đường Honshu-Shikoku do Công ty cầu đường “Honshu-Shikoku Bridge Authority” (HSBA) quản lý giúp chúng ta rút ra được một số kinh nghiệm bổ ích.

Công ty quản lý cầu đường Honshu-Shikoku (HSBA) được thành lập ngày 01/6/1970 để quản lý việc xây dựng và vận hành hệ thống đường bộ thu phí và đường sắt nối Honshu và Shikoku với Tổng vốn đầu tư khoảng 25 tỷ Đô la. HSBA chịu trách nhiệm trước Bộ GTVT và Bộ Xây Dựng trong việc xây dựng kế hoạch, thiết kế và xây dựng, duy tu và khai thác ba tuyến đường cao tốc chính nối Honshu và Shikoku. Hệ thống đường này bao gồm cả 15 cây cầu lớn trong đó có cầu Tataru là cầu dây văng lớn nhất thế giới (nhịp giữa 890m) và cầu Kurushima Kaikyo là cầu dây văng lớn nhất thế giới (nhịp giữa 1991m), các cầu này được xây dựng và hoàn thành trong các năm 1976-1999. Đến nay HSBA đã và đang hoàn trả tất cả các

khoản vay cho việc xây dựng, duy tu và khai thác công trình qua việc thu phí và kinh doanh dịch vụ hệ thống đường được giao.

Như vậy, với mô hình đầu tư theo hình thức BOT như dự án đầu tư cầu đường Honshu-Shikoku, Nhật Bản chuyển giao công tác quản lý các cơ sở hạ tầng giao thông vận tải cho chính đơn vị quản lý xây dựng dự án để khai thác một cách đồng bộ, hoàn trả vốn đầu tư và phát triển các tiện ích, dịch vụ bổ sung để nâng cao hiệu quả, khai thác vận hành các cơ sở hạ tầng đã được xây dựng.

1.2.5.2 Kinh nghiệm của Hàn Quốc^[15]

Tổng công ty đường cao tốc Hàn Quốc (Korean Highway Corporation - KHC, nay là Korean Expressway Corporation là một tổng công ty rất lớn của Hàn Quốc chuyên về phát triển mạng lưới cầu đường bộ và đường cao tốc chủ yếu đầu tư theo hình thức BOT.

- Thành lập ngày 15/02/1969, vốn đầu tư là 50 tỷ won, sở hữu 75km đường.
- Công ty đang quản lý 23 tuyến đường cao tốc với tổng chiều dài 3.400km.
- Tổng tài sản năm 2004 là 303.732 triệu won; trong đó vốn cổ phần là 169.389 triệu won, các khoản nợ là 143.343 triệu won.

- Tổng thu 2005 là 6.069,90 tỷ won; trong đó: thu phí 2.241,80 tỷ won (37%), đầu tư Chính phủ 1.394,50 tỷ won(23%), trái phiếu và các khoản vay 2.209,3 tỷ won (36%), Kinh doanh phụ 90,50 tỷ won, thu khác 133,80 tỷ won (4%).

- Chi năm 2005 gồm: trả nợ gốc 1.125,20 tỷ won (18%), lãi vay 960,80 tỷ won (15%), duy tu - sửa chữa 725,80 tỷ won (12%), nâng cấp tiện ích 235,40 tỷ won (4%), xây dựng mới 2.945,20 tỷ won (38%), chi phí khác 430,80 tỷ won (8%).

Nhìn qua số liệu trên, có thể thấy, đối với một công ty lớn về đường cao tốc tầm cỡ quốc gia và quốc tế như KHC (Korean Highway Corporation), để phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng thì vốn đầu tư của Chính phủ chỉ chiếm 23% trong khi đó vốn vay chiếm 36%, nguồn thu phí chiếm 37% và thu từ dịch vụ khác chiếm 4%. Như vậy, vốn đầu tư của Nhà nước thực chất là “vốn cơ bản”, là “vốn môi” để làm cơ sở vay vốn và thu hút các nguồn vốn đầu tư khác. Quá trình đầu tư và phát triển

thông qua một Công ty phát triển đường cao tốc được Chính phủ ủy thác quản lý xây dựng và khai thác dự án .

1.2.5.3 Kinh nghiệm Trung Quốc^[19]

Trung Quốc bắt đầu chính sách thu phí đường bộ “vay vốn làm đường, thu phí hoàn trả khoản vay” làm trọng tâm khoảng 25 năm nay, đồng thời khởi đầu cao trào xây dựng đường cao tốc dưới sự tác động của chính sách này, đến đầu năm 2004 đã xây dựng được hơn 30.000km đường cao tốc. Quy hoạch mạng cao tốc quốc gia là 80.000km.

Để tạo điều kiện thuận lợi cho loại hình đầu tư này phát triển, Trung Quốc đã xã hội hóa huy động vốn : thiết lập hệ thống pháp luật, môi trường chính sách phù hợp, giảm thiểu trở ngại mang tính chất thể chế - chính sách, khuyến khích các nguồn vốn xã hội đầu tư vào lĩnh vực đường cao tốc thông qua các kênh khác nhau, đồng thời đề ra cơ chế đền bù hoàn trả phù hợp.

Một trong những công ty áp dụng thành công mô hình đầu tư dự án theo hình thức BOT ở Trung Quốc là Công ty TNHH đầu tư và bất động sản Nanning New West, được thành lập vào ngày 5/12/2002, vốn đăng ký là 20 triệu Yuan (RMB), là một công ty cổ phần kết hợp cả tài chính và công nghiệp. Tất cả các cổ đông chính của công ty là các công ty con thuộc Tập đoàn Beichen Bắc Kinh.

Công ty đã đầu tư cổ phần vào các công ty như là Nanning YA’AO Digit Company (LTD), Guangxi NANBO Information Company (Ltd) và Công ty TNHH thương mại và mậu dịch quốc tế Quangxin Nanbo; và có đầu tư các dự án xây dựng như sân bay Beihai, sân bay Mianyang, cầu thứ hai thành phố Laibin qua sông Hongshui và xa lộ first-class “hạng nhất” giữa đại lộ chính chính Shajing thành phố Qinzhou và cảng Qinzhou và cầu lớn Zichai. Hiện tại công ty đang đầu tư dự án xây dựng cầu lớn Huluding, cầu băng qua sông lớn nhất ở Nanning, với tổng số vốn đầu tư của dự án sơ bộ là 456 triệu Yuan (RMB).

Thành tựu của công ty khi đầu tư dự án theo hình thức BOT đến nay : Với khối lượng công trình được đầu tư như dưới đây, nếu quy đổi theo mặt bằng giá hiện tại tương ứng khoảng 63 tỷ USD.

Bảng 1.3: Tóm tắt kết quả thực hiện dự án đầu tư BOT từ năm 2002-2007

STT	Loại dự án	Số dự án	Khối lượng (Km)
1	Đường cao tốc	16	6.115,5
2	Cầu	2	30,2
3	Hầm	2	3,9

Nguồn : Naning New West Propertt \$ Investment Co., LTD

1.2.6 Bài học kinh nghiệm cho Việt Nam

Từ kết quả khảo sát, nghiên cứu mô hình các doanh nghiệp nước ngoài, tác giả rút ra những bài học kinh nghiệm cho đầu tư BOT ở Việt Nam như sau:

Thứ nhất, cơ chế chính sách về BOT của Nhà nước đóng vai trò quyết định đến việc triển khai thực hiện các dự án theo hình thức này.

Thứ hai, BOT xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông không chỉ đơn thuần là xây dựng cầu, đường thu phí hoàn vốn, và như vậy thì chỉ áp dụng được với những dự án “siêu lợi nhuận” là các dự án huyết mạch độc đạo cửa ngõ của các thành phố lớn (ví dụ như Xa lộ Hà Nội).

Thứ ba, BOT là phải biết khai thác hết các tiềm năng về lợi ích mà dự án mang lại để tăng hiệu quả đầu tư, rút ngắn thời gian hoàn vốn, giảm thiểu rủi ro. Và đây cũng chính là yếu tố quyết định cho việc kêu gọi huy động vốn của Nhà đầu tư, tăng giá trị cổ phiếu của Nhà đầu tư trên thị trường chứng khoán.

Thứ tư, nhìn nhận, hiểu biết đúng bản chất về BOT giúp cho Nhà đầu tư và Nhà nước có được đánh giá đúng đắn về dự án BOT, là mấu chốt quan trọng để 2 bên đàm phán thành công.

Thứ năm, Nhà nước tham gia vốn (định nghĩa là môi vốn) vào dự án BOT là rất quan trọng (bằng các hình thức như đầu tư trước 1 phân đoạn/ một số công việc sau đó kêu gọi BOT các đoạn/công việc tiếp theo để nhà đầu tư tiếp tục hoàn chỉnh dự án hoặc tham gia góp vốn như một cổ đông.v.v.). Như vậy sẽ tạo được tâm lý tin tưởng cho nhà đầu tư và xã hội yên tâm khi góp vốn cùng nhà đầu tư, vừa tạo ra dự án khả thi hơn.

KẾT LUẬN CHƯƠNG I

Đầu tư theo hình thức BOT trong lĩnh vực xây dựng hạ tầng giao thông ra đời và phát triển rất lâu ở các nước trên thế giới. Qua thực tiễn kinh nghiệm của một số nước, biện pháp khắc phục khả thi và thu hút vốn đầu tư phát triển hạ tầng GTVT chất lượng cao là tận dụng các ưu điểm của cơ chế thị trường để phát triển hạ tầng GTVT. Các nhà đầu tư chịu trách nhiệm thi công và duy tu bảo dưỡng các công trình xây dựng cơ sở hạ tầng GTVT, với thu nhập từ những lợi ích của dự án như tiền thu phí, khai thác hành lang dọc tuyến, không gian dự án... các nhà đầu tư hoàn trả tất cả khoản vay để xây dựng công trình, bao gồm chi phí thi công, duy tu bảo dưỡng và tiền lãi.

Nhu cầu vốn cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng GTVT trong thời gian tới sẽ ngày càng lớn, trong khi khả năng đáp ứng cho lĩnh vực này của chúng ta đang phải đối mặt với những yếu tố khách quan sau đây : Ngân sách Nhà nước không thể đáp ứng, nguồn tài trợ theo hình thức ODA sẽ hạn chế và chuyển dần sang hình thức OCR, vốn đầu tư cho hạ tầng GTVT có chiều hướng phát triển đa lĩnh vực (nguồn đầu tư trực tiếp nước ngoài gia tăng; năng lực nhà đầu tư trong nước có xu hướng phát triển mạnh về chất; thị trường chứng khoán phát triển, bước đầu đã huy động vốn nhàn rỗi của dân để phát triển kinh tế), trong khi chúng ta chưa sẵn sàng đón nhận, huy động và phát triển các nguồn vốn này cho hạ tầng GTVT.

Vì vậy, việc thu hút vốn đầu tư theo hình thức BOT để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông là một đòi hỏi cấp bách, là một trong những yếu tố then chốt để Việt Nam - nền kinh tế mới nổi - tiếp tục xây dựng nền tảng cho cơ hội và sự phát triển. Nhà nước cần phải chuyển từ lời kêu gọi đầu tư thuần túy sang việc cho phép trên thực tế để các nhà đầu tư trong và ngoài nước có thể tham gia và nhanh chóng phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng mà nước ta đang cần. Thông qua thực trạng về đầu tư hạ tầng giao thông theo hình thức BOT ở Việt Nam trong Chương II chúng ta sẽ làm rõ những vấn đề cần giải quyết và nhìn nhận cụ thể hơn về mô hình đầu tư này.

CHƯƠNG II
THỰC TRẠNG VỀ ĐẦU TƯ XÂY DỰNG HẠ TẦNG GIAO THÔNG
THEO HÌNH THỨC BOT Ở VIỆT NAM

2.1 Vốn đầu tư hạ tầng giao thông ở Việt Nam hiện nay

2.1.1 Nhu cầu vốn đầu tư:

Theo chiến lược phát triển Giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông của Việt Nam gồm 219.192 km đường bộ, 3.143 km đường sắt, 17.139 km đường sông đang khai thác, hơn 90 cảng biển lớn nhỏ và 52 sân bay 219.192 km cầu đường, tổng nhu cầu vốn đầu tư cho hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông đến năm 2020 dự kiến là **2.119.364,0** tỷ đồng tương đương 132,46 tỷ USD. Bình quân mỗi năm cần đầu tư **117.744,0 tỷ đồng**.

Bảng 2.1 : Nhu cầu vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông

Đơn vị: triệu đồng

stt	HẠNG MỤC	2002-2010	2011-2020	2002-2020	BQ/năm 2002-2020
1	Đường bộ :	245.990	328.530	574.520	31.918
	Đường cao tốc	56.570	158.530	215.100	11.950
	Quốc lộ	139.420	125.000	264.420	14.690
	Đường tỉnh	50.000	45.000	95.000	5.278
2	Đường sắt :	218.661	393.576	612.237	34.013
	Đường cao tốc	204.000	361.500	565.500	31.417
	Đường thường	14.661	32.076	46.737	2.596
3	Đường biển	20.378	65.000	85.378	4.744
4	Đường sông	4.673	4.507	9.180	510
5	Hàng không dân dụng	17.880	36.330	54.210	3.012
6	Giao thông đô thị (HN và TP HCM):	195.886	423.595	619.481	34.416
	Đường bộ	129.385	221.448	350.833	19.491
	Đường sắt	56.510	193.147	249.648	13.869
	Hỗ trợ VTCC	10.000	9.000	19.000	1.056
7	Giao thông nông thôn	86.500	77.850	164.350	9.131
	Tổng cộng	789.977	1.329.388	2.119.364	117.744

Nguồn: Nhu cầu vốn đầu tư hệ thống giao thông - Trang web Bộ GTVT.

2.1.2 Thực tế đầu tư :

Bằng nguồn vốn đầu tư trong nước cũng như vay vốn ưu đãi ODA, nhiều công trình giao thông đường bộ đã được khôi phục, nâng cấp, đến năm 2000, xây dựng mới 7.037 km đường, 1.624 cầu, nâng cấp 10.000 km đường, duy tu 160.000 km đường/năm; tới năm 2005 nâng cấp 40.000 km, duy tu 170.000 km/năm.

Nhu cầu đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, mỗi năm cần bình quân 118 nghìn tỷ đồng, tương đương 7,4 tỷ USD, trong khi đó khả năng đáp ứng của các nguồn vốn hiện có từ ngân sách, từ ODA, trái phiếu Chính phủ chỉ tổng cộng khoảng 2-3 tỷ USD đạt ~ 42% nhu cầu, cơ cấu vốn đầu tư thống kê^[4] trong các năm qua:

- Chính phủ (ngân sách, trái phiếu ...): 25% số vốn cần thiết.
- Nguồn ODA : 17% số vốn cần thiết

Vốn tư nhân hiện đang tham gia rất khiêm tốn vào đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam, lý do của sự thiếu vắng này là Chính phủ có thái độ không nhất quán về đầu tư tư nhân và kỳ vọng không thực tế vào hiệu quả khu vực kinh tế này mang lại. Cụ thể như sử dụng bảo lãnh của Chính phủ không rõ ràng, trong nhiều lĩnh vực thời hạn chuyển giao các dự án BOT không được xác định, vai trò tương quan còn chệnh nhau giữa luật pháp Việt Nam và quốc tế khi giải quyết tranh chấp.

Do đó việc huy động nguồn vốn đầu tư thông qua hình thức đầu tư trực tiếp BOT là rất quan trọng. Đây là 1 trong những giải pháp chủ yếu giải bài toán thiếu vốn đầu tư (58%) cho kết cấu hạ tầng giao thông hiện nay.

2.1.3 Nhận xét, đánh giá về nhu cầu và sử dụng vốn.

- Tỷ trọng vốn: Mức đầu tư cho CSHT-GT bằng ngân sách Nhà nước đạt mới chỉ đạt ~ 2,5%GDP cho CSHT-GT. Theo kinh nghiệm của các nước đang phát triển, đầu tư cho CSHT-GT tối thiểu phải đạt 3-3,5% GDP.

- Nhu cầu vốn đầu tư rất lớn bố trí kế hoạch vốn đạt 42% theo nhu cầu; thực tế giải ngân không đạt kế hoạch vốn (cụ thể như đăng ký kế hoạch giải ngân của Bộ GTVT năm 2007 cho lĩnh vực xây dựng cầu đường là 11.000 tỷ, thực tế đến tháng 11/2007 mới thực hiện được ~ 3.500 tỷ^[5] . Điều này chứng tỏ chúng ta vừa thiếu

vốn, bị động trong việc triển khai thực hiện quy hoạch, thủ tục giải ngân quá rườm rà phức tạp, cơ chế chính sách có nhiều bất cập, bộ máy quản lý thiếu, yếu...

- Hai năm gần đây ngành giao thông có nhiều sự kiện (vụ PMU 18, vụ đổ tàu E5, sập nhịp dẫn cầu Cần Thơ.v.v.), nhìn nhận đánh giá của xã hội đối với đội ngũ làm công tác giao thông chưa đúng mức vì vậy có tâm lý co cụm, cầu toàn trong ngành nên việc đầu tư xây dựng giảm một cách đột biến.

Việt Nam đã ra khỏi danh sách các nước nghèo chậm phát triển, vì vậy đối với nguồn vốn nước ngoài: Viện trợ chính thức ODA sẽ giảm dần, tiến tới chủ yếu là vốn vay thương mại (OCR), vốn tín dụng xuất khẩu của các nước, vốn đầu tư trực tiếp của nước ngoài (FDI); Đối với nguồn vốn ngân sách tuy có tăng nhưng không đủ đáp ứng. Vì vậy yêu cầu đầu tư theo hình thức BOT (trong và ngoài nước) là một giải pháp quan trọng để phát triển giao thông Việt Nam.

2.2 Thực trạng đầu tư BOT giao thông ở Việt Nam

Việc đầu tư xây dựng các công trình giao thông theo phương thức BOT mang tính xã hội hoá cao, giảm bớt gánh nặng cho ngân sách Nhà nước đã và đang trở thành một hình thức đầu tư được Đảng và Nhà nước ta quan tâm ủng hộ và tạo điều kiện phát triển. Đây cũng là cơ hội cho các doanh nghiệp có thể tham gia đầu tư và khai thác chính công trình do mình thi công - một cách quản lý xây dựng cơ bản mang lại hiệu quả cao”.

Hình thức đầu tư BOT ở nước ta hiện nay mới bắt đầu phát triển, tạo ra một mô hình đầu tư mới trong tương lai, tuy nhiên kết quả đạt được của hình thức này chưa lớn, đặc biệt là cho việc phát triển mạng lưới GTVT.

2.2.1 Phương pháp đánh giá hiệu quả dự án đầu tư BOT hiện nay

Hình thức BOT có thể là một phương thức tài trợ dự án, sử dụng nguồn thu từ quá trình kinh doanh công trình (đây là nguồn thu chính), nhằm thanh toán các khoản vay trước đó để xây dựng công trình và có lãi. Vì vậy điều cần thiết nhất khi xây dựng dự án phải tính và chứng minh được tính hiệu quả của dự án, tức là phải đảm bảo dự án có khả năng hoàn vốn và có lãi.

Ở Việt Nam hiện nay đang áp dụng 3 phương pháp chủ yếu để tính toán hiệu quả đối với các công trình đầu tư để kinh doanh (BOT...) dựa trên các chỉ tiêu như : thời gian hoàn vốn T; giá trị lợi nhuận thuần NPV (Net Present Value); tỷ lệ nội hoàn IRR (Internal Rate of return); suất lợi nhuận hay còn gọi là tỷ lệ tính lời B/C (Benefit-cost-Ratio); tỷ suất chiết khấu r (Discounting Benefit)

- Phương pháp dùng 3 chỉ tiêu : Chỉ tiêu thời gian hoàn vốn, IRR, r.
- Phương pháp dùng 4 chỉ tiêu : Chỉ tiêu thời gian hoàn vốn, IRR, NPV, r.
- Phương pháp dùng 5 chỉ tiêu : Chỉ tiêu thời gian hoàn vốn, IRR, NPV, B/C, r.

Việc áp dụng phương pháp nào cho loại dự án nào không được quy định cụ thể, thường áp dụng theo “cảm tính”, “tùy hứng”, hoàn toàn phụ thuộc vào tư vấn.

Ví dụ : đều là dự án lớn (nhóm A) nhưng khi đánh giá hiệu quả dự án thì có dự án dùng 03 chỉ tiêu và có dự án dùng 05 chỉ tiêu.

+ DA nâng cấp quốc lộ 51 dùng 03 chỉ tiêu : thời gian hoàn vốn, IRR, r.

+ DA xa lộ TP.HCM – Biên Hòa – Vũng Tàu dùng 04 chỉ tiêu : thời gian hoàn vốn, IRR, NPV và r.

+ Dự án cải tạo – nâng cấp quốc lộ 1A đoạn An Sương – An Lạc dùng 05 chỉ tiêu : thời gian hoàn vốn, IRR, NPV, B/C và r.

2.2.2 “Số phận” của một số Dự án BOT về giao thông hiện nay

* BOT vốn nước ngoài

+ *Dự án vành đai 3 – Hà Nội* : Đến nay đã chấm dứt đàm phán , do còn tồn tại các vấn đề không thể thỏa thuận được về thu phí , quy mô vốn đầu tư , về việc miễn thuế và việc sử dụng đất cho việc hoàn vốn của công ty BOT . Phó thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng (nay là Thủ Tướng) đã chỉ đạo Bộ giao thông - vận tải phối hợp với các bộ , các ngành liên quan và UBNDTP Hà Nội nghiên cứu từng phương án tự đầu tư để triển khai dự án này.

+ *Dự án cao tốc Sài Gòn – Biên Hòa – Vũng Tàu* : Tập đoàn Daewoo (Hàn Quốc) đã lập xong nghiên cứu khả thi và tiến hành đàm phán với chính phủ Việt Nam, nhưng mà nước ta không thống nhất được với phía Daewoo về tổng mức đầu tư cho dự án và lợi nhuận mà nhà đầu tư đưa ra.

+ *Một số dự án khác chỉ mới thực hiện ở mức độ* : Chủ đầu tư nước ngoài ký biên bản ghi nhớ với phía đại diện cơ quan Nhà nước có thẩm quyền.

*** BOT vốn trong nước**

+ *Dự án đường Trường Sơn ra sân bay Tân Sơn Nhất* : Công trình sau khi đã được hoàn vốn , được phép tiếp tục thu phí thêm một thời gian để tạo quỹ phát triển giao thông địa phương và đến nay đã bàn giao vốn lại cho nhà nước . Đây là công trình đầu tư đạt hiệu quả thực tế về mặt tài chính cao hơn tính toán hiệu quả tài chính của dự án đầu tư.

+ *Công trình cầu Cỏ May trên quốc lộ 51 (Vũng Tàu – Biên Hòa)* : Được thực hiện bởi hợp đồng giữa Cục Đường bộ với công ty TNHH Hải Châu. Công trình này hiện đang thu phí và sắp hoàn vốn, đây cũng là công trình mang tính khả thi cao về hiệu quả đầu tư tài chính.

+ *Công trình An Suông – An Lạc* : Được thực hiện bởi hợp đồng giữa Bộ GTVT và liên doanh đứng đầu bởi công ty Dầu khí cùng tổng công ty xây dựng công trình giao thông 6 (Bộ GTVT) và Tổng công ty xây dựng giao thông 8 (Bộ GTVT) . Công trình này đến nay đã đi vào hoạt động thu phí và có thể đánh giá công trình mang tính khả thi cao.

+ *Công trình cầu Ông Thìn* : Được thực hiện hợp đồng giữa Bộ Giao thông Vận tải và Tổng công ty Xây dựng 5. Công trình này đã đi vào hoạt động nhưng có thể khẳng định đây là công trình không thể thu phí hoàn vốn được . Thành phố HCM đã mua lại công trình này để quy hoạch trên địa bàn thành phố.

+ *Công trình cầu đường Bình Triệu II* : Được thực hiện bởi giữa UBND TP.HCM và Tổng công ty Xây dựng 5 thuộc Bộ GTVT , công trình này tới nay đã xong phần cầu còn phần đường và nút liên quan chưa được thực hiện . Công trình này đã đưa vào thu phí (giai đoạn 1). Đây là công trình không khả thi do tổng mức đầu tư vượt lên quá cao khi triển khai xây dựng mà nguyên nhân chính là do kinh phí giải phóng mặt bằng , hiện nay UBND TP Hồ Chí Minh đã mua lại công trình này.

+ *Đường Huỳnh Tấn Phát – TP Hồ Chí Minh* ; Được thực hiện hợp đồng giữa TP Hồ Chí Minh và công ty phát triển Đô thị và Khu Công Nghiệp. Thực trạng các dự

án này đang tiến hành thu phí , song chủ đầu tư đang kiến nghị với TP Hồ Chí Minh về tính không khả thi của dự án này, TP Hồ Chí Minh phải đưa ra hình thức xử lý bằng cách mua lại dự án.

+ *Dự án cao tốc Sài Gòn – Long Thành - Dầu Dây* : Thủ Tướng Chính phủ đã có văn bản số 1092/CP- CN ngày 21/11/2001 đồng ý giao cho Tổng Công Ty Dầu Tu phát triển Đô thị và Khu công nghiệp (IDICO) lãnh đạo cùng 6 đơn vị thành viên triển khai thực hiện dự án thực hiện theo hình thức BOT cho đầu tư trong nước . Tới nay các đơn vị thành viên không chứng minh được năng lực tài chính của mình nên dự án được chuyển sang kêu gọi đầu tư BOT nước ngoài.

+ *Dự án Quận 9 – Nhơn Trạch (đi qua địa phận TP Hồ Chí Minh – Nhơn Trạch - Đồng Nai)* : Ngày 30/03/2004 văn phòng Chính phủ đã có văn bản số 1482/VBCP- CN chấp nhận cho Tổng Công ty Đầu tư và phát triển Nhà và Đô thị (Bộ Xây Dựng) lãnh đạo cùng hai công ty đầu tư thực hiện dự án theo hình thức BOT. Thế nhưng cho đến nay nhà đầu tư vẫn chưa chứng minh được năng lực tài chính của mình. Vì vậy cơ quan Nhà nước có thẩm quyền phải mời chào các nhà đầu tư khác nhưng đến nay vẫn chưa có nhà đầu tư chính thức.

+ *Dự án cao tốc Sài Gòn – Trung Lương* : Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản giao cho Tổng CTXDGT 6 thuộc Bộ GTVT làm Giám đốc điều hành thực hiện hình thức BOT trong nước. Do các nhà đầu tư chưa chứng minh được năng lực tài chính của mình , vì vậy dự án này chuyển sang nguồn vốn do Nhà nước cấp để thi công , và sau đó bán quyền thu phí. Hiện dự án này khởi công tháng 11/2004.

+ *Dự án cầu Rạch Miễu* : Được thực hiện bởi hợp đồng giữa Bộ GTVT và Tổng CTXDGT 1 cùng Tổng CTXDGT 5 và Tổng CTXDGT 6 (thuộc Bộ GTVT) . Công trình này hiện đang thi công nhưng tiến độ quá chậm do nhà đầu tư không cung cấp đủ vốn cho thi công, hiện Chính phủ phải bỏ vốn Nhà nước để cùng đầu tư.

+ *Dự án đoạn đường Bình Dương qua thị xã Thủ Dầu Một* đã hoàn thành đưa vào sử dụng giai đoạn 1 và hiện đã tiến hành thu phí.

+ *Dự án quốc lộ 1K* : Được thực hiện hợp đồng bởi Bộ GTVT và Công ty TNHH BOT Quốc lộ 1K . Dự án này đang triển khai thi công.

+ *Cầu Phú Mỹ - Tp Hồ Chí Minh* : Được thực hiện hợp đồng giữa Tp Hồ Chí Minh và Tổng Công ty Xây dựng Hà Nội đứng đầu liên doanh cùng 4 đơn vị thành viên. Dự án này đã khởi công vào 9/2005.

Nhân xét :

- Đối với BOT nước ngoài : chưa có dự án nào đàm phán thành công.
- Đối với BOT trong nước : tỷ lệ dự án đạt hiệu quả sau khi triển khai thực hiện chưa cao (khoảng 20%).

2.2.3 Khả năng đầu tư của các Nhà đầu tư:

2.2.3.1. Nhà đầu tư là Doanh nghiệp Nhà nước

Ngành giao thông vận tải (GTVT) hiện nay được xem là khá hùng hậu với tám tổng công ty hoạt động theo mô hình Tổng công ty 90. Trong mỗi tổng công ty lại có khoảng 20 công ty thành viên. Tuy nhiên, những năm gần đây, ở hầu hết các doanh nghiệp này bộc lộ khó khăn, bất cập, mà khó khăn lớn nhất của các tổng công ty XDCTGT trong ngành GTVT tại thời điểm hiện nay là về tài chính đòi hỏi phải có giải pháp xử lý toàn diện và đồng bộ. Hầu hết các doanh nghiệp xây dựng cơ bản của ngành đều đang phải gánh những khoản nợ không nhỏ từ các ngân hàng. Do vậy, đối với các nhà đầu tư dự án BOT là doanh nghiệp Nhà nước thì hầu hết đều đầu tư một cách rất chặt vật, vất vả hoặc không thành công, do:

- Không đủ năng lực về tài chính để đảm bảo 30% vốn tự có (theo NĐ 78); Vốn chủ sở hữu danh nghĩa của các doanh nghiệp rất thấp so với quy mô đầu tư của dự án; tình trạng công nợ và số dư sản phẩm dở dang quá lớn dẫn đến tình hình vốn chủ sở hữu ở mức báo động.

- Các ngân hàng không thể cho một dự án vay số tiền lớn hơn 15% vốn điều lệ vì vậy, khả năng đáp ứng vay của ngân hàng rất khó khăn.

- Các doanh nghiệp chủ yếu đóng góp vốn bằng thiết bị và nhân lực để thi công phân sản lượng theo tỷ lệ.

Cụ thể thông qua việc phân tích tình hình tài chính của các Tổng Công ngành GTVT trong thời gian gần đây để thấy rõ được khả năng đầu tư thực sự của các DNNN hiện nay rất thấp:

Bảng 2.2: Tình hình tài chính các Tổng công ty ngành GTVT

Đơn vị tính : ngàn đồng)

TT	Đơn vị	Năm	Tổng số tài sản có	Tài sản có lưu động	Tổng số tài sản nợ	Tài sản nợ lưu động	Vay ngắn hạn	Vốn chủ sở hữu	Lợi nhuận trước thuế	Nộp ngân sách	Doanh thu
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
1	Tổng Cty	2004	1,696,973,460	1,301,582,647	1,368,763,545	1,110,054,831	577,292,987	328,209,732	35,213,792	8,803,448	1,308,096,069
	XDCTGT	2005	2,155,980,931	1,613,802,495	1,782,444,515	1,406,869,814	827,688,919	373,536,415	40,026,115	12,809,664	1,683,376,660
	8	2006	2,403,858,502	1,878,089,349	2,230,350,689	1,799,099,537	994,531,728	173,507,813	12,431,106	3,043,315	1,450,984,897
2	Tổng Cty	2004	1,864,000,000	1,445,000,000	1,659,000,000	679,000,000	650,000,000	204,000,000	30,000,000	7,000,000	1,545,000,000
	XDCTGT	2005	3,080,000,000	2,200,000,000	2,620,000,000	1,164,000,000	1,152,000,000	460,000,000	27,000,000	8,000,000	1,904,000,000
	1	2006	4,090,000,000	3,044,000,000	3,599,000,000	1,496,000,000	1,476,000,000	491,000,000	31,000,000	7,000,000	2,385,000,000
3	Tổng Cty	2004	1,594,591,286	1,507,075,785	1,431,908,788	1,077,086,668	417,516,147	164,042,362	11,429,737	2,300,639	1,025,969,397
	Xây dựng	2005	2,158,104,085	1,520,946,016	1,983,736,794	1,556,450,718	759,104,403	174,367,291	12,087,194	3,106,786	1,296,904,415
	Thăng Long	2006	2,725,132,885	1,938,830,743	2,301,065,592	1,831,394,660	985,497,000	424,067,292	11,000,000	3,520,000	1,656,546,115
4	Tổng Cty	2004	1,834,295,842	1,427,847,979	1,624,498,175	1,346,297,582	560,849,279	209,797,666	24,941,994	4,834,731	1,127,238,616
	XDCTGT	2005	2,613,410,672	2,091,810,225	2,090,808,045	1,727,521,096	801,686,985	255,282,906	20,024,333	6,407,786	1,262,845,395
	6	2006	2,842,721,101	2,345,372,213	2,653,804,453	2,270,602,432	923,126,524	188,916,648	6,881,849	1,383,595	1,506,685,760
5	Tổng Cty	2004	2,114,631,928	1,659,102,705	1,994,190,250	1,529,640,749	940,080,586	120,441,677	16,307,708	3,368,221	1,203,772,210
	XDCTGT	2005	3,356,438,711	2,489,560,492	3,244,531,636	2,218,609,033	1,280,562,171	111,907,075	11,714,036	8,426,770	1,633,456,373

	5	2006	3,828,273,163	2,918,952,548	3,708,191,863	2,485,585,858	1,305,647,237	120,081,299	12,925,727	5,432,976	1,963,204,014
6	Tổng Cty	2004	1,558,743,000	972,270,000	1,394,637,000	896,766,000	413,833,000	164,105,000	4,168,000	1,137,000	701,278,000
	Xây dựng	2005	1,887,412,000	1,231,378,000	1,710,460,000	1,107,150,000	601,448,000	176,951,000	7,956,000	2,616,000	1,010,194,000
	đường thủy	2006	1,950,972,000	1,238,932,000	1,753,900,000	1,011,187,000	615,427,000	197,071,000	5,506,000	1,542,000	980,025,000
7	Tổng Cty	2004	309,277,859	258,919,338	256,246,417		127,069,617	53,031,442	1,451,218	367,920	517,162,116
	Thương mại	2005	310,683,074	232,833,625	254,798,643		133,389,585	55,884,431	5,416,108	358,024	597,161,529
	xây dựng	2006	510,651,608	406,138,138	443,403,551		150,752,112	67,248,057	1,228,357	836,272	701,771,664

Nguồn : [15] Tổng hợp báo cáo hồ sơ năng lực các Tổng công ty

Nhận xét :

- Vốn chủ sở hữu thấp, tiềm lực mỏng, tổng nợ lớn, chỉ tính riêng lãi suất phải trả cho các khoản vay để thi công đã vượt quá số vốn đang bị mắc kẹt. Nhiều đơn vị không có khả năng thanh toán nợ đến hạn, phải xin gia hạn, giãn nợ, hoãn nợ. Khi chuyển sang công ty cổ phần, nhiều đơn vị không thể bán được cổ phiếu do nợ quá lớn.

- Doanh thu hàng năm không đều. Doanh số và mức lãi hàng năm của nhiều đơn vị xây dựng công trình giao thông thường là con số mơ ước của rất nhiều doanh nghiệp trong các ngành nghề kinh doanh khác bởi nó thường được tính đến con số hàng trăm, thậm chí đến hàng ngàn tỷ đồng. Tuy nhiên, phần lớn số tiền ấy đều nằm trên giấy cả, nhiều doanh nghiệp vẫn thiếu nợ lương công nhân đến hàng trăm triệu đồng, phải mua thiếu vật liệu xây dựng... đến hàng tỷ đồng. Lời là lời trên giấy tờ, chứ thực tế thì đang thiếu tiền đến quay quắt cả người. Tình trạng này bị đẩy đến mức Bộ Giao thông Vận tải phải xin Chính phủ cơ chế : Không chuyển tiền thanh toán một số công trình trọng điểm được đầu tư bằng nguồn trái phiếu qua ngân hàng mà thay vào đó là kho bạc để các doanh nghiệp không bị siết nợ và có tiền đầu tư vào công trình mới.

- Tình hình công nợ không tốt, hầu hết các doanh nghiệp đều đã vay vốn kịch hạn mức của ngân hàng và bị siết chặt điều kiện, hạn mức cho vay. Nợ vay ngân hàng (ngắn hạn) quá lớn thể hiện qua tỷ lệ nợ vay ngắn hạn ngân hàng / vốn chủ sở hữu rất cao:

Bảng 2.3: Tình hình nợ vay của các Tổng công ty giao thông

Stt	Đơn vị	Tỷ số Vay ngắn hạn/ Vốn sở hữu		
		2004	2005	2006
1	Tổng công ty XDCTGT 1	3.19	2.50	3.01
2	Tổng công ty XDCTGT 8	1.76	2.22	5.75
3	Tổng công ty XDCTGT 6	2.68	3.14	4.91
4	Tổng công ty XDCTGT 5	7.83	11.43	10.88
5	Tổng công ty XD Thăng Long	2.54	4.36	2.32
6	Tổng công ty XD Đường Thủy	2.52	3.41	3.12
7	Tổng công ty Thương mại và xây dựng	2.40	2.42	2.24

Nguồn : Tổng hợp từ bảng 2.2

- Năng lực kinh doanh yếu thể hiện qua tỷ lệ doanh thu trên tổng tài sản tương đối thấp và hiệu quả kinh doanh thể hiện qua tỷ lệ lợi nhuận trên doanh thu thấp, cụ thể:

Bảng 2.4: Tình hình kinh doanh của các Tổng công ty giao thông

Stt	Đơn vị	Tỷ số D.thu/Tổng tài sản			Tỷ số EBT/Doanh thu		
		2004	2005	2006	2004	2005	2006
1	Tổng công ty XD CTGT 1	0.829	0.618	0.583	0.019	0.014	0.013
2	Tổng công ty XD CTGT 8	0.771	0.781	0.603	0.027	0.024	0.008
3	Tổng công ty XD CTGT 6	0.615	0.483	0.530	0.022	0.016	0.005
4	Tổng công ty XD CTGT 5	0.569	0.487	0.513	0.013	0.007	0.006
5	Tổng công ty XD Thăng Long	0.643	0.601	0.608	0.011	0.009	0.007

6	Tổng công ty XD Đường Thủy	0.450	0.535	0.502	0.006	0.008	0.006
7	Tổng công ty Thương mại và xây dựng	1.673	1.926	1.375	0.003	0.009	0.002

Nguồn : *Tổng hợp từ bảng 2.2*

2.2.3.2 Nhà đầu tư là Doanh nghiệp Tư Nhân

Đa số các Dự án đầu tư theo hình thức BOT do nhà đầu tư là DNTN đã thành công, các dự án được thực hiện rất có trách nhiệm, đạt yêu cầu. (Ví dụ như Dự án BOT Cầu Cỏ May, BOT quốc lộ 1K...). Thế nhưng, dường như Nhà nước chưa nhìn nhận được sự phát triển vượt trội này để tạo vị trí tương xứng hơn cho khu vực kinh tế tư nhân, biến khu vực này thực sự trở thành động lực phát triển đất nước.

Nếu nhìn vào mức độ và nhịp độ phát triển, cũng như mức đóng góp tăng lên, có thể thấy, sự phát triển của khu vực kinh tế tư nhân trong thời gian qua là vượt trội nhất. Khu vực này đã vượt lên xuất phát điểm rất thấp trước đó để đạt được ngưỡng cao trong đóng góp chung vào GDP, xuất khẩu, đầu tư, phát triển công nghiệp, tạo việc làm... Tỷ trọng đầu tư của khu vực nhà nước giảm và chỉ chiếm khoảng 11% tổng đầu tư. Tổng đầu tư tăng 16,3% trong 9 tháng đầu năm 2007. Theo thời giá hiện nay, đầu tư hiện chiếm 42,5% GDP. Đầu tư của khu vực tư nhân trong nước tăng gần 28% và hiện tại chiếm khoảng 17% GDP. Mặc dù đầu tư của các công ty nước ngoài và khu vực tư nhân trong nước tăng mạnh, nhưng tỷ lệ giải ngân ngân sách Nhà nước vẫn còn thấp. Điều này cho thấy các dự án đầu tư công được triển khai chậm. Điều đáng lưu ý là tốc độ tăng trưởng GDP do các doanh nghiệp thuộc khu vực kinh tế tư nhân luôn luôn cao hơn gấp rưỡi, gấp đôi tốc độ tăng chung cũng như cao hơn tốc độ tăng của các khu vực khác^[24].

Nhiều người vẫn nghĩ rằng, khu vực kinh tế tư nhân chưa sẵn sàng đầu tư vào lĩnh vực này. Nhưng ở đây, phải xét đến vấn đề là, Nhà nước đã hỏi họ chưa, đã mời họ chưa và đã tạo điều kiện cho họ tham gia chưa? Nếu chưa, thì làm sao có thể khẳng định là họ chưa sẵn sàng đầu tư? Phải nói rằng, khu vực đầu tư của Nhà nước rất khó dành ra sân chơi nào đó cho khu vực tư nhân hoặc xã hội tham gia.

Bài học cho sự phát triển trong thời gian tới, có thể nhắc đến 3 nguồn lực mà các nước “hoá rồng” đã thực hiện. Đó là đầu tư nước ngoài, xuất khẩu và khu vực tư nhân trong nước. Nếu chúng ta khai thác cả 3 động lực này một cách cân bằng và nhất là khu vực tư nhân trong nước, thì nền kinh tế phát triển đáng kể, chống đỡ được những chấn động từ các nhân tố bên ngoài mà ta không chủ động được.

Trong những năm qua, sức ép từ những chấn động bên ngoài rất lớn, nhưng nền kinh tế Việt Nam vẫn phát triển chính là nhờ khu vực kinh tế tư nhân. Ngay cả khai thác khả năng xuất khẩu trong thời gian qua cũng nhờ khu vực kinh tế tư nhân nhiều hơn là khu vực kinh tế nhà nước. Chẳng hạn, việc khai thác thị trường Mỹ, các thị trường xuất khẩu mới... là đóng góp ngày càng lớn của khu vực kinh tế tư nhân trong nước. Đó là những điều cần phải thấy rõ để khu vực kinh tế tư nhân có một khả năng phát triển tốt hơn, mạnh mẽ hơn, hướng đầu tư của khu vực kinh tế này vào phát triển CSHT giao thông, tạo điều kiện thuận lợi phát triển đất nước.

2.2.3.3 Nhà đầu tư nước ngoài

Đây thực sự là đối tượng rất có tiềm năng nhưng thời gian qua việc thu hút các nhà đầu tư này không hiệu quả, rất ít Nhà đầu tư thành công.

Việt Nam đang nổi lên như một quốc gia có nhiều tiềm năng thu hút đầu tư nước ngoài. Bên cạnh vị trí địa lý thuận lợi, chính trị ổn định, tiềm năng tăng trưởng kinh tế dài hạn, Việt Nam còn là một quốc gia có nhiều lợi thế so sánh hấp dẫn nhà đầu tư như: nguồn lao động, thị trường, tài nguyên... Hơn nữa, vận nước đang lên, Việt Nam ngày càng khẳng định vai trò, vị trí và tầm quan trọng của mình trên bản đồ kinh tế khu vực và thế giới. Sự quan tâm của khu vực và thế giới tới Việt Nam, đặc biệt là thời điểm Việt Nam gia nhập WTO, cộng với sự thành công của các nhà đầu tư hiện hữu tại đây sẽ mở ra cơ hội lớn trong thu hút vốn đầu tư nước ngoài.

Làn sóng đầu tư mới từ các châu lục đang ào ạt hướng vào Việt Nam. Nguồn vốn đầu tư nước ngoài (FDI) đạt được sự vượt trội về nhiều mặt. Trong 11 tháng năm 2007 cả nước đã có 1.045 dự án mới được cấp giấy chứng nhận đầu tư, với tổng số vốn đăng ký đạt 8,29 tỷ USD, lớn nhất trong cùng kỳ từ trước đến nay. Tính chung cả vốn đăng ký mới và vốn tăng thêm trong chín tháng qua đã đạt hơn 9,6 tỷ

USD, tăng gần 38% so với cùng kỳ năm trước. Quy mô bình quân một dự án đạt gần 8 triệu USD, lớn hơn mức 7 triệu USD của cùng kỳ năm trước^[7].

Hiện nay, có khoảng 74 quỹ đầu tư nước ngoài đang rót tiền vào Việt Nam, bao gồm 22 quỹ thành lập trong chín tháng đầu năm 2007; với các tên tuổi như Sumitomo Musui VN, Fulleron VN Fund, Tong Yang VGN, Maxford Growth - Vn Fcus, VN Resource, Credit Agrcole Fund... Trong các nước và vùng lãnh thổ có nhiều quỹ và quỹ lớn mới thành lập có Hàn Quốc, Singapore, Nhật Bản, Malaysia... Nguồn vốn vào theo kênh chính thống như số đầu tư trên thị trường chứng khoán đạt khoảng 4,8 tỷ USD. Nguồn vốn này đang giữ vai trò khá quyết định đối với thị trường chứng khoán Việt Nam. Đặc biệt là Quỹ tiền tệ Quốc tế (IMF) có khoảng trên 100 định chế đầu tư tài chính chuyên nghiệp trên thế giới đang quản lý một khối lượng tài sản khổng lồ, khoảng 300 tỷ USD. Chỉ cần chúng ta thuyết phục họ chấp nhận đầu tư vào Việt Nam 0,1% là chúng ta đã có khoảng 300 triệu USD^[20].

Bên cạnh nguồn vốn FDI có vai trò trực tiếp thúc đẩy sản xuất, thì FII lại có tác động kích thích thị trường tài chính phát triển theo hướng nâng cao hiệu quả hoạt động, mở rộng quy mô và tăng tính minh bạch, tạo điều kiện cho doanh nghiệp trong nước dễ dàng tiếp cận với nguồn vốn mới; nâng cao vai trò quản lý nhà nước và chất lượng quản trị doanh nghiệp, có tác động thúc đẩy mạnh mẽ các mối quan hệ kinh tế... Tuy nhiên, so với vốn đầu tư trực tiếp thì vốn đầu tư gián tiếp nước ngoài vào Việt Nam vẫn ở mức thấp, khoảng 2-3%, trong khi tỷ lệ này ở một số nước trong khu vực là 30-40%. Trong thời gian qua, do thị trường vốn Việt Nam chưa phát triển, đặc biệt là tác động tiêu cực của dòng vốn này trong cuộc khủng hoảng tài chính khu vực nên thu hút đầu tư gián tiếp nước ngoài vào Việt Nam chưa được cơ quan hoạch định chính sách, các nhà nghiên cứu đánh giá đúng vai trò và tiềm năng của nó.

Đối với Việt Nam, thu hút nguồn vốn FII mang một ý nghĩa rất quan trọng. Việt Nam đang trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng. Nó đòi hỏi phải nâng cao năng lực và vai trò quản lý của nhà nước ở tầm vĩ mô hơn là sự can thiệp vào các công việc kinh tế cụ thể. Ngoài ra, để thực hiện thành công sự

ngành CNH-HĐH đất nước, Việt Nam cần một lượng vốn đầu tư rất lớn (khoảng 140 tỷ USD) cho giai đoạn (2006-2010) để xây dựng, từng bước hoàn thiện kết cấu hạ tầng kinh tế và hạ tầng xã hội. Các doanh nghiệp Việt Nam đang trong quá trình cải cách và cổ phần hóa nhằm gia tăng năng lực và hiệu quả cạnh tranh khi gia nhập WTO. Cổ phần hóa phải đi đôi với việc hình thành các thị trường vốn, các kênh huy động vốn (hạt nhân là thị trường chứng khoán (TTCK)). Các mối quan hệ kinh tế gia tăng, dòng vốn lưu chuyển nhanh sẽ góp phần tạo ra các hiệu ứng tốt tác động đến các doanh nghiệp. Vì lợi ích của hội nhập không những được đánh giá thông qua sự luân chuyển (vào, ra) dễ dàng của dòng hàng hóa, dòng người mà còn có cả dòng vốn. Việc tham gia của các nhà đầu tư FII sẽ có tác động mạnh mẽ đến thị trường tài chính, giúp cho thị trường tài chính minh bạch và hoạt động hiệu quả hơn, xác lập giá trị thị trường của các cổ phiếu niêm yết một cách chuyên nghiệp, giảm thiểu những dao động “phi thị trường” và góp phần giải quyết một cách cơ bản các mối quan hệ kinh tế (vốn, công nghệ, quản lý...)

Áp lực hội nhập lớn nhưng cơ hội mang lại cho Việt Nam cũng không nhỏ. Nếu chúng ta không duy trì được các cam kết với các nhà đầu tư là đẩy mạnh việc cải cách hành chính, đầu tư đồng bộ thực hiện đúng các cam kết từ WTO cũng như các hiệp định song phương và đa phương trong hội nhập.... thì sẽ khó có thể níu chân các nhà đầu tư, không thể có vốn để đáp ứng yêu cầu phát triển hạ tầng giao thông, ví như khi các chung cư vẫn xuống cấp trầm trọng, các con đường có vốn đầu tư nước ngoài nhanh chóng bị hư hỏng nặng, các cây cầu tiếp tục bị rạn nứt sau khi thi công, các ngôi nhà trước nguy cơ đổ sụp... Có lẽ các nhà đầu tư sẽ tìm một giải pháp an toàn thay vì sự mạo hiểm từ cách làm ăn không hiệu quả của một lối tư duy kiếm lợi nông cạn.

2.2.4 Phân tích thực trạng đầu tư BOT thông qua một số dự án điển hình

Vốn đầu tư cho hạ tầng giao thông lâu nay đều do Nhà nước thực thi. Mặc dù có nhiều cách tạo vốn như phát hành trái phiếu, vay nước ngoài, ngân sách... mỗi năm đều tăng khoảng 15% song chưa đủ so với nhu cầu thực tế phát triển của đất nước. Nhiều đô thị trong tình trạng luôn ùn tắc giao thông. Chi phí bảo dưỡng nâng

cấp hệ thống HTGT của Nhà nước cấp chỉ đáp ứng 40-50% so với nhu cầu thực tế. Nhiều công trình giao thông quan trọng bị đình trệ do thiếu vốn.

Theo Bộ GTVT, năm 2006 vốn ngân sách đầu tư cho hạ tầng giao thông khoảng 1 tỉ USD. Những năm trước đó con số này cũng không nhỏ. Tuy nhiên một điều dễ nhận thấy là hạ tầng vẫn không đáp ứng được tốc độ phát triển, nhất là tại các đô thị, trong khi đó việc xã hội hoá đầu tư hạ tầng giao thông, một nguồn vốn đầy tiềm năng, lại chưa có cơ chế khơi thông.

Tại TP HCM : theo UBND, Ngân sách thành phố chỉ có thể đáp ứng trên 20% nhu cầu vốn đầu tư cho các công trình trọng điểm, trong khi để thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải cần hơn 410.000 tỷ đồng từ nay đến năm 2020, thiếu hơn 70% vốn đầu tư cho giao thông ^[11].

Để "giảm tải" cho nhu cầu về vốn đang ngày một cao, biện pháp trước mắt của thành phố là tập trung mọi nguồn lực, thực hiện nhiều phương thức như kêu gọi vốn đầu tư ODA, BOT; phát hành trái phiếu đô thị; đổi đất lấy hạ tầng; vận động dân hiến đất làm đường...trong đó hình thức BOT đặc biệt được quan tâm vì ưu điểm có thể giảm được gánh nặng về vốn cho ngân sách thành phố.

Ách tắc giao thông đang là vấn đề nan giải tại Hà Nội. Theo đó, Thành phố sẽ xây dựng hệ thống vận tải bằng xe buýt lớn và hệ thống đường sắt đô thị (Thành phố đang khởi động Dự án Tàu điện trên cao Nhỏn - ga Hà Nội). Cả 2 hệ thống này kết hợp với hệ thống xe buýt hiện nay sẽ tăng tỷ lệ vận chuyển hành khách bằng phương tiện công cộng lên 40 - 45%. Tuy nhiên, để hoàn chỉnh bức tranh giao thông đô thị, Hà Nội cần một khoản vốn đầu tư lên đến 12,7 tỷ USD ^[25], số vốn đầu tư mà ngay các nhà hoạch định chính sách cũng chưa thể biết sẽ huy động từ đâu. Trong khi Thành phố vẫn còn rất nhiều dự án, công trình khác cần đầu tư. Do vậy, câu hỏi về vốn đầu tư theo quy hoạch giao thông Hà Nội đến năm 2020 không dễ có được lời đáp. Cơ quan chức năng phải xác định được cơ chế huy động vốn; cơ cấu vốn đầu tư, hình thức đầu tư....

Vào thời điểm này, các dự án BOT cao tốc ở Việt Nam phần lớn là không thể thu được lợi nhuận nếu như nhà đầu tư không nhận được những sự hỗ trợ khác nữa

từ Chính phủ ngoài việc thu phí hoàn vốn. Thông qua phân tích một số dự án điển hình để hiểu rõ hơn bức tranh thực tế về đầu tư BOT cho hạ tầng giao thông hiện nay.

Bảng 2.5 : Tình hình đầu tư của một số Dự án BOT

ĐVT: triệu đồng

Stt	Chỉ tiêu/ Hạng mục	Dự án đầu tư			
		An Sương An Lạc	Quốc lộ 1K	Sài Gòn- Trung Lương	HCM- Long Thành - Dầu Giây
I	Tổng mức đầu tư	314.293	397.056	2.155.983	4.664.274
1	Xây lắp	184.909	230.288	1.642.647	3.400.771
2	Thiết bị	5.548	6.640	40.000	63.855
3	Chi phí khác	86.698	124.032	231.447	847.296
4	Dự phòng	37.138	36.096	241.889	352.352
II	Cơ cấu nguồn vốn				
1	Vốn ngân sách hỗ trợ			646.795	
2	Vốn BOT	314.293	397.056	1.509.188	4.664.274
a	Vốn chủ sở hữu (30%)	94.288	119.117	452.756	1.399.282
b	Vốn vay (70%)	220.005	277.939	1.056.432	3.264.992
III	Đánh giá tài chính				
1	Suất chiết khấu	8,4%	7,74%	8,85%	7,74%
a	Chi phí sử dụng vốn CSH	0%	4,8%	8,14%	4,8%
b	Lãi suất vốn vay/năm	12%	9%	9,15%	9%
2	NPV	109,23	112,14	441,35	444,24
3	IRR	12,7%	9,11%	11,7%	8,6%
4	B/C	1,305	1,3	1,284	1,07
5	Thời gian hoàn vốn	57 tháng	14 năm 6 tháng	15 năm	17 năm

6	Thời gian chuyển giao	6 năm 3 tháng	17 năm 6 tháng	18 năm	20 năm
IV	Kết quả	Dự án đã thi công xong, bắt đầu khai thác hoàn vốn vào năm 2004	Dự án đã thi công xong, bắt đầu khai thác hoàn vốn vào năm 2007	Kêu gọi BOT trong nước thất bại nên đã chuyển sang đầu tư bằng vốn ngân sách	Kêu gọi BOT trong nước thất bại nên chuyển sang đầu tư bằng vốn vay thương mại và vốn vay ODA.

(Nguồn : Tổng hợp từ số liệu báo cáo đầu tư của các dự án trên)

*** Nguyên nhân**

(1) Dự án đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Dây

Qua phân tích số liệu báo cáo tài chính, tất cả các nhà đầu tư đã nêu đều không đủ năng lực về tài chính để thực hiện khối lượng thi công theo tỷ lệ đóng góp nếu như được giao nhiệm vụ thi công xây dựng dự án. Đồng thời vốn chủ sở hữu của các doanh nghiệp đều rất thấp so với quy mô đầu tư của dự án (không đủ 30% so với quy định). Nếu tính đến các rủi ro về tình trạng công nợ và số dư quá lớn về sản phẩm dở dang thì tình hình vốn chủ sở hữu của các nhà đầu tư đều đang ở mức báo động. Vì vậy trong quá trình đàm phán thẩm định năng lực của Nhà đầu tư không đạt kết quả; dự án thất bại.

Trong khi đó, việc đầu tư xây dựng Dự án đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây thực sự bức thiết và khả thi. Nếu tiếp tục kéo dài tình trạng như hiện nay chắc chắn sẽ là kim hãm sự phát triển kinh tế - xã hội của cả vùng kinh tế động lực phía Nam - vùng kinh tế có những đóng góp lớn nhất cho nền kinh tế quốc dân. Cuối cùng Bộ GTVT quyết định chuyển sang hình thức đầu tư bằng 50% vốn vay thương mại, 50% vốn vay ODA thay vì Nhà nước tạo điều kiện thích hợp để thu hút nguồn vốn đầu tư từ nước ngoài hoặc từ tư nhân để giảm bớt gánh nặng về nợ cho quốc gia.

Cụ thể về tình hình tài chính của các doanh nghiệp tham gia dự án theo bảng sau ^[15] :

Bảng 2.6 : Tình hình tài chính các đơn vị tham gia dự án HCM – Long Thành – Dầu Giây

Đơn vị tính : ngàn đồng

TT	ĐƠN VỊ	NĂM	VỐN CHỦ SỞ HỮU	VỐN LUÂN CHUYỂN	SP DỒ DANG	NỢ NGẮN HẠN	KHOẢN PHẢI THU	ĐÃ ĐẦU TƯ DÀI HẠN	Khả năng đầu tư danh nghĩa
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)=(4)-(9)
1	IDICO	2004	128,494,636	35,391,905	159,110,369	379,415,927	179,597,455	265,087,698	-136,593,061
		2005	154,786,498	13,611,221	173,717,482	436,805,101	185,394,597	309,371,950	-154,585,452
		2006	221,376,057	-98,726,515	166,500,786	630,618,332	262,998,091	457,485,569	-236,109,512
2	THĂNG LONG	2004	164,042,362	-17,197,336	223,797,604	1,077,086,668	691,283,662	29,536,494	134,505,867
		2005	174,367,291	-35,504,702	476,385,205	1,556,450,718	882,511,058	27,918,513	146,448,778
		2006	424,067,292	107,436,082	454,092,955	1,831,394,660	1,324,682,296	28,213,513	395,853,779
3	CIENCO 6	2004	209,797,666	81,568,396	282,000,143	1,346,279,582	812,913,173	43,346,824	166,450,842
		2005	255,282,344	96,968,847	398,539,960	1,727,521,096	1,136,285,146	103,389,718	151,892,626
		2006	188,916,648	74,647,516	552,740,070	2,270,602,432	1,371,907,656	87,095,206	101,821,442
4	CIENCO 8	2004	328,209,732	191,527,816	294,105,196	1,110,054,831	705,728,923	62,706,443	265,503,289
		2005	373,536,415	206,932,681	479,451,645	1,406,869,814	786,244,568	89,299,857	284,236,558
5	HUY HOÀNG	2004							
		2005	98,718,877	-89,176,484	756,321	210,075,365	14,100,453	613,256,735	-514,537,858
		2006	193,630,471	-197,230,020	605,057	236,734,273	22,561,087	459,427,489	-265,797,018
Cộng 5 đơn vị năm 2005			1,151,603,021	84,778,027	1,528,699,349	5,364,381,004	3,012,996,457	989,407,528	162,195,493

(2) Dự án đường cao tốc Sài Gòn – Trung Lương

Nhà đầu tư (góp 30%): Với tổng mức đầu tư như trên, các nhà đầu tư phải có nguồn vốn góp (30%) gần 500 tỷ đồng. Đây là mức huy động rất lớn, theo hồ sơ năng lực doanh nghiệp do các nhà đầu tư cung cấp, Bộ GTVT nhận thấy các nhà đầu tư dự kiến thực sự không đủ năng lực về tài chính để đảm bảo 30% vốn tự có theo tổng mức đầu tư được cập nhật trong giai đoạn nghiên cứu khả thi.

Ngân hàng (cho vay 70%) : Do chính sách tiền tệ ngày càng xiết chặt để ổn định tăng trưởng và kiềm chế lạm phát, từ ngày 01/7/2004 Ngân hàng Nhà nước Việt Nam đã nâng định mức dự trữ bắt buộc đối với các ngân hàng lên xấp xỉ khoảng 2 lần so với thời điểm trước đó (cả nội tệ và ngoại tệ); quyết định đó đã hạn chế khả năng cho vay của các ngân hàng. Đồng thời, theo quy định hiện nay các ngân hàng không thể cho một dự án vay số tiền lớn hơn 15% vốn điều lệ của ngân hàng. Vì vậy, khả năng đáp ứng vốn đầu tư xây dựng Dự án bằng vốn vay của ngân hàng (70% \approx 1.100 tỷ đồng) là không khả thi.

Nguồn vốn ngân sách: Thông báo số 37/TB-VPCP ngày 19/02/2004 của Văn phòng Chính phủ, đã xác định nguồn vốn ngân sách cho dự án 2.000 tỷ đồng. Để chủ động xác định nguồn vốn cho dự án, Bộ GTVT đã trực tiếp làm việc với các Bộ, ngành chức năng và đã xác định khả năng huy động ngân sách (khoảng 2.000 tỷ) cho dự án trong những năm tới là rất khó khăn.

Qua phân tích chúng ta dễ dàng nhận thấy để dự án có thể triển khai thành công không thể áp dụng hình thức đầu tư bằng vốn ngân sách hoặc BOT trong nước đối với nhà đầu tư là DNNN. Tuy NPV của dự án dương nhưng tỷ số IRR thấp, trong khi đó vốn đầu tư lại quá lớn, Nhà nước lại không có chính sách ưu đãi nhà đầu tư nên không thu hút được các nhà đầu tư nước ngoài và DNTN. Nếu Nhà nước có cách nhìn nhận đầy đủ về BOT, xác định lợi ích của dự án một cách chính xác, tạo thêm điều kiện hỗ trợ các nhà đầu tư, sẽ đẩy các chỉ tiêu tài chính lên cao hơn sẽ hấp dẫn các nhà đầu tư thì chúng ta sẽ không phải tạo một sức ép quá lớn cho ngân sách quốc gia vốn đang thiếu hụt trầm trọng như hiện nay.

(3) Dự án cải tạo, nâng cấp An Suông – An Lạc

Đoạn tuyến An Suông - An Lạc nằm trên Quốc lộ 1A giữa hai đoạn An Suông - Thủ Đức , An Lạc - Trung Lương và đầu tuyến quốc lộ 22 là tuyến vành đai ngoài của TP.HCM có lưu lượng xe rất lớn. Giải quyết mở rộng đoạn tuyến này để tránh tình trạng ùn tắc giao thông thất cổ chai đối với tuyến huyết mạch của ngõ của thành phố. Chính vì vậy sức hấp dẫn để đầu tư BOT dự án là rất lớn.

Chủ đầu tư là các doanh nghiệp Nhà nước với tỷ lệ góp vốn là:

+ Công ty Xây dựng dầu khí : 48%

+ Tổng công ty CTGT 6 : 28%

+ Tổng công ty CTGT 8 : 24%

Có thể nói đây là dự án BOT thứ 2 của Việt Nam sau dự án BOT cầu Cỏ May của Công ty TNHH Hải Châu được các doanh nghiệp Nhà nước triển khai thực hiện. Vào thời điểm đàm phán hợp đồng mặc dù các điều kiện BOT rất hạn chế cho các Nhà đầu tư (không được tính chi phí vốn chủ sở hữu, chiết khấu thấp) nhưng dự án vẫn được triển khai vì tính cấp thiết của dự án.

Đánh giá thành công của dự án do Tổng mức đầu tư không cao, nên mặc dù các điều kiện tính toán tài chính rất hạn chế nhưng dự án vẫn khả thi. Mặc dù dự án bị chậm tiến độ so với quy định của hợp đồng (chậm 3 năm từ 2001 đến 2004) do năng lực tài chính của các doanh nghiệp khó khăn nhưng có thể đánh giá đến thời điểm này là dự án thành công.

(4) Dự án cải tạo – nâng cấp quốc lộ 1K

Tuyến quốc lộ 1K là đường nối giữa các trung tâm đô thị lớn của khu vực Miền Đông Nam Bộ là TP.Hồ Chí Minh, Biên Hòa và Bình Dương. Đây là khu vực có nền kinh tế phát triển năng động vào bậc nhất nước ta. Tuyến được xây dựng sẽ tạo động cơ giao lưu nhanh chóng, thuận lợi nhất giữa đô thị với các khu công nghiệp tập trung và giữa các khu công nghiệp với nhau; góp phần cùng với mạng lưới giao thông (sẵn có và quy hoạch) tạo bộ khung giao thông hiện đại, hoàn chỉnh

và thông suốt giữa khu vực với các vùng phụ cận, đáp ứng nhu cầu phát triển của khu vực nói riêng và Miền Nam nói chung.

Chủ đầu tư dự án gồm 2 doanh nghiệp tư nhân Công ty XDCT 194 (TNHH), Công ty TNHH ĐTXD cơ sở hạ tầng Phú Thọ với tỷ lệ góp vốn 51/49% (ban đầu khi thành lập liên doanh đầu tư có sự tham gia của 1 doanh nghiệp Nhà nước là Tổng công ty XDCTGT 6, trong quá trình thực hiện do không có vốn góp nên đã rút khỏi liên doanh).

Dự án khởi công năm 2004, thời gian thi công 3 năm và bắt đầu đưa vào khai thác thu phí tháng 10/2007 (đúng tiến độ). Do đây là các doanh nghiệp tư nhân, đầu tư BOT thực sự, vốn góp thực hiện dự án là vốn thật (không góp bằng hình thức huy động thiết bị, nhân lực thi công) vì vậy nên chủ động được tiến độ; cộng với tổng mức đầu tư của dự án tương đối phù hợp vì vậy các ngân hàng chủ động cho vay không phải hợp danh các ngân hàng đồng tài trợ.

Tuy quá trình thực hiện dự án các doanh nghiệp chưa tổ chức huy động vốn thông qua các kênh khác mà mới chỉ chủ yếu vay ngân hàng, nhưng có thể đánh giá chung là dự án thành công.

2.2.5 Nhận xét về thực hiện đầu tư giao thông theo hình thức BOT hiện nay

2.2.5.1 Thành công của hình thức đầu tư BOT

Phân tích tình hình đầu tư hạ tầng giao thông theo hình thức BOT trong thời gian qua đã cho thấy những thành công :

a. Từ góc độ của nhà nước:

- Hình thức này bước đầu đã giải quyết được một phần tình hình thiếu vốn đầu tư của Nhà nước vào cơ sở hạ tầng GTVT, góp phần nâng cao một bước về chất lượng và số lượng các công trình đầu tư.

- Quá trình triển khai dự án có sự cọ sát giữa chủ đầu tư và cơ quan Nhà nước có thẩm quyền đã cho chúng ta thấy những bất cập của luật đầu tư, nhất là luật đầu tư trong nước, để từ đó giúp Nhà nước hoàn thiện hơn về luật đầu tư, đó là điều kiện tốt để nước ta hội nhập vào nền kinh tế thị trường.

- Đẩy nhanh tiến độ và số lượng đầu tư các dự án: Nhiều dự án mới được đầu tư từ nguồn vốn tư nhân; do có nguồn vốn tư nhân chia sẻ gánh nặng thiếu vốn nên nguồn vốn của Nhà nước đầu tư tập trung hơn (không bị chia nhỏ), vì vậy nhiều dự án đã đầu tư trước đây nhưng do thiếu vốn nên phải nằm chờ đều được đầu tư vốn và đẩy nhanh được tiến độ của dự án.

- Có thể học tập được kinh nghiệm, sáng kiến và công nghệ tiên tiến để giảm chi phí, rút ngắn thời gian và nâng cao hiệu quả của dự án. Việc chuyển giao công nghệ, đào tạo nhân sự đã góp phần tăng thêm công nghệ và nhân sự cho địa phương

- Nâng cao được ý thức tự giác, tính trách nhiệm trong công việc.

- Chia sẻ rủi ro của dự án và các gánh nặng với khu vực Nhà nước.

- Nhà nước có thể nắm quyền kiểm soát trực tiếp dự án khi dự án hết thời gian ân hạn cho nhà đầu tư và được chuyển giao cho Nhà nước. Trong thời gian nhà đầu tư chưa chuyển giao cho Nhà nước, Chính phủ vẫn nắm quyền kiểm soát có tính chiến lược đối với dự án.

- Tạo ra được một phương pháp sản xuất, quản lý khoa học, có cơ hội học tập được kinh nghiệm quản lý hoạt động sản xuất kinh doanh khoa học, tiên tiến.

- Giúp cho các ngành có liên quan đến Dự án đầu tư BOT phát triển.

- Tăng khả năng cạnh tranh lành mạnh trong phát triển sản xuất, góp phần thúc đẩy xã hội phát triển.

- Tạo thêm sự đa dạng ngành nghề trong xã hội.

b. Từ góc độ chủ đầu tư:

- Nhà đầu tư có thêm một lĩnh vực đầu tư mới mà trước đây thuộc quyền quản lý của Nhà nước.

- Doanh nghiệp BOT được hưởng một số đặc quyền mà các hình thức đầu tư khác không có được như: chế độ miễn giảm thuế thu nhập doanh nghiệp trong thời gian nhất định, lợi nhuận thu được do không phải thực hiện công tác đấu thầu xây lắp và một số ưu tiên khác.

- Được Nhà nước chủ nhà quan tâm trong việc đảm bảo mở đường ổn định trong kinh doanh trong một thời gian từ khi vận hành dự án tới khi kết thúc dự án bàn giao lại cho nước chủ nhà.

- Doanh nghiệp BOT sẽ được hoạt động vận hành dự án để hoàn vốn và thu được một lợi nhuận hợp lý cho chủ đầu tư (thời gian ân hạn).

- Nhà nước sẽ cùng chia sẻ một phần rủi ro của dự án (nếu xảy ra).

2.2.5.2 Những tồn tại cần khắc phục

Bên cạnh những thành công nêu trên, hình thức đầu tư BOT ở nước ta trong thời gian qua chưa phát huy được thế mạnh của hình thức này:

- Chưa thu hút được nhiều nhà đầu tư nước ngoài vào đầu tư do :

+ Thị trường tài chính không minh bạch : Việt Nam đang trong quá trình hội nhập, doanh nghiệp đang trong quá trình đổi mới, hệ thống pháp lý và các quy phạm chưa hoàn thiện, khả năng quản trị doanh nghiệp của các công ty còn thấp, một số tiêu chí đánh giá chưa theo chuẩn quốc tế, hệ thống kế toán kiểm toán còn nhiều bất cập, hệ thống thông tin còn thiếu và yếu, các báo cáo tài chính doanh nghiệp chưa trung thực... Đối với các nhà đầu tư nước ngoài chuyên nghiệp thì việc đầu tư vào thị trường tài chính không minh bạch sẽ là một quyết định không khôn ngoan.

+ Nhiều quy định mới ban hành hiện nay cũng có nội dung chưa phù hợp và thiếu các văn bản hướng dẫn như đấu thầu lựa chọn các loại tư vấn, nhà đầu tư BOT... Đặc biệt là khi các dự án thu hút BOT đang ngày càng nhiều mà do thiếu cơ chế đã không thực hiện được. Cơ chế - chính sách thu hút các nguồn vốn chưa đủ hấp dẫn, môi trường đầu tư còn nhiều rủi ro, còn có sự phân biệt đối xử, làm cho các thành phần kinh tế chưa mạnh dạn bỏ vốn đầu tư.

+ Thủ tục đầu tư phức tạp, rườm rà, phải qua rất nhiều “cửa” mà tất cả các cơ quan này đều có quyền kìm hãm và ngăn cản dự án. Không có người chịu trách nhiệm về kết quả của dự án, thành công hay thất bại của dự án không ảnh hưởng đến quyền lợi của các cá nhân được trao quyền mời chào, tìm kiếm nhà đầu tư.

- Hiệu quả đầu tư thấp, nguyên nhân chủ yếu là quy hoạch yếu; tình trạng thất thoát, đục khoét vốn đầu tư xây dựng, nhất là nguồn ngân sách, nguồn vốn ODA còn phổ

biến và nghiêm trọng; tình trạng thi công kéo dài; chi phí giải phóng mặt bằng lớn; tình trạng đầu tư dàn trải, đầu tư theo phong trào, đầu tư tự phát; cơ chế quản lý đầu tư vừa rườm rà phức tạp, lại vừa lỏng lẻo ở tất cả các khâu.

- Các dự án đầu tư bằng nguồn vốn trong nước chưa nhiều, số các dự án được đầu tư mang lại hiệu quả cho nhà đầu tư (theo tính toán hiệu quả ban đầu khi lập dự án) còn rất hạn chế.

- Nhiều dự án khi triển khai đã không mang lại hiệu quả cho nhà đầu tư, dẫn tới các nhà đầu tư phải bán lại dự án cho chính quyền sở tại nhằm giảm bớt thua lỗ.

- Nhiều dự án kêu gọi nhà đầu tư nhưng tới nay vẫn chưa kêu gọi được.

Nhìn chung hiện nay có nhiều Nhà đầu tư đa lĩnh vực muốn bỏ vốn cho hạ tầng giao thông, đó là một tín hiệu vui chứng tỏ năng lực của các Nhà đầu tư ngày càng lớn, họ đã nhìn xa trông rộng tới thị trường đầu tư dài hơi, gắn lợi ích lâu dài của Nhà đầu tư với lợi ích phát triển bền vững của đất nước. Đây cũng là động lực quan trọng để thực hiện mục tiêu xây dựng 6.500km đường cao tốc vào năm 2020.

Kinh nghiệm của các nước trên thế giới cho thấy, chỉ có thực hiện cơ chế xã hội hoá nguồn vốn đầu tư cho hạ tầng giao thông, hệ thống hạ tầng giao thông mới phát triển nhanh và chất lượng vì Nhà đầu tư có động lực hoàn vốn. Mặt khác, thực tế sôi động của thị trường xây dựng đường cao tốc đồng nghĩa với việc khả năng hoàn vốn và sinh lợi của các dự án được đánh giá cao.

Vấn đề quan trọng là khâu thẩm định hiệu quả của các dự án để cho phép đầu tư cần được quan tâm đúng mức. Nếu để lọt lưới các NĐT theo phong trào có tính chất "xí phần" sẽ trở thành "kỳ đà cản mũi" cho các NĐT thật sự cần thị trường.

Ngoài ra, cơ chế tạo vốn cho dự án cũng cần được xem xét sòng phẳng và minh bạch. Nhà đầu tư cần có năng lực về tài chính thật sự, chứ không dựa vào bảo lãnh của Nhà nước, vay vốn nước ngoài đến khi dự án không đạt hiệu quả như kế hoạch lại đề xuất chuyển thành vốn nhà nước, như một số dự án "đầu BOT, đuôi ngân sách" đã nhãn tiền. Một vấn đề đặc biệt quan trọng nữa là các NĐT cần quan tâm đến tính quy hoạch và sinh lợi của đường cao tốc sau khi đưa vào sử dụng.

Hiện nay chưa có những cơ chế quản lý khai thác dự án một cách hoàn chỉnh. Nếu mỗi Nhà đầu tư làm theo một cách sẽ dễ dẫn đến khả năng hoàn vốn không đúng như dự tính. Đây cũng sẽ là bài toán nan giải với các Nhà đầu tư trong tương lai. Bên cạnh đó, đầu tư cho HTGT cần vốn lớn và thời gian thu hồi vốn kéo dài, vì thế nhà đầu tư muốn đảm bảo đồng vốn của họ sinh lời. Nếu Chính phủ không có cơ chế ưu đãi cụ thể mà chỉ hô hào chung chung sẽ không thể thu hút được các nhà đầu tư tư nhân và nước ngoài.

Chính những tồn tại trên đây là yếu tố làm nản lòng các nhà đầu tư, khiến các nhà đầu tư quay đầu lại với các dự án BOT.

2.2.5.3 Nguyên nhân của những tồn tại

Ở nước ta hiện nay hình thức đầu tư BOT mới bắt đầu phát triển, kết quả đạt được của hình thức này chưa cao, còn rất nhiều tồn tại cần xem xét và đưa ra hướng giải quyết thích đáng nhằm khai thác được mọi nguồn lực trong xã hội phục vụ cho việc mở rộng và phát triển hạ tầng giao thông, tạo điều kiện thuận lợi phát triển đất nước. Nguyên nhân chủ yếu của những tồn tại này là do :

a. Cơ chế - chính sách:

- Những hiểu biết của các cơ quan Nhà nước và nhà đầu tư trong nước về đầu tư theo hình thức BOT chưa đầy đủ, còn rất mù mờ, “nửa vời”. Chính những hạn chế về nhận thức này nên trong quá trình đàm phán với nhà đầu tư nước ngoài, Nhà nước đã không thể đánh giá đúng đắn được hiệu quả của các dự án BOT được đề xuất, không thương lượng thỏa đáng các điều kiện được đưa ra trong hợp đồng BOT nên trong quá trình đàm phán hợp đồng BOT rất ít thành công, làm tuột mất những cơ hội để mở rộng và phát triển cơ sở hạ tầng giao thông phục vụ cho sự phát triển chung của đất nước.

- Đối với các nhà đầu tư trong nước, do không hiểu biết một cách chính xác về loại hình muốn đầu tư nên không đề xuất được các điều kiện để triển khai dự án khả thi, trong quá trình tính toán hiệu quả đầu tư của dự án, đã không tính đúng, tính đủ các tiêu chí của dự án, dẫn đến kết quả phân tích, đánh giá không chính xác, vì vậy đã tự mình từ bỏ những dự án tốt mang lại lợi nhuận cho chính mình.

- Quan điểm đầu tư BOT chưa nhất quán, cần sớm nhìn nhận khả năng đầu tư của các Doanh nghiệp Nhà nước hiện nay không cao và không phát huy tính xã hội hóa của phương thức BOT. Một điều rất rõ ràng trong thời gian qua là mặc dù dự án không có khả năng sinh lợi cao, thậm chí lỗ nhưng các DNNN vẫn “giành giật” nhau, làm cho tình trạng tài chính của các DNNN vốn đã nợ nần chồng chất càng bi đát hơn, nguyên nhân là do :

+ Áp lực giải quyết việc làm cho cán bộ công nhân viên.

+ Áp lực nếu không có việc làm, các DNNN sẽ phải phá sản hoặc sát nhập vào với doanh nghiệp khác, đây là điều mà những nhà lãnh đạo doanh nghiệp không mong muốn, chỉ cần có công trình thì doanh nghiệp vẫn có thể “thoi thóp” thêm một thời gian nữa bằng vốn vay từ công trình.

+ Vòng đời của dự án thường khoảng 20 năm mới biết chính xác dự án lời hay lỗ, nhưng vào thời gian đó thì những người chịu trách nhiệm về dự án hoặc đã về hưu, hoặc đã thăng tiến ở vị trí cao hơn, không thể truy cứu trách nhiệm về dự án nữa.

+ Có công trình thì có cơ hội để tham nhũng bằng nhiều hình thức : thuê thầu phụ B’, cắt xén cắt liệu....

+ Khi có nhiều công trình (không cần biết công trình hiệu quả hay không) thì những nhà lãnh đạo doanh nghiệp có thể “đánh bóng” uy tín , thương hiệu của mình, tạo cơ hội thăng tiến nhanh hơn.

- Nhiều văn bản thay đổi liên tục làm lúng túng cho các Nhà đầu tư. Chưa có các quy định rõ ràng hướng dẫn chi tiết quá trình đầu tư, lựa chọn Nhà đầu tư cho loại hình này, các nhà đầu tư và Cơ quan Nhà nước vẫn vừa làm vừa học.

- Nội dung một số văn bản pháp quy chưa phù hợp với thực tế khi áp dụng cho từng ngành cụ thể (ví dụ như một số quy định về GPMB dẫn tới tình trạng khiếu kiện tập thể kéo dài).

- Nhiều văn bản hướng dẫn Luật, nghị định chưa kịp thời (như Nghị định số 78/2007/NĐ-CP ngày 11/5/2007 của Chính phủ đến nay Bộ Kế hoạch đầu tư vẫn chưa có thông tư hướng dẫn). Chưa có đầy đủ các hướng dẫn lập DADT cho từng

loại hình đặc thù. Chưa có hướng dẫn chi tiết phương pháp tính toán hiệu quả đầu tư, chưa có chuẩn mực Quốc gia về các chỉ tiêu đánh giá cho từng ngành, lĩnh vực.

- Cơ chế Xin – Cho chưa giải quyết triệt để, vẫn còn tình trạng chạy xin chỉ định thầu Dự án. Chẳng hạn như Dự án cầu Đồng Nai, mặc dù ai cũng biết rất rõ hiện trạng của nó, nguy cơ sập cầu có thể xảy ra bất cứ lúc nào, đe dọa đến tính mạng và tài sản của người dân, của đất nước, cần thiết phải xây dựng ngay trước khi công trình xảy ra sự cố (mọi thủ tục pháp lý đối với những công trình thuộc dạng cấp bách này đều được pháp luật cho phép rút ngắn) nhưng cuối cùng Nhà nước lại chỉ định thầu cho Tổng Công ty Xây dựng số 1 – Bộ xây dựng thực hiện theo hình thức BOT, trong thời gian nhà đầu tư thực hiện các thủ tục theo chu trình đầu tư thì không biết điều gì sẽ xảy ra với chiếc cầu này. Hoặc như Dự án cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ rất hấp dẫn, nhiều nhà đầu tư trong và ngoài nước muốn Nhà nước tổ chức đấu thầu để có cơ hội đầu tư, nhưng Nhà nước vẫn chỉ định thầu công trình cho Ngân hàng phát triển Việt Nam, làm mất đi cơ hội lựa chọn được nhà đầu tư tốt hơn cho dự án.

- Thủ tục, quy trình giải quyết công việc liên quan đến đầu tư xây dựng ở VN hiện nay thực sự là một vấn đề bức xúc làm cản trở tiến trình phát triển của đất nước, cụ thể là (1) đối với đầu tư trong nước làm chậm tiến độ thực hiện dự án, tăng giá thành công trình do phải chịu trượt giá, nhà thầu bị thua lỗ do bỏ vốn ra thi công mà thu về chậm .v.v. (2) đối với đầu tư vốn nước ngoài thì thực sự là làm nản lòng các nhà đầu tư và tài trợ. Thống kê một số vướng mắc trong công đoạn thủ tục giải quyết công việc liên quan đến đầu tư xây dựng hiện nay như sau:

a. Đối với các khối lượng phát sinh, thay đổi thiết kế: Với khối lượng phát sinh từ khi có chủ trương cho phép thực hiện đến khi thanh toán được cho Nhà thầu thường trung bình phải kéo dài từ 3 ÷ 6 tháng để làm các thủ tục trình duyệt qua Chủ đầu tư. Như vậy thời gian đó nhà thầu đã phải chịu một khoản lãi vay khá lớn, dự án bị kéo dài. Về vấn đề này, cần có sự uỷ quyền nhiều hơn nữa cho "cơ sở" thì mới đẩy nhanh được tiến độ thi công và tiến độ giải ngân.

b. Thủ tục điều chỉnh dự toán để thanh toán: Việc điều chỉnh dự toán để thanh toán theo giai đoạn bao gồm: Phân chia khối lượng theo giai đoạn và cập nhật các chế độ chính sách, giá vật liệu theo khối lượng đã phân khai.

Hiện nay cả 2 công việc này đều bị chậm, không kịp thời với tiến độ thi công và ảnh hưởng đến tiến độ giải ngân. Thực tế thi công, nhiều khối lượng phải điều chỉnh cho phù hợp, đồng thời giá cả lại luôn thay đổi (biến động trong quá trình thi công) nhưng muốn thanh toán thì phải làm thủ tục trình duyệt lại dự toán - thủ tục này thường kéo dài cả năm do việc cập nhật các chế độ chính sách hiện nay mới chỉ thực hiện được 1 năm 1 lần; đồng thời giá vật tư chỉ được cập nhật tương ứng với thời điểm thay đổi chế độ chính sách.

Để có vốn tiếp tục quay vòng, Nhà thầu phải chấp nhận theo khối lượng, giá vật liệu tại dự toán được duyệt trước đây và, thường giá trị thu vào này chỉ bằng $50 \div 70\%$ chi phí đã chi ra. Như vậy, Nhà thầu rất khó khăn khi quay vòng vốn, thực tế là các Nhà thầu thường bị "cụt dần vốn" trong thực hiện dự án; "năng lực giải ngân" cũng bị giảm dần theo tiến trình Dự án.

c. Quy định về điều chỉnh bổ sung hợp đồng: Thực hiện theo Luật đấu thầu, tất cả những thay đổi về khối lượng ngoài phạm vi hồ sơ mời thầu (chưa có đơn giá trong hợp đồng) và đặc biệt là việc điều chỉnh giá vật tư đều phải báo cáo người có thẩm quyền xem xét quyết định. Để thực hiện được yêu cầu này thường mất trung bình khoảng 6 tháng.

d. Quy trình giải quyết trong giai đoạn thực hiện dự án: Quy trình giải quyết các khối lượng phát sinh, điều chỉnh giá, chính sách + chế độ thường phải thực hiện qua chu trình như sau :

Điều chỉnh khối lượng : Nhà thầu đề nghị (1)→TVGS kiểm tra (2)→ Chủ đầu tư kiểm tra và trình (3)→Bộ GTVT kiểm tra (Cục giám định + Vụ KHĐT) (4)→Báo cáo TTCP (5)→lấy ý kiến các Bộ, ngành (6)→Bộ GTVT giải trình (Chủ đầu tư thực hiện theo nhiệm vụ) (7)→Bộ GTVT báo cáo giải trình với TTCP (8)→TTCP chấp thuận (9)→Bộ GTVT (Cục GD + Vụ KHĐT) ra quyết định (10)→Chủ đầu tư thông báo cho TVGS và Nhà thầu (11)→Thực hiện tại hiện

trường (12)→Nhà thầu lập dự toán điều chỉnh (13)→TVGS kiểm tra dự toán (14)→Chủ đầu tư kiểm tra, trình (15)→Bộ GTVT (Cục GD) chấp thuận (16)→tổ chức nghiệm thu, thanh toán khối lượng điều chỉnh (17).

Điều chỉnh giá, chính sách, chế độ: Nhà thầu lập dự toán điều chỉnh (1)→TVGS kiểm tra (2)→PMU kiểm tra và trình (3)→Bộ GTVT kiểm tra (Cục GD) ra quyết định phê duyệt dự toán điều chỉnh (4)→Nhà thầu Lập thủ tục thanh toán (5)→TVGS kiểm tra (6)→PMU kiểm tra, thanh toán (8).

Thủ tục đấu thầu: quá phức tạp, mất rất nhiều quyết định mới có được kết quả đấu thầu (từ 8→ 11Quyết định); các gói thầu tư vấn lớn hoặc nhỏ thủ tục đều như nhau.

- Ngoài ra, trong những thể chế, chính sách... doanh nghiệp tư nhân vẫn còn bị đối xử không bình đẳng, từ sản xuất đến lưu thông, từ đào tạo đến ứng dụng khoa học, công nghệ ... Nổi cộm nhất là trong lĩnh vực vốn tín dụng doanh nghiệp tư nhân rất khó tiếp cận. Có đến 70- 80% vốn tín dụng của các ngân hàng thương mại quốc doanh được dành cho doanh nghiệp nhà nước; doanh nghiệp tư nhân rất khó vay vốn; trong đó ngoài những nguyên nhân khác, có một nguyên nhân không kém quan trọng là: ngân hàng cho doanh nghiệp nhà nước vay, nếu không thu hồi được thì Nhà nước sẽ thực hiện nhiều biện pháp để khắc phục, ngân hàng có thể yên tâm, nhưng nếu cho doanh nghiệp tư nhân vay mà không thu hồi được vốn, ngân hàng rất dễ bị "hình sự hóa", bị xét hỏi về lập trường, quan điểm ...

b. Vốn đầu tư

- Đối với các dự án BOT vốn nước ngoài : do các cơ quan Nhà nước thường thiếu thông tin về tình hình tài chính của các nhà đầu tư nước ngoài, chưa quen với các thông lệ quản lý tài chính quốc tế... nên trong quá trình đàm phán thường e ngại, thiếu quyết đoán ...do đó không tìm được tiếng nói chung với nhà đầu tư, dẫn đến đàm phán thất bại nên không thu hút được nguồn vốn này tạo thêm nguồn lực cho phát triển hạ tầng giao thông.

- Đối với các dự án BOT trong nước : Chủ yếu các nhà đầu tư BOT trong nước là doanh nghiệp Nhà nước có cơ cấu nguồn vốn với tỷ trọng vốn chủ sở hữu

rất thấp, đặc biệt là các Tổng Công ty của Bộ Giao thông vận tải đều ở trong tình trạng tài chính khó khăn; vốn góp để đầu tư dự án chủ yếu bằng máy móc thiết bị đã hết khấu hao, phần còn lại trông chờ vào nguồn vốn vay của Ngân hàng không phải thế chấp. Các hình thức huy động vốn hiệu quả khác như huy động thông qua thị trường chứng khoán, phát hành trái phiếu công trình, phát hành cổ phiếu...thì chưa đủ điều kiện thực hiện .

Chính vì những hạn chế trên mà trong thời gian qua các dự án đầu tư BOT đều không đủ vốn để thực hiện, tiến độ dự án chậm, quá trình thực hiện kéo dài, chi phí cho dự án : chi phí giải phóng mặt bằng, chi phí nguyên nhiên vật liệu, các chi phí đầu vào khác... tăng lên do trượt giá, việc thực hiện dự án càng khó khăn, các doanh nghiệp báo cáo thủ tướng xin “đặc cách”, xin “cơ chế” ...

c. Xác định dòng tiền dự án

i) Xác định chi phí dự án (Tổng mức đầu tư)

Tổng mức đầu tư lập không chính xác, một thời gian dài áp đặt ý chí chủ quan khi xác định Tổng mức đầu tư Dự án, tình trạng ấn định trước tổng mức đầu tư theo kiểu “đeo chân cho vừa giày”. Khi triển khai thực hiện rất nhiều các dự án tổng mức đầu tư tăng (có dự án tăng gấp 2 lần).

Chất lượng lập dự án còn thấp, quá trình thực hiện hầu hết các Dự án phải điều chỉnh. Những hạn chế trong công tác lập dự án gồm nhiều vấn đề, song tập trung ở các vấn đề chính sau đây:

- Kinh phí giải phóng mặt bằng :

Công tác khảo sát xã hội, môi trường chưa được các Tư vấn quan tâm đúng mức cùng với quy định về trình tự thủ tục GPMB trong bước Lập dự án đầu tư chưa có điều kiện xác định chính thức nguồn gốc nhà và đất nên khối lượng GPMB dự tính thường không chuẩn xác. Đơn giá xác định trên nguyên tắc do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định bảo đảm sát với giá thực tế chuyển nhượng quyền sử dụng đất thực tế trên thị trường trong điều kiện bình thường nhưng kể từ khi lập dự án đến khi thực hiện đền bù là một khoảng thời gian dài, giá thị trường luôn biến động theo

chiều hướng không ngừng gia tăng. Vì vậy kinh phí GPMB luôn bị vượt so với dự tính ban đầu.

Chi phí cho công tác giải phóng mặt bằng (GPMB) chiếm tỷ lệ khoảng từ 10% - 40% tổng mức đầu tư. Những dự án được đầu tư theo hình thức BOT đều là những con đường nằm trong vùng hấp dẫn thì tỷ lệ chi phí này càng cao trong tổng mức đầu tư (trung bình khoảng 25% - 35%, cá biệt có thể lên tới 60%-70%).

Bảng 2.7 : Tổng hợp giá trị xây lắp và giải phóng mặt bằng.

(Đơn vị tính : tỷ đồng)

TT	Tên công trình	Tổng mức	GPMB	
			Giá trị	%
1	Dự án đầu tư XD tuyến N2 đoạn Củ Chi - Đức Hòa và Thạnh Hoá - Mỹ An	1.585	170	11
2	Dự án đầu tư QL50 đoạn ngã tư giao giữa dự án cầu Bình Tiên với đường Nguyễn Văn Linh đến Gò Công (Km3+004-Km47+334)	1.509	531	35
3	Dự án đầu tư XD tuyến nam Sông Hậu - Cần Thơ, Hậu Giang, Sóc Trăng và Bạc Liêu	2.197	318,5	14
4	Dự án cải tạo, nâng cấp QL1K địa bàn TP.HCM, Bình Dương, Đồng Nai	397	107	27
5	Dự án cải tạo đoạn An Sương – An Lạc (Km 1901-Km1915) QL1A địa phận TP.HCM	314	70	22
6	Dự án đường cao tốc TP.HCM – Long Thành - Dầu Giây	10.614	1.500	14
7	Dự án đường xuyên Á trên địa phận VN	2.300	720	31
8	Đường cao tốc TP.HCM-Trung Lương	6.555	527	12

Nguồn : Tổng hợp các hồ sơ dự án đầu tư nêu trên

ii) Xác định lợi ích dự án

Nguồn thu chủ yếu của các dự án dựa vào lợi tức từ thu phí, mà lợi tức này phụ thuộc vào chỉ tiêu lưu lượng xe, loại xe. Tuy nhiên, việc xác định lưu lượng xe, tỷ lệ tăng trưởng của xe cho các năm tương lai chưa thực sự chính xác. Việc xác định thất thoát xe qua các trạm thu phí so với số liệu đếm xe chưa được xác định trên cơ sở phân tích khoa học, mà chỉ là dự đoán. Còn các nguồn thu khác thì hoàn toàn bị “bỏ quên” như :

- + Nguồn thu từ khai thác không gian dự án .
- + Nguồn thu từ khai thác các dịch vụ dọc tuyến .

Nếu các dự án đầu tư theo hình thức BOT vẫn tiếp tục chăm chăm vào thu phí hoàn vốn mà bỏ qua những lợi ích này thì chắc chắn các dự án không bao giờ đạt hiệu quả và đàm phán luôn luôn thất bại vì không thể thống nhất được thời hạn thu hồi vốn. Lúc này chỉ có những tuyến đường nào lưu thông thật nhiều xe, khả năng thu phí được nhiều mới thu hút được nhà đầu tư khi Nhà nước kêu gọi đầu tư theo hình thức BOT, còn những dự án rất tiềm năng về đất nhưng lại không lưu thông nhiều xe sẽ không kêu gọi đầu tư BOT được, dẫn đến không khai thác được những giá trị gia tăng do đất đem lại.

Ví dụ : Hình thức đầu tư BOT ở Nhật Bản được mô tả thật rõ nét qua câu chuyện sau đây : khi đoàn chuyên gia của Việt Nam sang Nhật Bản để học hỏi kinh nghiệm về hình thức đầu tư này, một chuyên gia Nhật Bản đã trả lời : với một chiếc xe chở 50 hành khách lưu thông trên tuyến đường đầu tư theo hình thức BOT, nếu mục tiêu chỉ là thu phí để hoàn vốn, thì khi xe qua trạm thu phí chỉ “móc túi” được của người tài xế mà thôi, nếu biết tổ chức khai thác các dịch vụ kinh doanh dọc tuyến thì sẽ thu được tiền sử dụng dịch vụ của tất cả những người ngồi trên xe. Chính vì sự nhận thức rất chính xác và đầy đủ về loại hình đầu tư BOT này nên các dự án được triển khai theo hình thức này rất thành công tại Nhật Bản.

iii) Tỷ suất chiết khấu

- Tỷ suất chiết khấu xác định không chính xác do chưa có định mức cụ thể về chi phí sử dụng vốn chủ sở hữu, tùy từng dự án mà mức chi phí này khác nhau, có dự án không tính chi phí này (Dự án An Suông -An Lạc), có dự án thì tính bằng thu nhập chịu thuế tính trước 6% (một số Dự án của Tp. Hồ Chí Minh).

d. Quy trình về trình tự nội dung và phương pháp phân tích, đánh giá hiệu quả đầu tư dự án BOT

- Chưa có chuẩn mực Quốc gia cho từng ngành, lĩnh vực về phương pháp đánh giá hiệu quả đầu tư. Ví dụ: cùng là dự án lớn (nhóm A) nhưng khi phân tích tài chính trong Dự án đầu tư (báo cáo nghiên cứu Khả thi) có dự án dùng 3 chỉ tiêu

(như Dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 51 dùng 3 chỉ tiêu, thời gian hoàn vốn, IRR,r); có dự án thì dùng 4 chỉ tiêu (như Dự án xa lộ TP.HCM – Biên Hòa – Vũng Tàu dùng 4 chỉ tiêu : thời gian hoàn vốn IRR,NPV,r), ; có dự án dùng 5 chỉ tiêu (như Dự án cải tạo, nâng cấp QL 1A đoạn An Suông – An Lạc dùng 5 chỉ tiêu : thời gian hoàn vốn, IRR,NPV,B/C, r).

- Đánh giá các chỉ tiêu tài chính chủ yếu dựa trên kinh nghiệm và khuyến cáo của các tổ chức tài chính quốc tế, chưa có chuẩn mực Quốc gia về các chỉ tiêu đánh giá cho từng ngành, lĩnh vực. Ví dụ:

- + Chỉ tiêu NPV thường đánh giá ≥ 0 kết luận Dự án có hiệu quả, nhưng lớn hơn bao nhiêu đối với từng lĩnh vực không có quy định.
- + Chỉ tiêu IRR thường vận dụng khuyến cáo của các tổ chức tài trợ (ADB, WB) là ≥ 12 .
- + Thời gian hoàn vốn: Thường sử dụng là ≤ 20 năm, không thống nhất với khu vực, như Trung Quốc từ 20 – 30 năm, các nước Asian trung bình 25 năm.

Điều này dẫn tới cách nhìn nhận dự án của người lập dự án, chủ đầu tư, Nhà nước khác nhau trong cùng một dự án và càng khác nhau đối với các dự án khác nhau. Điều này làm cho việc lập, thẩm định dự án bị kéo dài; việc thương thảo dự án (giữa chủ đầu tư và cơ quan Nhà nước) bị kéo dài, không thống nhất được.

e. Nguyên nhân khác:

- Các cơ quan Nhà nước chưa thực hiện tốt nhiệm vụ của mình trong việc cung cấp thông tin có liên quan đến dự án cho các nhà đầu tư như : qui hoạch phát triển kinh tế, qui hoạch giao thông vận tải trong thời gian dài đối với những dự án có ảnh hưởng đến dự án BOT trong tương lai, các thông tin về tài chính như thuế, lãi suất ưu đãi đầu tư, tuyển dụng lao động ... để nhà đầu tư tính toán đầu vào.

- Luật đầu tư khi triển khai áp dụng nhiều bất cập. Mỗi địa phương tự quy định khác nhau về chính sách ưu đãi đầu tư.

- Quá trình đầu tư hầu hết các địa phương đều có yêu cầu điều chỉnh quy mô dự án làm tăng tổng mức đầu tư lên dẫn tới giảm tính hiệu quả của dự án.

- Khó khăn trong việc giải phóng mặt bằng làm cho dự án bị kéo dài về tiến độ, dẫn tới làm tăng chi phí. Thực tế nhiều dự án cho thấy nếu chủ đầu tư là doanh nghiệp mà đứng ra làm việc với địa phương để tiến hành công tác GPMB thì sẽ rất khó thực hiện được.

- Sự biến đổi về giá cả thị trường trong thời gian qua cũng là nguyên nhân làm chậm tiến độ của đầu tư.

- Vốn đầu tư vào công trình lớn, thời gian hoàn vốn thì dài. Mâu thuẫn giữa thời gian trả nợ (theo hợp đồng) và các quy định của Bộ Tài chính về thời gian tính toán khấu hao (quy định cho với từng loại tài sản) nên khó khăn cho an toàn về tài chính của dự án.

Chính vì những nguyên nhân trên nên đầu tư theo hình thức BOT trong thời gian qua chưa phát huy hiệu quả; chưa có Nhà đầu tư nước ngoài có tiềm năng dám mạnh dạn đầu tư vào Việt Nam. Cần thiết phải có những giải pháp nhằm khắc phục những yếu kém trên, tạo thêm nguồn lực cho phát triển hạ tầng giao thông nói riêng và phát triển đất nước nói chung.

KẾT LUẬN CHƯƠNG II

Những yếu kém của cơ sở hạ tầng giao thông sẽ đe dọa trực tiếp tới hoạt động kinh doanh của các nhà đầu tư tại Việt Nam. Nhà nước cần xem xét, tạo điều kiện để khu vực tư nhân (trong và ngoài nước) tham gia nhiều hơn vào việc phát triển cơ sở hạ tầng (điện, đường sá, cầu cống) đang rất cần cho sự phát triển kinh tế, xã hội của Việt Nam.

Qua những nội dung phân tích của chương II đã cho ta một nhận xét cụ thể về “Thực trạng đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông theo hình thức BOT ở Việt Nam”. Từ việc phân tích, đánh giá các dự án đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông theo hình thức BOT ở Việt Nam hiện nay tìm ra những ưu điểm và nhược điểm cũng như nguyên nhân làm cho loại hình đầu tư này không hiệu quả. Từ đó đề xuất giải pháp khắc phục những tồn tại để nâng cao hiệu quả của hình thức đầu tư BOT. Nội dung cụ thể cần nghiên cứu giải quyết trong chương III của luận văn.

CHƯƠNG III

ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP ĐỂ KHẮC PHỤC NHỮNG TỒN TẠI TRONG VIỆC THỰC HIỆN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG HẠ TẦNG GIAO THÔNG THEO HÌNH THỨC BOT Ở VIỆT NAM.

Nhu cầu vốn cho phát triển mạng lưới giao thông ở nước ta đặc biệt lớn so với những ngành khác. Nhà nước đã có nhiều giải pháp, chính sách trong việc tạo vốn để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, song vẫn không đáp ứng đủ vốn cho nhu cầu phát triển. Một trong các giải pháp mang tính khả thi cao để tạo thêm nguồn vốn còn thiếu là kêu gọi đầu tư theo hình thức BOT nhằm khai thác nguồn vốn đầu tư trong và ngoài nước, xã hội hóa đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông. Tuy nhiên trong thời gian qua, việc thu hút, kêu gọi nguồn vốn BOT này chưa cao và còn nhiều tồn tại. Qua phân tích thực trạng và nguyên nhân dẫn đến các dự án đầu tư theo hình thức BOT không hiệu quả, tác giả xin kiến nghị một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư theo hình thức BOT trong lĩnh vực xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam.

3.1 Hoàn thiện các cơ chế - chính sách trong thu hút đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông theo hình thức BOT

3.1.1 Nhận thức lại về hình thức đầu tư BOT

Đầu tư BOT xây dựng giao thông không chỉ đơn thuần là xây dựng cầu – đường, thu phí hoàn vốn, thời hạn bàn giao ≤ 20 năm; nếu vẫn quan điểm như vậy thì chỉ thực hiện được với những tuyến đường hiện hữu là trục giao thông quan trọng của các thành phố lớn, còn các tuyến đường mở mới đầy tiềm năng để phát triển kinh tế vùng sẽ rất khó thực hiện. Do đó, việc rút kinh nghiệm về BOT của nước ngoài tạo bài học kinh nghiệm cụ thể để BOT trong nước là rất cần thiết; cả Nhà nước và Nhà đầu tư cần có cách nhìn nhận khách quan, chiến lược về loại hình đầu tư BOT nhằm khai thác triệt để các lợi ích mà dự án mang lại. Đây chính là cơ sở lý luận cho quá trình đàm phán, thương thảo các điều kiện hợp đồng BOT mà Nhà đầu tư đưa ra để đưa Dự án đến thành công.

Về quan điểm kêu gọi đầu tư BOT: Nhà nước cần thống nhất chủ trương kêu gọi đầu tư BOT chủ yếu là các thành phần kinh tế tư nhân, doanh nghiệp cổ phần

mà Nhà nước không phải là cổ đông chi phối, Nhà đầu tư nước ngoài thì mới phát huy hiệu quả của việc xã hội hóa trong xây dựng giao thông. Đối với các DNNN, đẩy mạnh cổ phần hóa, tiến hành cải cách, sắp xếp lại DNNN, có các giải pháp tích cực khắc phục những khó khăn tài chính hiện nay, đảm bảo DNNN thực sự lành mạnh và đảm đương được vai trò chủ đạo của mình.

3.1.2 Hoàn thiện các cơ sở pháp lý về đầu tư theo hình thức BOT

- Về quy định pháp lý : Hiện nay đầu tư BOT mới chỉ có khung pháp lý là Nghị định 78/2007/NĐ-CP ban hành ngày 11/5/2007, vì vậy cần có các thông tư, văn bản hướng dẫn chi tiết thực hiện Nghị định này đặc biệt là các quy định về tiêu chí lựa chọn Nhà đầu tư; về trình tự và phương pháp đánh giá hiệu quả dự án BOT; quy định về trình tự thủ tục và xử lý tình huống trong đàm phán hợp đồng Dự án.

Đây là vấn đề tồn tại chung mang tính thời sự khó có thể điều chỉnh trong thời gian ngắn, tác giả xin mạnh dạn kiến nghị các trình tự các thủ tục xử lý các vấn đề thay đổi, phát sinh của Dự án, cụ thể:

a. Quy trình phê duyệt dự án được thực hiện theo các bước sau :

Tư vấn lập dự án (báo cáo cuối kỳ) → Chủ đầu tư kiểm tra, trình Bộ GTVT → Bộ GTVT thẩm tra, trình TTCP → Văn phòng Chính phủ tổ chức lấy ý kiến các Bộ, ngành → Thủ tướng Chính Phủ ra văn bản chấp thuận → Chủ đầu tư hoặc Bộ GTVT phê duyệt tùy theo quy mô và tính chất từng dự án..

Quy trình phê duyệt như vậy là hợp lý. Tuy nhiên cần có quy định cụ thể trong văn bản lấy ý kiến về nội dung và thời gian góp ý để đảm bảo trách nhiệm theo chuyên ngành và rút ngắn thời gian phê duyệt Dự án.

b. Cải cách thủ tục hành chính ở các cơ quan Nhà nước:

Quy trình giải quyết công việc ở các cơ quan Nhà nước cần rút gọn (không thể để 11 công đoạn như hiện nay); cần có quy định cụ thể trách nhiệm cá nhân về nội dung và thời gian quyết để đảm bảo rút ngắn thủ tục, đảm bảo tiến độ.

c. Phân cấp, ủy quyền với các nội dung xử lý hiện trường

- Điều chỉnh tiến độ thi công và tiến độ hoàn thành của từng hợp đồng thi công xây lắp phù hợp tổng tiến độ của Dự án.

- Duyệt thay đổi về điều chỉnh, bổ sung các lực lượng thi công và nhân sự bộ máy điều hành tại các hợp đồng theo đề xuất của nhà thầu.
- Cắt, điều chuyển khối lượng thi công đảm bảo tiến độ, chất lượng công trình.
- Bổ sung hợp đồng các khối lượng, kinh phí đã ủy quyền phê duyệt thiết kế, dự toán điều chỉnh và không là thay đổi quy mô dự án.
- Ủy quyền giải quyết điều chỉnh hợp đồng, cho phù hợp với tình hình và đảm bảo "bình đẳng" giữa các đối tác trong Hợp đồng giao nhận thầu của các dự án đầu tư.
- Duyệt dự toán các khối lượng bổ sung, điều chỉnh, phát sinh đã ủy quyền phê duyệt về kỹ thuật. Duyệt dự toán điều chỉnh chênh lệch giá vật liệu, nhân công, máy. Nguyên tắc duyệt dự toán: Tổng các chi phí xét duyệt bổ sung, phát sinh không vượt quá chi phí dự phòng đã được chấp thuận trong tổng mức đầu tư.
- Giám sát các thủ tục trong đấu thầu (i) ban hành bộ hồ sơ mời thầu mẫu (ii) quy định hạn chế những gói thầu phải mời quan tâm (iii) phân cấp ủy quyền mạnh hơn nữa trong hoạt động đấu thầu.

3.2 Giải pháp thu hút vốn đầu tư xây dựng giao thông theo hình thức BOT

Thực hiện chủ trương kết cấu hạ tầng giao thông vận tải (GTVT) cần đi trước một bước để tạo tiền đề và kích thích nền kinh tế phát triển. Trong những năm qua, ngành GTVT đã được Nhà nước ưu tiên đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách trong nước cũng như nguồn vốn phát triển ưu đãi của các nhà tài trợ quốc tế. Để tiếp tục phục vụ cho sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội cần có sự tăng trưởng tương ứng về đầu tư trong lĩnh vực GTVT. Nguồn ngân sách và viện trợ chính thức Chính phủ (ODA) là có giới hạn, vì vậy *việc thu hút đầu tư tư nhân và nước ngoài vào ngành GTVT là một trong những nhiệm vụ quan trọng trong chiến lược phát triển của ngành.*

3.2.1 Giải pháp huy động vốn đầu tư trong nước

- Phát hành trái phiếu công trình, trái phiếu đô thị để huy động vốn nhân rồi trong dân cư.
- Trên cơ sở các quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng, nghiên cứu xây dựng các cơ chế, chính sách định hướng cho nhà đầu tư, các chủ doanh nghiệp một cách hấp

dẫn hơn, yên tâm hơn khi bỏ vốn ra đầu tư, hạn chế tối đa được những rủi ro, không tạo nên sự phân biệt đối xử giữa các thành phần kinh tế, tạo nên một sân chơi bình đẳng giữa các loại hình doanh nghiệp.

- Thực hiện nghiêm túc các quy định của Luật Đầu tư, Luật Đấu thầu nhằm thực hiện đúng tiến độ và bảo đảm được hiệu quả của dự án, đặc biệt rút ngắn thời gian giải phóng mặt bằng. Đồng thời tăng cường công tác kiểm tra giám sát của chủ đầu tư, của các cơ quan quản lý nhà nước để chống tham nhũng, lãng phí, thực hành tiết kiệm, tạo niềm tin cho nhân dân khi tham gia vốn vào đầu tư.

- Hoàn thiện hệ thống pháp lý đồng bộ để đảm bảo thu hút vốn đầu tư từ khu vực tư nhân, tạo sự an tâm cho các nhà đầu tư. Tiếp tục hoàn thiện môi trường kinh doanh, tạo điều kiện thuận lợi cho mọi loại hình doanh nghiệp dân doanh phát triển, tập trung vào xây dựng cơ chế “một cửa” thực sự; tiến hành rà soát, giảm thiểu các loại giấy phép, thời gian cũng như chi phí gia nhập thị trường cho tất cả các nhà đầu tư tư nhân; không hạn chế về quy mô đầu tư; cần đổi mới cơ chế sử dụng vốn, thủ tục cho vay của các ngân hàng thương mại để huy động và cho vay tốt hơn.

- Tiếp tục hoàn thiện và phát triển các loại thị trường, trong đó có thị trường vốn và thị trường bất động sản. Nên có các quy định để các DN thuộc mọi thành phần kinh tế từng bước phải niêm yết cổ phiếu và huy động qua thị trường chứng khoán. Các ngân hàng tăng cường nguồn và hình thức cho vay trung và dài hạn để đáp ứng nhu cầu đầu tư phát triển, nhất là cho các dự án có quy mô và nhu cầu vốn lớn. Đối với thị trường bất động sản, cần sớm hình thành cơ chế giá bất động sản theo thị trường; có chính sách để dễ dàng chuyển quyền sử dụng đất thành hàng hóa thì đất đai mới có thể trở thành nguồn vốn quan trọng cho phát triển.

- Cần thay đổi tư duy coi doanh nghiệp là đối tượng quản lý thành doanh nghiệp là đối tượng phục vụ. Trước khi ban hành chính sách mới, cần thăm dò dư luận rộng rãi xem tác động đến doanh nghiệp như thế nào; tạo điều kiện để doanh nghiệp tư nhân có cơ hội tiếp cận, đầu tư vào các lĩnh vực mà các DNNN đang độc quyền và đầu tư không hiệu quả. Đổi mới phương thức xúc tiến thương mại, gắn

xúc tiến thương mại với thu hút đầu tư nước ngoài với phát triển thị trường, thu hút các nguồn lực trong nước.

- Tăng cường năng lực xác định và quản lý dự án có sự tham gia của tư nhân. Đây là lĩnh vực Nhà nước chưa có kinh nghiệm. Đề nghị có sự hỗ trợ kỹ thuật của các nhà tài trợ về mặt thể chế chính sách, bồi dưỡng, phát triển nguồn nhân lực để có năng lực toàn diện trong xác định dự án, kêu gọi đầu tư, phân tích đánh giá đối tác và thương thảo hợp đồng một cách khả thi và có hiệu quả.

3.2.2 Đối với nguồn vốn nước ngoài

- Cần xây dựng và công bố danh mục các dự án BOT kêu gọi đầu tư nước ngoài. Nghiên cứu để rút ngắn diện các dự án phải cấp phép đầu tư, chuyển sang hình thức chủ đầu tư đăng ký dự án, nghĩa là chuyển từ cơ chế tiền kiểm sang cơ chế hậu kiểm.

- Đối với các dự án quy mô lớn, cần kêu gọi các nhà đầu tư có trình độ công nghệ cao, năng lực tài chính mạnh, nhất là các nhà đầu tư trong khu vực Đông Á, một khu vực đang được coi là năng động nhất trong giai đoạn vừa qua và tiếp tục trong giai đoạn tới.

- Xây dựng các phương thức và chính sách phù hợp để có thể kêu gọi các tập đoàn kinh tế lớn đầu tư vào Việt Nam. Một trong những yêu cầu rất quan trọng là chúng ta phải chủ động kế hoạch đào tạo nguồn nhân lực trong lĩnh vực xây dựng cơ sở hạ tầng để đáp ứng yêu cầu triển khai nhanh các dự án. Đối với các nhà đầu tư này, chúng ta càng chuẩn bị tốt các điều kiện cho họ bao nhiêu, thì tác động lôi cuốn tới các nhà đầu tư khác sẽ càng tăng bấy nhiêu.

- Tạo điều kiện thông thoáng cho các nhà đầu tư tham gia thực hiện các dự án BOT. Chúng ta cần có biện pháp mạnh mẽ để làm sức hấp dẫn các nhà đầu tư, ví dụ như đền bù và giải phóng mặt bằng nhanh nhất, ưu tiên giao các dự án đầu tư kinh doanh bất động sản dọc tuyến, ưu đãi độc quyền kinh doanh một số dịch vụ dọc tuyến : xăng, dầu, quảng cáo...

- Hoàn chỉnh hệ thống thể chế theo hướng xóa bỏ độc quyền và bảo hộ sản xuất trong nước, loại bỏ bớt các hạn chế đối với khu vực có vốn đầu tư nước ngoài

phù hợp với cam kết quốc tế song phương và đa phương. Cần bảo đảm thực hiện các nguyên tắc đối xử quốc gia, đối xử “tối huệ quốc” trong thu hút đầu tư nước ngoài, làm sao tạo nên một phản ứng dây chuyền tốt cho các nhà đầu tư trước lôi kéo các nhà đầu tư sau. Việt Nam đang được đánh giá có những lợi thế cơ bản để thu hút đầu tư nước ngoài như thể chế chính trị, xã hội ổn định; vị trí địa lý thuận lợi; lực lượng lao động có tinh thần cần cù, chịu học hỏi, có trình độ... nên rất cần hoàn thiện các yêu cầu khác để hấp dẫn các nhà đầu tư.

- Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát của Chính phủ để đảm bảo các Luật mới về đầu tư, đấu thầu thực thi một cách nghiêm túc. Khắc phục tình trạng thực thi kém hiệu quả ở các cấp, các ngành, nhằm tạo niềm tin cho các nhà đầu tư.

- Đẩy mạnh cổ phần hóa, cho thuê, bán khoán DNNN để thu hút nhà đầu tư nước ngoài. Các doanh nghiệp sau cổ phần sẽ là đối tác tiềm năng của nhà đầu tư nước ngoài vì họ đã có hiểu biết sâu và kinh nghiệm lâu năm trong lĩnh vực GTVT.

- Nhân rộng mô hình đấu giá nhượng bán quyền thu phí đối với các công trình đã xây dựng, đấu thầu cho thuê cơ sở hạ tầng nhằm nâng cao hiệu quả quản lý, khai thác và sớm thu lại vốn đầu tư.

- Đơn giản hóa thủ tục hành chính, tạo sự phối kết hợp chặt chẽ hơn giữa các cơ quan liên quan của phía Việt Nam tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà đầu tư trong quá trình xúc tiến đầu tư.

- Nhà nước cần có một nguồn vốn nhất định dùng làm “vốn mồi “ vào dự án BOT bằng các hình thức như đầu tư trước 1 phân đoạn/ một số công việc sau đó kêu gọi BOT các đoạn/công việc tiếp theo để nhà đầu tư tiếp tục hoàn chỉnh dự án hoặc tham gia góp vốn như một cổ đông.v.v.. Như vậy sẽ tạo được tâm lý tin tưởng cho nhà đầu tư và xã hội yên tâm khi góp vốn cùng nhà đầu tư, vừa tạo ra dự án khả thi hơn (áp dụng cho cả đầu tư bằng vốn trong nước).

3.3 Giải pháp tăng hiệu quả đầu tư theo hình thức BOT

Để tăng hiệu quả đầu tư theo hình thức đầu tư BOT, cần xác định chính xác và đầy đủ dòng tiền của dự án gồm : lợi ích đầu tư, chi phí đầu tư và tỷ suất chiết khấu.

3.3.1 Xác định lợi ích đầu tư

a. Đối với Nhà nước

- Lợi ích từ thu phí sau khi nhà đầu tư bàn giao công trình : Nhà nước có thu nhập thêm cho ngân sách (thông qua thu lệ phí giao thông) và có điều kiện thuận lợi hơn trong quản lý đất nước. Những lợi ích này cũng để phục vụ xã hội. Đây là một quan điểm hết sức đúng đắn trong phân tích lợi ích kinh tế các công trình giao thông đầu tư theo hình thức BOT.
- Lợi ích từ các khoản thuế sau khi hết thời gian miễn giảm.
- Lợi ích tiết kiệm thời gian : công trình mới xây dựng sẽ tiết kiệm được thời gian đi đường của hành khách, giảm thiểu thời gian tắt đường, kẹt xe.
- Lợi ích tiết kiệm chi phí vận hành : tiết kiệm được chi phí khấu hao xe, nhiên liệu, sửa chữa thường xuyên...
- Lợi ích giảm thiểu tai nạn xe : do công trình mới tốt hơn công trình cũ nên giảm thiểu tai nạn xe cho người tham gia giao thông, giảm được tổn thất cho xã hội.
- Những lợi ích khác : việc thực hiện dự án sẽ tạo thêm công ăn việc làm cho người lao động, những thuận lợi do việc thực hiện dự án đem lại cho những ngành khác...không định lượng được.

b. Đối với nhà đầu tư

Ngoài nguồn thu phí giao thông thì việc xác định và khai thác triệt để các lợi ích mà dự án mang lại (khai thác giá trị gia tăng của đất dọc 2 bên tuyến dự án; khai thác không gian dự án bằng các dịch vụ dọc tuyến; khai thác quyền sử dụng phần đất hành lang dự án....) để đánh giá hiệu quả dự án, và là cơ sở để Nhà đầu tư đưa ra các điều kiện BOT có sức thuyết phục cao trong đàm phán.

Các lợi ích xung quanh dự án bao gồm :

- Lợi ích từ việc khai thác không gian dự án : bao gồm lợi ích có được do kinh doanh các quảng cáo dọc tuyến, cho thuê hành lang kỹ thuật hai bên đường để lắp đặt các hệ thống công trình công cộng như cáp quang, điện thoại, cấp thoát nước...
- Lợi ích từ việc khai thác các dịch vụ dọc tuyến : bao gồm kinh doanh trạm xăng dầu, dịch vụ ăn uống, các dịch vụ khác dọc tuyến...

Lợi tức của dự án là tổng số lợi tức của dự án do các lợi tức sau mang lại:

+ Thu phí cầu đường các dự án : Lợi tức này được tính nhờ có lưu lượng giao thông dự kiến và đơn giá của phí cầu đường xác định theo công thức sau:

Lợi ích do thu phí cầu đường của tất cả các loại xe trong năm t (đ/năm) B_F :

$$B_F = 365 \sum_{j=0}^x P_{ij} N_{ij} \quad (3.1)$$

Lợi ích hằng năm do thu phí cầu đường sau khi trừ suất thuế lợi tức α_{th} :

$$B_{F,\alpha_{th}} = B_F (1-\alpha_{th})^{t-1} \quad (3.2)$$

+ Lợi ích hằng năm do kinh doanh độc quyền hành lang hai bên đường (dịch vụ các trạm xăng, trạm bảo dưỡng sửa chữa các phương tiện giao thông, trạm thông liên lạc, nhà nghỉ, khách sạn, cửa hàng, v.v...):

$$B_{HL} = B_{HL,1} (1+\alpha_1)^{t-1} \cdot (1+F)^{t-1} \cdot (1-\alpha_{th})^{t-1} \quad (3.3)$$

+ Lợi ích hằng năm cho thuê đất kinh doanh hai bên đường :

$$B_{th} = B_{th,1} (1+\alpha_2)^{t-1} \cdot (1+F)^{t-1} \cdot (1-\alpha_{th})^{t-1} \quad (3.4)$$

=> Tổng lợi ích do thu phí cầu đường, kinh doanh hành lang hai bên đường trong thời gian khai thác sử dụng đường (thời gian bàn giao công trình T_b) có tính đến tỷ lệ chiết khấu r :

$$B = \sum_{t=1}^{t=T_b} (B_F + B_{HL} + B_{TH}) \frac{1}{(1+r)^t} \quad (3.5)$$

Trong đó :

N_{tj} - Lưu lượng xe thành phần xe j năm t

P_{tj} - Đơn giá 1 lần thu phí xe j có kể đến tỷ lệ lạm phát trượt giá bất cứ năm t nào

α_{th} : Suất thuế lợi tức có xét ưu đãi của nhà nước đối với dự án BOT

$B_{HL,1}$: Lợi tức năm đầu kinh doanh độc quyền hai bên đường.

α_1 : Dự báo hệ số phát triển trung bình hằng năm các dịch vụ hai bên

r : Tỷ lệ chiết khấu tối thiểu đảm bảo chủ doanh nghiệp bao thầu không bị lỗ, chưa xét đến lãi suất mong muốn của nhà doanh nghiệp .

3.3.2 Xác định chi phí đầu tư

Đối với chi phí đầu tư dự án, chi phí giải phóng mặt bằng chiếm tỷ trọng không nhỏ, vì vậy không nên đưa toàn bộ chi phí này vào tổng mức đầu tư áp dụng cho mọi dự án sẽ không hợp lý và làm ảnh hưởng đến việc đánh giá hiệu quả dự án.

Tùy mức độ hiệu quả của từng dự án mà Nhà nước sẽ quyết định đưa chi phí GPMB vào tổng mức đầu tư dự án hoặc tách phần GPMB thành một tiểu dự án riêng.

3.3.3 Xác định tỷ suất chiết khấu

Trong thời gian qua các dự án đầu tư các công trình theo hình thức BOT (trong nước và nước ngoài) đã tính toán chi phí sử dụng vốn tự có của nhà đầu tư trong thành phần của tỷ suất chiết khấu không có cơ sở, chủ yếu theo ý muốn chủ quan của tư vấn. Cách tính tỷ suất chiết khấu theo phương thức này sẽ không cho một tỷ suất chiết khấu đúng thực trạng của cơ cấu nguồn vốn đã có của một dự án như đã nói ở trên. Vì vậy, Nhà nước cần quy định rõ cách xác định chi phí sử dụng vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư, tối thiểu bằng lãi suất tiền gửi ngân hàng có kỳ hạn.

3.4 Giải pháp để hạn chế rủi ro trong đầu tư BOT

3.4.1 Rủi ro tài chính

Đầu tư vào cơ sở hạ tầng là lĩnh vực đầu tư mang tính chất lâu dài nên đối diện với rủi ro tài chính là không thể tránh khỏi. Vì vậy cần tạo ra những điều kiện cần thiết cho các nhà đầu tư giảm thiểu rủi ro tài chính, an tâm đầu tư lâu dài tại Việt Nam, đặc biệt là đầu tư vào các dự án BOT. Một số giải pháp giảm thiểu rủi ro tài chính có thể thực hiện như sau:

- Tăng cường an ninh tài chính, thực hiện các chính sách kiểm soát các dòng vốn khi cần thiết. Tăng cường phối hợp giữa chính sách tiền tệ, chính sách tài khóa và chính sách thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước; đảm bảo sự phối hợp chặt chẽ

giữa các cơ quan ngân hàng - tài chính - chứng khoán trong việc quản lý các dòng vốn nhằm đảm bảo sự an toàn, vững chắc và lành mạnh của hệ thống tài chính.

- Tự do hóa tài khoản vốn theo định hướng nói lỏng dần và có lộ trình để tránh tình trạng tạo nên “cú sốc” đối với nền kinh tế, bởi sự dịch chuyển các dòng vốn bên cạnh những tác động thuận lợi luôn có tác động đến tỷ giá hối đoái, lãi suất... có khả năng ảnh hưởng đến lợi ích và tâm lý của các nhà đầu tư.

- Đảm bảo chính sách nhất quán của nhà nước trong các vấn đề về môi trường đầu tư, các chính sách áp dụng với nhà đầu tư để tạo sự tin tưởng cho các nhà đầu tư trong các tính toán và mạnh dạn thực hiện đầu tư.

- Thực hiện điều hành chính sách kinh tế vĩ mô về kiểm soát lạm phát, tỷ giá, lãi suất,... một cách linh hoạt và phù hợp với thị trường, tránh sử dụng các biện pháp hành chính mang tính áp đặt lên thị trường để đảm bảo thị trường phát triển lành mạnh và không bị bóp méo.

- Nâng cao năng lực thẩm định các dự án BOT, xác định thời gian hoàn vốn phù hợp, đảm bảo cho nhà đầu tư có thể thu hồi vốn và lợi nhuận hợp lý, đồng thời đảm bảo được các lợi ích của nhà nước. Đây cũng là một giải pháp cần thiết để hạn chế những rủi ro tài chính mà các dự án BOT có thể vấp phải do dòng thu nhập không đủ đem lại sự thỏa mãn cần thiết cho các nhà đầu tư.

3.4.2 Rủi ro môi trường đầu tư

Trong những năm qua VN được coi là một trong những quốc gia ổn định nhất về chính trị. Tuy nhiên đầu tư dự án giao thông thường kéo dài (thông thường 20 năm) vì vậy các yếu tố rủi ro cần phải xem xét, các kiến nghị cụ thể:

- Nhà nước cần tiếp tục giữ vững ổn định chính trị, có chính sách, quan điểm đầu tư nhất quán, rõ ràng, hoàn thiện môi trường pháp lý và có chính sách ưu đãi cụ thể đối với các nhà đầu tư tham gia đầu tư theo mô hình này.

- Hoạt động đầu tư xây dựng cần được công khai, minh bạch.

- Công trình giao thông phục vụ lợi ích công cộng, các tai nạn rủi ro xảy ra thường mang lại hậu quả thảm khốc (như sập cầu, cháy nổ đường hầm, cắt đứt giao thông.v.v.) ảnh hưởng đến an ninh khu vực và quốc gia vì vậy trong quá trình thiết

lập dự án có phương án phòng chống, ngăn ngừa các yếu tố liên quan đến khủng bố, bạo loạn.

- Cần thận trọng, xem xét kỹ về nguồn gốc, năng lực của các Nhà đầu tư chống rửa tiền, các tổ chức không minh bạch trá hình đầu tư.

3.4.3 Rủi ro kỹ thuật

Trong quá trình thực hiện dự án các yếu tố bất lợi về kỹ thuật ảnh hưởng đến việc triển khai thực hiện dự án cần phải được dự đoán trước để hạn chế tối đa những rủi ro có thể xảy ra. Muốn vậy cần chú trọng đến những vấn đề sau:

- Lựa chọn và sử dụng lực lượng tư vấn các đơn vị tư vấn (gồm tư vấn lập dự án, tư vấn thiết kế kỹ thuật, tư vấn giám sát...) phải là những tư vấn có năng lực thực sự để có thể thực hiện tốt công việc, giải pháp cụ thể:

+ Về tổ chức đẩy nhanh quá trình đổi mới, sắp xếp lại doanh nghiệp, tiến tới không còn vốn Nhà nước trong các doanh nghiệp tư vấn để “trung lập hóa” lực lượng này; và sẽ không còn chịu sức ép của mệnh lệnh hành chính.

+ Khuyến khích mời các chuyên gia, tư vấn nước ngoài tham gia các dịch vụ tư vấn thẩm tra, thẩm định, phản biện đề án thiết kế → hạn chế khép kín, tạo sự cạnh tranh, nâng cao hiệu quả đầu tư.

+ Mạnh dạn áp dụng đấu thầu Quốc tế đối với các Dự án lớn để chuyên giao công nghệ; đây cũng là biện pháp buộc các Tư vấn trong nước phải tự mình hoàn thiện, nâng cao tính chuyên nghiệp.

+ Sớm tiến tới quản lý các loại chi phí tư vấn theo thông lệ quốc tế. Trước mắt phục vụ cho các Dự án đang triển khai đề nghị điều chỉnh ngay mức chi phí cho Tư vấn giám sát hiện nay quá thấp làm ảnh hưởng tới chất lượng cung cấp dịch vụ.

- Lựa chọn công nghệ, giải pháp kỹ thuật công trình phải có tính khả thi, phù hợp với trình độ, năng lực của các đơn vị thi công.

- Thực hiện khảo sát thu thập dữ liệu đầy đủ phục vụ cho công tác thiết kế, tránh hiện tượng bỏ sót, thiếu trong quá trình thực hiện phải điều chỉnh bổ sung.

- Phải tính đúng, tính đủ khối lượng công việc, hạng mục công trình trong tổng mức đầu tư.

- Sử dụng tối đa nguồn nguyên vật liệu tại chỗ để xây dựng dự án nhằm giảm giá thành công trình và giảm sức ép về cung – cầu vật liệu.

- Thống kê 02 năm gần đây 2006, 2007 giá vật liệu tăng trung bình 40%, bảng giá vật liệu do địa phương ban hành lại thấp (chỉ $\approx 70\%$ giá Nhà thầu phải mua); đơn giá ca máy không đổi trong khi giá nhiên liệu tăng 100%; cước vận tải thực tế cao hơn nhiều so với việc các địa phương chỉ cho áp dụng bằng 75%. Do vậy cần phải có "cơ chế" điều chỉnh giá linh hoạt, đảm bảo cho Nhà thầu có đủ vốn để tái đầu tư. Với tình hình giá vật liệu như trên, các đơn vị sau khi nghiệm thu chỉ thu về được khoảng $55 \div 70\%$ giá trị đã đầu tư xây dựng. Tác giả kiến nghị:

+ Cho phép Chủ đầu tư điều chỉnh ngay trong các lần thanh toán và các vật liệu đặc chủng, có khối lượng lớn (thép, xi măng, nhựa đường...) được thanh toán theo hóa đơn.

+ Trong quá trình xây dựng chi phí phải dự đoán được các yếu tố ảnh hưởng đến giá cả để xác định mức dự phòng hợp lý trong tổng mức đầu tư.

+ Xây dựng đơn giá sát với giá thị trường, các địa phương ban hành giá sát thực tế, không dùng ý chí chủ quan điều chỉnh quan hệ cung cầu về giá của cơ chế thị trường.

3.4.4 Rủi ro giải phóng mặt bằng

Giải phóng mặt bằng đối với các dự án xây dựng giao thông rất phức tạp. Tiến độ dự án luôn luôn bị chậm do công tác giải phóng mặt bằng không tốt và thường “đội” tổng mức đầu tư lên cao do chi phí GPMB tăng. Để giảm thiểu những phát sinh tiêu cực trên cần phải chú trọng các vấn đề sau:

- Lựa chọn vị trí xây dựng dự án phải chú ý đến mức độ khó khăn về GPMB. Giữa GPMB và các giải pháp kỹ thuật, phương án chọn vị trí phải có mối quan hệ hữu cơ nhằm đưa ra phương án hợp lý nhất. Ví dụ: cần phải so sánh chi tiết phương án mở rộng đường cũ phải GPMB nhiều với phương án mở tuyến mới GPMB ít, tuyến đi qua khu vực đất nông nghiệp dễ GPMB, kinh phí ít.

- Tư vấn lập dự án và tư vấn thiết kế cần phải có quan tâm đúng mức đến công tác GPMB, từ đó xác định nhiệm vụ trong bước khảo sát, thu thập thông tin và cơ sở dữ liệu phục vụ dự án.

- Có chính sách đền bù giải phóng mặt bằng phù hợp để giảm chi phí đầu tư. Xây dựng phương án GPMB hợp lý, thỏa đáng cho người bị thiệt hại, đảm bảo nguyên tắc những hộ bị giải tỏa phải có chỗ ở tốt hơn vị trí cũ thì khi thực hiện mới có được sự đồng thuận của người dân.

- Thực hiện chính sách tuyên truyền vận động để người dân hiểu lợi ích chung mà dự án mang lại, từ đó có được sự ủng hộ.

- Dự án giao thông thường thực hiện trên cơ sở vừa GPMB, vừa thiết kế và thi công ngay. Hiện nay, hạng mục này đang là yếu tố quyết định (hơn cả yếu tố vốn, kỹ thuật) ảnh hưởng tới tiến độ và phần nào ảnh hưởng cả đến chất lượng, đặc biệt là giá thành công trình. Để giảm bớt rủi ro này, tác giả kiến nghị:

+ Sửa quy định trong Nghị định số 78/2007/NĐ-CP ngày 11/5/2007 của Chính phủ quy định “Nhà đầu tư chịu trách nhiệm GPMB” quy định như vậy các nhà đầu tư là tư nhân và nước ngoài không thể thực hiện được do Công trình giao thông là công trình công cộng, GPMB theo thủ tục Nhà nước đền bù thu hồi giao đất (áp đặt, cưỡng chế) và không thực hiện theo thủ tục thỏa thuận bồi hoàn như các dự án kinh doanh bất động sản. Công tác GPMB đề nghị như các dự án ngân sách do Chính quyền tổ chức thực hiện.

+ Chính quyền cần tổ chức bộ máy thực hiện công tác đền bù chuyên trách, không kiêm nhiệm như hiện nay dẫn tới không rành mạch về trách nhiệm. Chỉ đạo công tác GPMB phải quyết liệt, xác định thứ tự ưu tiên. Gắn trách nhiệm tổ chức thực hiện GPMB vào trách nhiệm cá nhân; đồng thời trao quyền hạn cho các cá nhân này có thẩm quyền quyết định, giải quyết các vướng mắc về GPMB.

+ Có chế tài cụ thể về thưởng phạt khi chậm bàn giao mặt bằng cho Nhà đầu tư, các quy định này phải cụ thể trong hợp đồng dự án, không thể thực hiện ép buộc phần thiệt thòi về phía nhà đầu tư, nhà thầu như các dự án hiện đang thực hiện.

+ Nhà đầu tư phải chuẩn bị đủ kinh phí đáp ứng ngay theo yêu cầu của chính quyền khi thực hiện đền bù.

+ Giải tỏa mặt bằng xong là phải tổ chức triển khai thi công ngay, tránh hiện tượng tái lần chiếm.

3.4.5 Giải pháp khắc phục nhược điểm của hình thức đầu tư BOT

- Vì vốn đầu tư dự án theo hình thức BOT chủ yếu là vốn vay ngân hàng (70%) nên dễ bị rủi ro khi lãi suất thị trường tăng. Để khắc phục nhược điểm do biến động lãi suất vay làm ảnh hưởng xấu đến hiệu quả của dự án đầu tư, nhà đầu tư có thể áp dụng một hoặc nhiều các biện pháp sau để giảm thiểu rủi ro về lãi suất vay khi có những yếu tố tác động làm tăng lãi suất như : hợp đồng lãi suất kỳ hạn, hợp đồng lãi suất tương lai, hợp đồng hoán đổi lãi suất, hợp đồng quyền chọn lại suất.

- Các nhà đầu dự án đầu tư theo hình thức BOT thường chỉ tập trung vào những dự án hấp dẫn (khu vực nhiều xe lưu thông, giao thông đô thị...), còn những dự án phát triển vùng sau, vùng xa, dự án mang tính xã hội thì hầu như không có nhà đầu tư nào tham gia. Để có thể hướng các nhà đầu tư này vào những dự án phát triển theo mục tiêu của Nhà nước, cần phải có những đãi ngộ « đặc biệt » đối với những dự án này như Nhà nước góp vốn đầu tư, đầu tư « lồng ghép » giữa dự án này với dự án hiệu quả cao...

3.5 Đề xuất quy trình về trình tự nội dung phân tích đánh giá hiệu quả dự án đầu tư hạ tầng giao thông theo hình thức BOT.

Từ kết quả phân tích ở các chương trước, tác giả xin hệ thống và đề xuất bổ sung cụ thể quy trình về trình tự nội dung phân tích và tiêu chuẩn đánh giá hiệu quả tài chính các dự án xây dựng công trình GTVT theo hình thức BOT như sau:

Bước 1: Xác định cơ cấu nguồn vốn

- Xác định hình thức vốn: Là xác định loại tiền để biểu diễn dòng tiền tệ của dự án, là một loại tiền nào đó do chủ đầu tư lựa chọn. Thường loại tiền để sử dụng trong phân tích tài chính là đồng Việt Nam (VNĐ).

- Xác định nguồn vốn: Nguồn vốn đầu tư được hình thành bởi hai nguồn chủ yếu: Vốn chủ sở hữu của Nhà đầu tư để thực hiện Dự án và phần vốn còn lại của dự án được chủ đầu tư huy động bằng nhiều hình thức hoặc đi vay dài hạn.

Lãi suất vốn đầu tư : Gồm có lãi suất phân vốn Nhà đầu tư huy động để đầu tư Dự án (như phát hành trái phiếu, cổ phiếu, vay thương mại...) và chi phí bảo toàn vốn của phần vốn chủ sở hữu của Nhà đầu tư để thực hiện Dự án, giá trị bảo toàn vốn này được tính bằng lãi mà nhà đầu tư đề xuất trên cơ sở mức tính thu nhập chịu thuế tính trước (~ 6%) và vay dài hạn của ngân hàng thương mại.

Bước 2: Xác định tiến độ huy động vốn

Trên cơ sở tiến độ thi công của dự án ta xác định được tiến độ huy động vốn.

Bước 3: Xác định lợi tức và chi phí của dự án

Bước 4: Xác định hệ chỉ tiêu tài chính của dự án.

Để đánh giá hiệu quả tài chính của một dự án đầu tư xây dựng các công trình GTVT theo hình thức BOT, cần phải xác định các hệ chỉ tiêu sau: Chỉ tiêu NPV, IRR, B/C, các chỉ tiêu về thời gian: Thời gian hoàn vốn (T_h), thời gian tối đa dự án hết hiệu quả (T_{th}), thời gian khi mà NPV bắt đầu tăng chậm lại, gần như tăng không đáng kể (T_c).

Bước 5: Phân tích độ nhạy của dự án (xác định yếu tố rủi ro của dự án)

Ta cho thay đổi : vốn đầu tư của dự án; chi phí, lợi tức và thời gian của dự án để phân tích độ nhạy của các yếu tố này ảnh hưởng tới các chỉ tiêu NPV và IRR (như phần phụ lục) để xác định độ nhạy của dự án.

Bước 6: Đánh giá tính hiệu quả và xác định thời gian bàn giao của dự án.

3.6 Đề xuất tiêu chuẩn đánh lựa chọn nhà đầu tư đàm phán dự án BOT

Để có được dự án thành công thì dự án đó phải khả thi mới chỉ là điều kiện cần, điều kiện đủ là phải lựa chọn được Nhà đầu tư có năng lực thực sự, có phương án đầu tư BOT có hiệu quả nhớt lý nhất cho cả Nhà nước và Nhà đầu tư.

Xây dựng tiêu chí, tiêu chuẩn lựa chọn Nhà đầu tư công khai minh bạch, có khoa học chính là để lựa chọn ra Nhà đầu tư thực hiện dự án đáp ứng điều kiện đủ như trình bày ở trên.

Trong phạm vi nghiên cứu của đề tài này, tác giả kiến nghị phương pháp và tiêu chuẩn lựa chọn nhà đầu tư theo 2 bước:

Bước 1: Đánh giá sơ bộ.

Tại bước này chủ yếu đánh giá theo các tiêu chuẩn hành chính pháp lý, và sơ bộ đánh giá về năng lực tài chính, kinh nghiệm, nhân lực, thiết bị của Nhà đầu tư. Đánh giá theo tiêu chí ĐẠT/KHÔNG ĐẠT; Nhà đầu tư nào đạt tiêu chuẩn bước 1 sẽ được đánh giá tiếp ở bước 2.

Bước 2: Đánh giá chi tiết.

Tại bước này đánh giá trên cơ sở kinh nghiệm, năng lực (tài chính, thiết bị, nhân lực), phương án đầu tư, đề xuất tài chính (đề xuất phương pháp tính hoàn vốn, thời gian hoàn vốn, các điều kiện BOT ràng buộc...). Đánh giá theo thang điểm 100. Nhà đầu tư nào có điểm cao nhất được mời đàm phán ký hợp đồng Dự án.

Bảng 3.1: Tiêu chuẩn đánh giá Lựa chọn nhà đầu tư đàm phán dự án BOT

I. Biểu đánh giá sơ bộ.

TT	Nội dung đánh giá	Phạm quy là việc vi phạm các nội dung sau theo từng tiêu chí	Nhận xét	Đánh giá
1	Đơn dự thầu	Không có đơn; hoặc thiếu chữ ký hợp lệ; hoặc hiệu lực HSDT < quy định tại HSMT; hoặc trong đơn có đề xuất trái với mục đích của DA BOT		
2	Nhà thầu hợp lệ	Không có tên trong danh sách mua HSMT trừ trường hợp có văn bản thay đổi tư cách (Tên) tham gia đấu thầu so với khi mua HSMT gửi bên mời thầu trước thời điểm đóng thầu; hoặc có tên trong 2 đơn vị dự thầu với tư cách là Nhà đầu tư chính (dù độc lập hay liên danh); không có chứng minh bằng kiểm toán hoặc phê duyệt, xác nhận của cơ quan có thẩm quyền về báo cáo tài chính đảm bảo tình hình tài chính lành mạnh, ...; Không có tư cách pháp nhân (đối với Nhà thầu là tổ chức, không có năng lực pháp luật dân sự (đối với Nhà thầu là cá nhân) theo pháp luật Việt Nam;		
3	Số lượng HSDT	Hồ sơ dự thầu không có bản gốc		

	phải nộp gồm 01 bản gốc và 05 bản chụp			
4	Nhà ĐT liên danh (đối với NT độc lập không xét tiêu chí này)	Thỏa thuận liên danh không rõ các nội dung: - Tên gọi, địa chỉ liên danh; - Không có thành viên đứng đầu và không của người đại diện lãnh đạo liên danh; - Không quy định trách nhiệm của từng thành viên liên danh; - Đơn dự thầu không do đại diện hợp pháp của từng thành viên liên danh ký (trừ trường hợp trong văn bản thỏa thuận có uỷ quyền của các thành viên liên danh cho thành viên đứng đầu liên danh)		
5	Đánh giá sơ bộ về năng lực tài chính	- Tổng vốn bao gồm cả vốn chủ sở hữu, vốn vay, vốn khác < Tổng vốn đầu tư dự kiến “Đề xuất dự án”. - Vốn chủ sở hữu < 30% Tổng vốn đầu tư dự kiến trong “Đề xuất dự án” đối với trường hợp tổng vốn đầu tư < 75 tỷ VND; - Vốn chủ sở hữu < 20% Tổng vốn đầu tư dự kiến trong “Đề xuất dự án” đối với trường hợp tổng vốn đầu tư từ 75 tỷ - 1.500 tỷ VND; - Vốn chủ sở hữu < 10% Tổng vốn đầu tư dự kiến trong “Đề xuất dự án” đối với trường hợp tổng vốn đầu tư > 1.5000 tỷ ;		
6	Hiệu lực HSMT	Không đảm bảo theo quy định tại HSMT		
7	Các điều kiện tiên quyết khác (nếu có)	Như HSMT có những yêu cầu trái pháp luật hoặc bên mời thầu (cơ quan có thẩm quyền) không đáp ứng được		

Nhà đầu tư nào có HSMT có được tất cả các tiêu chí trong biểu đánh giá sơ bộ được xem xét để đánh giá chi tiết. Nhà đầu tư nào có HSMT vi phạm 1 trong các tiêu chí (không đạt) trên sẽ không được xét tiếp.

II. Biểu đánh giá chi tiết.

TT	Nội dung xem xét đánh giá	Điểm (tối đa)	Nhận xét	Điểm đánh giá
I	Kinh nghiệm, năng lực	40		
1	Đã từng thực hiện DA BOT nói chung	5		
2	Về lĩnh vực Tư vấn thực hiện các dự án ĐTXDGT	5		
2.1	Tư vấn lập DAĐT XD CTGT	1,5		
2.2	Tư vấn lập TKKT, TKBVTC XD CTGT	1,5		
2.3	Về lĩnh vực Tư vấn giám sát thi công công trình GT, kiểm định chất lượng (hệ thống bảo đảm chất lượng)	2		
3	Về thi công xây dựng dự án giao thông (đã là tổng thầu xây lắp ...)	5		
4	Về lĩnh vực quản lý khái thác CTGT	5		
4.1	Về tổ chức thu phí	2,5		
4.2	Về quản lý, bảo trì đường bộ	2,5		
5	Năng lực tài chính	20		
5.1	Tổng vốn huy động \geq TVĐT dự kiến Cách tính: TVHĐ = TVĐTĐK tính 5 điểm; cứ 10% TVHĐ > TVĐTĐK được cộng thêm 1 điểm; TVHĐ=150% TVĐTĐK đạt điểm tối đa (10 điểm). Hoặc có thể tính theo công thức: số điểm = 5 điểm + $10 \cdot (TVHĐ \text{ thực hiện DA} - TVĐTĐK / TVĐTĐK)$ sau đó có thể tính làm tròn theo thuật toán học chỉ về tròn 0 hoặc 1 điểm, hoặc có thể lấy đến số lẻ tùy yêu cầu dự án cụ thể (tính chung cho các dự án không phân biệt vốn đầu tư)	10		
5.2	Vốn chủ sở hữu tùy theo tổng vốn đầu tư quy định \geq 30%, 20%, 10% TVĐTĐK được tính theo nguyên tắc: - Bảng quy định được tính 5 điểm; - Vượt 5% tiếp theo được cộng thêm 1 điểm và đạt 45% TVĐTĐK đạt tối đa 10 điểm. Ví dụ tính với TVĐTĐK từ 75 tỷ - 1.500 tỷ VNĐ như sau: Vốn CSH = 20% TVĐT dự kiến tính 5 điểm; cứ 5% TVHĐ > TVĐTĐK được cộng thêm 1 điểm; Vốn CSH=45% TVĐTĐK đạt điểm tối đa (10 điểm). Hoặc có thể tính theo công thức: số điểm = 5 điểm + $20 \cdot (\text{số vốn CSH} - TVĐTĐK \cdot 45\% / TVĐTĐK)$ sau đó có thể tính làm tròn theo thuật toán học chỉ về tròn về 0 hoặc 1 điểm, hoặc có thể lấy đến số lẻ tùy dự án cụ thể.	10		

II	Phương pháp luận và giải pháp thực hiện	20		
1	Hiểu biết của NĐT về dự án (mục đích, yêu cầu)	5		
2	Chương trình triển khai thực hiện dự án: - Tiến độ tổng thực hiện DA (đánh giá tính khả thi và phù hợp với thời gian thực hiện DA đã nêu trong đề xuất dự án); - Bố trí nhân sự, thiết bị thực hiện các bước công việc (nếu tự thực hiện phải nêu rõ tên, chức danh, trình độ chuyên môn, kinh nghiệm của nhân sự chủ chốt, dự kiến thiết bị; nếu thuê tổ chức khác phải nêu rõ họ tên, địa điểm, một số thông tin chính của tổ chức dự kiến thuê (giấy phép kinh doanh, kinh nghiệm, năng lực về nhân sự, thiết bị...); - Phương án về đảm bảo giao thông trên đường khai thác, an toàn lao động, bảo vệ môi trường...	15 5 7 3		
III	Đề xuất tài chính	40		
1	Phương án huy động và cung ứng vốn đáp ứng yêu cầu tiến độ tổng thể thực hiện dự án.	5		
2	Phương pháp tính thu hồi vốn và thời gian hoàn vốn.	25		
2.1	Phương pháp tính thời gian hoàn vốn có thuyết minh đầy đủ về công thức áp dụng, cách tính các hệ số và độ tin cậy của dữ liệu đầu vào.	5		
2.2	Thời gian kinh doanh (gồm thời gian thu hồi vốn của NĐT và thời gian thu tạo lợi nhuận của NĐT. Yêu cầu các nhà thầu tính toán đầy đủ cả 2 thời gian nêu trên đây). Nhà thầu nào có tổng thời gian kinh doanh nhỏ nhất đạt điểm tối đa là 20 điểm. Điểm của các nhà thầu còn lại bằng $n \cdot 20$ điểm. Trong đó, n = Thời gian kinh doanh ngắn nhất trong số các nhà thầu/Thời gian kinh doanh của Nhà thầu đang xét.	20		
3	Đánh giá mức độ rủi ro cho Nhà nước.	5		
3.1	Cam kết của NĐT khi gặp sự cố bình thường (chịu trách nhiệm hoàn toàn đạt 2 điểm, có yêu cầu Nhà nước hỗ trợ tính 0 điểm)	2		
3.2	Cam kết về trách nhiệm của NĐT khi có sự cố bất khả kháng (chịu trách nhiệm chính)	1		
3.3	Cam kết của NĐT nêu thi công xây dựng công trình chậm tiến độ (do nguyên nhân khách quan) không kéo dài thời gian thu phí.	2		
3.4	Các điều kiện về chuyển giao Dự án (về đào tạo, chuyển giao công nghệ (nếu có), bảo hành sau bàn giao vv...	5		

3.7 Kịch bản minh họa đề xuất của tác giả để nâng cao hiệu quả đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông theo hình thức BOT

ĐỀ ÁN KÊU GỌI BOT TUYẾN CAO TỐC BIÊN HOÀ – VŨNG TÀU

I. Tóm tắt quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật của dự án:

- **Phạm vi dự án:** gồm tuyến cao tốc, và các tuyến nối qua địa phận 2 tỉnh Đồng Nai (34,3km) và Bà Rịa - Vũng Tàu (42,3km); tổng chiều dài 76,6km.

+ Điểm đầu dự án : tại khu vực Cầu Quan tiếp nối với liên tỉnh lộ 15 (tương lai là tuyến tránh Tp. Biên Hoà) và QL51 thuộc tỉnh Đồng Nai.

+ Điểm cuối : Dự án có 2 điểm cuối gồm:

- Điểm cuối số 1: Nằm trên đường vành đai cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, tại khu vực Phú Mỹ tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu.

- Điểm cuối số 2: Giao QL51C (Tp.Vũng Tàu).

- **Quy mô xây dựng:** Thiết kế theo TCVN5729-1998 cấp 120, tương ứng với $V_{tk}=120\text{km/h}$.

- **Hướng tuyến:** Từ điểm đầu dự án Km0 (cầu Quan) tuyến đi bên trái cách QL51 khoảng 1 ÷ 2km qua huyện Long Thành thuộc tỉnh Đồng Nai và huyện Tân Thành thuộc tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu đến Phú Mỹ tuyến đi vòng về phía Nam núi Dinh tới khoảng Km40 tuyến tách làm 2 nhánh:

+ Nhánh số 1: Đi theo đường vành đai Phú Mỹ cắt qua QL51 và đường sắt quy hoạch dừng tại đường vành đai cụm cảng Cái Mép - Thị Vải (điểm cuối dự án số 1), dài ~ 8 km.

+ Nhánh số 2: Tiếp tục đi thẳng qua cầu Cỏ May 3 đi thẳng giao với đường Vũng Vằn, tiếp tục cắt qua đường Cửa Lấp - Cái Găng đến cuối tuyến tại giao QL51C Tp.Vũng Tàu (điểm cuối dự án số 2), dài ~ 29 km.

- **Giải phóng mặt bằng:** Thực hiện giải phóng mặt bằng triệt để cho cả 2 giai đoạn trong phạm vi dự án đầu tư. Phạm vi các nút giao, kết nối do dự án khác đầu tư thực hiện cấm mốc quy hoạch.

- Mặt cắt ngang, phân kỳ đầu tư và tổng mức đầu tư:

+ Giai đoạn 1: Đầu tư đoạn từ Km0 → km40 và nhánh số 1, tổng chiều dài ~ 48km với 4 làn xe, 2 làn dừng xe khẩn cấp, giải phân cách cứng. Tổng mức đầu tư dự kiến 3.253 tỷ tương ứng 202,55 triệu USD (1USD ~ 16.061 VNĐ).

+ Giai đoạn 2: Tùy theo phát triển kinh tế khu vực và lưu lượng vận tải quyết định thời điểm đầu tư tiếp nâng cấp đoạn tuyến của giai đoạn 1 lên thành 6 làn xe, 2 làn dừng xe khẩn cấp và đầu tư đoạn nhánh số 2 dài 29 km. Tổng mức đầu tư dự kiến 4.250 tỷ tương ứng 264,61 triệu USD (1USD ~ 16.061 VNĐ).

Trong đề án này chỉ xác định BOT giai đoạn 1

III. Đánh giá khả năng đầu tư:

1. Sức hấp dẫn đầu tư:

Tứ giác kinh tế thành phố Hồ Chí Minh - Biên Hoà – Bình Dương - Vũng Tàu là khu vực phát triển rất sôi động, có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, chiếm tỷ trọng lớn trong GDP và đóng góp quyết định cho sự tăng trưởng nhanh của cả vùng Đông Nam Bộ.

Đối với dự án này, giai đoạn 1 đầu tư đoạn tuyến Biên Hòa – Phú Mỹ; thời gian thực hiện Dự án từ năm 2007 – 2010, tổng mức đầu tư thấp (~3.253 tỷ), các khu Công nghiệp, đô thị, cụm cảng dọc tuyến đang xây dựng thu hút lưu lượng rất cao nên việc đầu tư BOT rất hiệu quả.

2. Đánh giá khả năng đầu tư:

a. Khả năng đầu tư từ ngân sách:

Hiện nay, ngân sách Nhà nước chỉ tập trung vào các dự án có sức hấp dẫn đầu tư kém, các dự án hạ tầng vùng sâu, vùng xa mang tính xã hội. Đối với dự án này chủ trương Nhà nước thực hiện chính sách xã hội hoá đầu tư hạ tầng, để tăng tính hấp dẫn và tạo thị trường đầu tư hạ tầng Việt Nam phong phú hơn, Nhà nước khuyến khích các thành phần kinh tế thực hiện đầu tư Dự án này theo phương thức BOT.

b. Khả năng đầu tư từ các doanh nghiệp:

- Các DNNN : Qua các Dự án BOT do các DNNN đầu tư, tổng kết sơ bộ:

+ Các Doanh nghiệp không đủ năng lực về tài chính để đảm bảo tỷ lệ vốn Chủ sở hữu theo quy định và đều ở mức báo động và rất thấp so với quy mô đầu tư của dự án.

+ Các ngân hàng không thể cho một dự án vay số tiền lớn hơn 15% vốn điều lệ vì vậy, khả năng đáp ứng vay của ngân hàng rất khó khăn.

+ Các doanh nghiệp chủ yếu đóng góp vốn bằng thiết bị và nhân lực để thi công phần sản lượng theo tỷ lệ.

- Các doanh nghiệp Tư Nhân : Các Dự án BOT giao thông do doanh nghiệp tư nhân thực hiện trong khu vực đang thực hiện rất có trách nhiệm, đạt yêu cầu.

Kiến nghị: Đối với dự án này chỉ tập trung vào kêu gọi BOT tư nhân, và các nhà đầu tư có tiềm năng về tài chính, các nhà đầu tư có tài nguyên là chủ yếu.

IV.Sơ bộ tính toán khả năng hoàn vốn:

1. Doanh thu:

a. Từ thu phí xe lưu thông:

- Lưu lượng xe: Theo tính toán, dự báo luồng xe trên đường cao tốc Biên Hoà – Vũng Tàu xác định bằng tổng lưu lượng xe theo kết quả điều tra khảo sát và dự báo lượng vận chuyển hàng hóa, hành khách trong khu vực, phân bổ cho khả năng thông hành của tuyến QL51, còn lại chuyển sang tuyến cao tốc .

- Giá thu phí: Tạm tính theo TT 109/2002/TT/BTC ngày 06/12/2002 của Bộ Tài chính cho đường quốc lộ bình thường. Giá thu phí trên đường cao tốc tăng 5%:

Bảng 3.2 : Đơn giá thu phí của dự án cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu

TT	LOẠI XE	Giá thu phí theo TT109/2002/TT/BTC (đồng/lượt)	Giá thu phí trên tuyến cao tốc (đồng/lượt)
1	Xe con <12 chỗ	10.000	10,500
2	Xe khách 12 – 25 chỗ	15.000	15,750
3	Xe khách >25 chỗ	22.000	23,100
4	Xe tải 2 trục >2.5T	22.000	23,100
5	Xe tải 3 trục	40.000	42,000
6	Xe tải 4 trục trở lên	80.000	84,000

Giá thu phí cứ 5 năm tăng giá vé 1 lần 10%.

- Số trạm thu phí và hình thức thu:

+ Số trạm: Trên tuyến cao tốc bố trí 1 trạm chính. Các tuyến rẽ, tách, nhập bố trí các trạm phụ (các trạm này không đưa vào tính toán hoàn vốn).

+ Hình thức thu: thu 1 dừng.

b. Từ các dịch vụ thu quyền khai thác:

- Quảng cáo và khai thác quỹ đất: ước tính khoảng 92,16 tỷ đồng/ năm , sau mỗi 5 năm doanh thu tăng 10% gồm các khoản thu dự kiến:

+ *Quảng cáo*: Dự kiến sẽ đặt các bảng quảng cáo để khai thác độc quyền tại các vị trí: nút giao và trung bình 1km/2bảng/1phía. Như vậy, toàn tuyến có khoảng 192 bảng quảng cáo. Giá cho thuê trung bình 100triệu/năm/bảng. Tạm tính khả năng khai thác 80%/năm. Như vậy, doanh thu từ việc bán quyền quảng cáo khoảng 15,36 tỷ/năm.

+ *Khai thác quỹ đất*: Dự kiến mỗi tại mỗi khu vực bố trí trạm dịch vụ giải toả thêm 10Ha là khu nghỉ, văn phòng. Đây là các dự án thành phần, ước tính lợi ích từ khai thác quỹ đất 20Ha, doanh thu tạm tính khoảng 2USD cho 1m² đất xây dựng, tổng doanh thu khoảng này khoảng 76,8 tỷ đồng / năm.

- Thu phí đặt các đường ống kỹ thuật (điện thoại, cáp quang, điện lực...): doanh thu tạm tính khoảng 1USD cho 1m² đất hành lang, tổng diện tích hành lang giải phóng: 3m x 48000m = 144.000m² khả năng khai thác 60%, tổng doanh thu khoảng này khoảng 16,58 tỷ đồng / năm.

Doanh thu từ nguồn thu này cứ 5 năm tăng lên 10%.

c. Trạm dịch vụ và cây xăng: Dự kiến trên tuyến bố trí có 2 trạm dịch vụ và cây xăng phục vụ hành khách và các phương tiện lưu thông trên tuyến. Lãi trung bình của mỗi trạm theo thực tế hiện nay khoảng 1 tỷ đồng/năm/1 trạm. Mỗi năm tạm tính lợi nhuận tăng 10% theo mức độ tăng trưởng của lưu lượng xe và hành khách sử dụng đường.

2. Chi phí:

a. Chi phí xây dựng:

Bảng 3.3 : Tổng mức đầu tư của dự án cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu

Đơn vị tính : triệu đồng

HẠNG MỤC	GIÁ TRỊ ĐẦU TƯ
- Xây lắp.	1.632.200
- Chi phí quản lý và chi phí khác.	163.220
- GPMB	281.534
- Rà phá bom mìn	17.428
- Trượt giá trong thời gian XD (15%/năm x 3 năm)	734.490
- Dự phòng (15%)	424.331
Tổng mức ĐT BOT	3.253.203

b. *Chi phí bộ máy quản lý thu phí:* Được tính theo % doanh thu từ thu phí giao thông. Tạm tính 8% cho mỗi năm.

c. *Duy tu công trình:*

– Sửa chữa thường xuyên: Chủ đầu tư được tính chi phí duy tu thường xuyên theo từng năm khai thác.

– Trung tu và đại tu: Định kỳ 5 năm/1 lần sửa chữa vừa và sửa chữa lớn để đảm bảo chất lượng công trình theo đúng tiêu chuẩn quy định trong suốt thời gian khai thác.

d. *Lãi chiết khấu:*

– Lãi phần vốn vay ngân hàng: Vốn vay ngân hàng 90% TMĐT là 2.927,88 tỷ đồng theo lãi suất vay tín dụng thương mại, tạm tính 12%/năm.

– Lãi cho phần vốn chủ sở hữu nhằm bảo toàn vốn: 10% TMĐT là 325,32 tỷ đồng, tạm tính theo lãi suất gửi ngân hàng 8,4%/năm.

– Suất chiết khấu của dự án: 11,64%

3. Kết quả phân tích tài chính:

Theo tính toán sơ bộ kết quả như sau :

Bảng 3.4 : So sánh các phương án đầu tư dự án cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu

Thông số tài chính	Phương án chỉ tính doanh thu từ thu phí thông thường	Phương án tính doanh thu có xét đến các lợi ích khác mà dự án đem lại
Thời gian hoàn vốn	21 năm (kể cả thời gian xây dựng)	16 năm (kể cả thời gian xây dựng)
IRR	10,4%	13,3%
NPV (tại năm thứ 15)	-173.854,0 triệu đồng.	745.582,0 triệu đồng.

(Chi tiết theo phụ lục số 1 & 2)

V. Đánh giá và kết luận:

– Thời gian hoàn vốn của dự án là 16 năm nhỏ hơn tuổi dự án yêu cầu trung bình khai thác là 20 năm, chưa kể đến các ưu đãi chưa tính vào hoàn vốn:

+ Tăng trưởng lưu lượng xe đang tính theo phương án thấp, tăng trưởng 10%/năm, trong khi GDP trung bình khu vực là 12%/năm..

+ Các ưu đãi khác do nhà đầu tư nghiên cứu đề xuất khi lập dự án đầu tư.

– IRR từ 13,3% lớn hơn IRR trung bình với dự án quốc tế là 12%.

– NPV: Từ 745 tỷ đồng.

Kết luận: Từ một dự án không khả thi nếu chỉ đơn thuần xem xét doanh thu từ lợi ích thu phí đường, nếu ta xét đến các lợi ích khác mà dự án mang lại thì dự án trở thành khả thi.

KẾT LUẬN

Sau một thời gian nỗ lực khắc phục những yếu kém, hệ thống hạ tầng GTVT được nâng cấp một bước đáng kể ở cả vùng nông thôn, miền núi, vùng sâu vùng xa, đáp ứng tốt hơn nhu cầu phát triển của đất nước. Tuy vậy, so với các nước tiên tiến trong khu vực thì hệ thống GTVT Việt Nam vẫn còn lạc hậu, chưa đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội. Nguồn vốn trong nước và vốn ODA không đủ khả năng đáp ứng, cần thiết phải có sự hội tụ nguồn vốn của khu vực tư nhân trong và ngoài nước dưới nhiều hình thức khác nhau, trong đó đầu tư theo hình thức BOT đặc biệt được quan tâm vì những ưu điểm đặc thù của loại hình này.

Sau khi kết thúc quá trình nghiên cứu đề tài ***“Đầu tư theo hình thức BOT trong lĩnh vực xây dựng hạ tầng giao thông ở Việt Nam – Thực trạng và giải pháp”*** đã phần nào giúp người đọc hiểu biết về đầu tư theo hình thức BOT và tình trạng thực tế khi áp dụng hình thức đầu tư này trong xây dựng hạ tầng giao thông tại Việt Nam. Bên cạnh đó, bài luận văn này cũng nêu ra một số vấn đề bất cập trong việc thực hiện đầu tư các dự án BOT hiện nay, đồng thời phân tích các nguyên nhân dẫn đến sự không thành công của mô hình đầu tư này. Trên cơ sở đó, đề xuất các giải pháp khắc phục, phòng ngừa những những rủi ro có thể xảy ra để dự án đạt được hiệu quả như mong muốn trong suốt quá trình xây dựng và khai thác dự án, giúp cho việc thu hút, quản lý và sử dụng vốn đầu tư trong và ngoài nước được hiệu quả hơn.

Trong quá trình nghiên cứu, mặc dù tác giả đã cố gắng hết sức hoàn thiện kiến thức để bài luận văn đạt chất lượng cao và làm sao để các phương pháp phân tích, tính toán dễ dàng áp dụng trong thực tiễn. Tuy nhiên, kiến thức là vô hạn nên bài luận văn khó tránh khỏi những thiếu sót và những nhận định mang tính chủ quan. Tác giả rất mong nhận được sự đóng góp ý kiến từ phía người đọc để bài luận văn được hoàn chỉnh hơn và mang tính thực tiễn hơn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Trịnh Thùy Anh (2006), "*Một số giải pháp hạn chế rủi ro trong các dự án xây dựng công trình giao thông ở Việt Nam*", Luận án tiến sỹ kỹ thuật, Trường Đại Học Giao thông vận tải.
2. Nguyễn Quốc Ân (2006), *Thiết lập và thẩm định dự án đầu tư*, Nhà xuất bản thống kê.
3. Bộ Giao thông vận tải (2005), *Kế hoạch phát triển giao thông vận tải 5 năm 2006-2010*, Ban hành kèm theo tờ trình số 4823/BGTVT-KHĐT ngày 09/08/05 gửi Thủ tướng Chính phủ.
4. Bộ Giao thông vận tải (2006), *Báo cáo tình hình thực hiện vốn đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông*.
5. Bộ Giao thông vận tải (2006), *Báo cáo giao ban XD CB*.
6. Bộ Giao thông vận tải (2002), *Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến 2020*, Nhà xuất bản GTVT, Hà Nội.
7. Bộ kế hoạch đầu tư (2007), *Báo cáo thu hút vốn đầu tư nước ngoài tháng 11/2007*.
8. Chính Phủ (2007), *Nghị định số 78/2007/NĐ-CP ngày 11/5/2007 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT, BTO, BOO*.
9. Chính Phủ (2005), *Nghị định số 16/2005/NĐ-CP ngày 07/02/2005 ban hành quy chế quản lý đầu tư và xây dựng công trình*.
10. Chính Phủ (2006), *Nghị định số 112/2006/NĐ-CP ngày 29/9/2006 về việc sửa đổi, bổ sung của một số điều của Nghị định số 16/2005/NĐ-CP về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình*.
11. Công ty Almec (2006), "*Quy hoạch tổng thể và nghiên cứu giao thông vận tải đô thị khu vực TP.HCM*".
12. Công ty tư vấn xây dựng công trình giao thông 625 (2004), *Dự án cải tạo – nâng cấp quốc lộ 1K*.

13. Công ty tư vấn thiết kế Trường Sơn (1999), *Dự án cải tạo đoạn An Sương – An Lạc (Km1901-Km1915)*.
14. Công ty tư vấn thiết kế GTVT phía Nam (2001), *Dự án đường cao tốc TP.HCM – Trung Lương*.
15. Hồ sơ năng lực (2004-2005-22206) của Tổng Công ty XDCTGT 1, Tổng Công ty XDCTGT 5, Tổng Công ty XDCTGT 6, Tổng Công ty XDCTGT 8, Tổng Công ty xây dựng Thăng Long, Tổng công ty xây dựng đường thủy, Tổng công ty thương mại và xây dựng, Idico, Công ty Huy Hoàng, Công ty quản lý cầu đường Honshu-Shikoku (HSBA), Tổng công ty đường cao tốc Hàn Quốc (Korean Highway Corporation – KHC).
16. Luật xây dựng (2003), Nhà xuất bản tổng hợp TP.HCM.
17. Nghị định 99/NĐ-CP ngày 13/6/2007 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình
18. Tổng công ty tư vấn thiết kế GTVT (2005), *Dự án đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây*.
19. Naning New West Propertt \$ Investment Co., LTd (2007), *“Letter of intent about our joint venture’s investment to Bien Hoa – Vũng Tau Express highway project in Vietnam*.
20. Ngân hàng Nhà nước Việt Nam (2007), *Số liệu thống kê*.
21. Thời báo kinh tế Việt Nam, *Kinh tế 2005-2006 Việt Nam-Thế giới*.
22. Vũ Công Tuấn (2007), *Phân tích kinh tế dự án đầu tư*, Nhà xuất bản tài chính.
23. Viện chiến lược - Bộ kế hoạch đầu tư (2007), *Chiến lược phát triển kinh tế đến 2020*.
24. World Bank- East Asia (10/2007), *Báo cáo tăng trưởng kinh tế Việt Nam tháng 10/ 2007*.
25. www.mt.gov.vn
26. www.vietnam.gov.vn
27. www.chinhphu.vn
28. www.mpi.gov.vn

Phụ lục 1 : Phương án chi tính doanh thu từ thu phí thông thường
ĐƯỜNG CAO TỐC BIÊN HOÀ - VŨNG TÀU (BIEN HOA - VUNG TAU FREEWAY)
PHÂN TÍCH HIỆU QUẢ TÀI CHÍNH (FINANCIAL EFFICIENCY ANALYSIS)
PHƯƠNG ÁN 1 : DOANH THU KHÔNG TÍNH PHẦN LỢI ÍCH XUNG QUANH DỰ ÁN

B/C = 1.034 NPV (tại năm thứ 15) -173,854 Triệu đồng (million VND)
IRR = 10.4% Suất chiết khấu: (Discount rate) 11.64%
Thời gian hoàn vốn (Investment capital recovery time): 21 năm/years

Năm (Year)	Năm quy đổi (Converted year)	Các chi phí (triệu đồng) - Costs (million VND)					Lợi ích (Triệu đồng VN) - Benefits (million VND)					Tổng lợi ích - Tổng chi phí (Total benefits - Total costs)	Giá trị hiện tại ròng (NPV)		
		Chi phí ĐT (Investment)	Chi phí hàng năm (Annual costs)		Thuế VAT 5%	Tổng chi phí (Totalcost)	Thu phí (Toll collection)		Quảng cáo (Advertisement)	Lợi nhuận Cây xăng (Profit from gas stations)	Thuê CT Kỹ thuật (Rent of technical works)			Tổng lợi ích (Total benefits)	TLI đã chiết khấu (Discounted total benefits)
			Duy tu (Maintenance)	QL thu phí (Toll collection management)			Đường cao tốc (Freeway)								
2008	-3	650,641			650,641	905,317							(650,641)	(905,317)	
2009	-2	1,301,281			1,301,281	1,621,850							(1,301,281)	(2,527,167)	
2010	-1	1,301,281			1,301,281	1,452,750							(1,301,281)	(3,979,917)	
2011	0		-	24,164	15,102	39,266	39,266	302,046				302,046	302,046	262,780	(3,717,138)

2012	1		2,780	27,082	16,926	46,789	41,910	338,528				338,528	303,232	291,739	(3,455,817)
2013	2		3,106	30,001	18,751	51,857	41,607	375,010				375,010	300,887	323,153	(3,196,537)
2014	3		3,108	32,919	20,575	56,602	40,679	411,493				411,493	295,735	354,891	(2,941,481)
2015	4		3,110	35,838	22,399	61,346	39,492	447,975				447,975	288,386	386,629	(2,692,586)
2016	5		49,526	41,489	25,930	116,945	67,434	518,609				518,609	299,048	401,664	(2,460,973)
2017	6		3,204	47,139	29,462	79,806	41,221	589,243				589,243	304,352	509,437	(2,197,842)
2018	7		3,206	52,790	32,994	88,990	41,172	659,877				659,877	305,298	570,887	(1,933,716)
2019	8		3,208	58,441	36,526	98,174	40,685	730,511				730,511	302,739	632,337	(1,671,662)
2020	9		3,209	64,092	40,057	107,358	39,853	801,145				801,145	297,394	693,787	(1,414,121)
2021	10		149,815	68,194	42,621	260,630	86,661	852,421				852,421	283,437	591,791	(1,217,345)
2022	11		2,685	72,296	45,185	120,165	35,790	903,698				903,698	269,157	783,533	(983,979)
2023	12		2,686	76,398	47,749	126,833	33,837	954,975				954,975	254,773	828,142	(763,042)
2024	13		2,687	80,500	50,313	133,500	31,902	1,006,252				1,006,252	240,463	872,752	(554,482)
2025	14		2,991	84,602	52,876	140,469	30,068	1,057,528				1,057,528	226,368	917,059	(358,182)
2026	15		3,294	88,704	55,440	147,439	28,269	1,108,805				1,108,805	212,597	961,366	(173,854)
2027	16		3,598	92,807	58,004	154,408	26,519	1,160,082				1,160,082	199,238	1,005,673	(1,135)
2028	17		3,901	96,909	60,568	161,378	24,826	1,211,358				1,211,358	186,353	1,049,981	160,392
Tổng cộng (Total)			246,113	1,074,365	671,478	5,245,159	4,711,111	13,695,119	-	-	-	13,429,556	4,871,502		

Phụ lục 2: Phương án tính doanh thu có xét đến các lợi ích khác mà dự án đem lại

ĐƯỜNG CAO TỐC BIÊN HOÀ - VŨNG TÀU (BIEN HOA - VUNG TAU FREEWAY)

PHÂN TÍCH HIỆU QUẢ TÀI CHÍNH (FINANCIAL EFFICIENCY ANALYSIS)

PHƯƠNG ÁN 2 : DOANH THU CÓ TÍNH PHẦN LỢI ÍCH XUNG QUANH DỰ ÁN

B/C =	1.159	NPV (năm thứ 15)	745,582	Triệu đồng (million VND)
IRR =	13.3%	Suất chiết khấu: (Discount rate)	11.64%	
		Thời gian hoàn vốn (Investment capital recovery time):	16	năm/years

Năm (Year)	Năm quy đổi (Converted year)	Các chi phí (triệu đồng) - Costs (million VND)					Lợi ích (Triệu đồng VN) - Benefits (million VND)					Tổng lợi ích - Tổng chi phí (Total benefits - Total costs)	Giá trị hiện tại ròng (NPV)		
		Chi phí hàng năm (Annual costs)			Tổng chi phí (Totalcost)	TCP đã chiết khấu (Discounted total costs)	Thu phí (Toll collection)			Tổng lợi ích (Total benefits)	TLI đã chiết khấu (Discounted total benefits)				
			Duy tu (Maintenance)	QL thu phí (Toll collection management)			Thuế VAT 5%	Đường cao tốc (Freeway)	Quảng cáo & dịch vụ khác (Advertisement)					Lợi nhuận Cây xăng (Profit from gas stations)	Thuê CT Kỹ thuật (Rent of technical works)
2008	-3	650,641			650,641	905,317							(650,641)	(905,317)	
2009	-2	1,301,281			1,301,281	1,621,850							(1,301,281)	(2,527,167)	
2010	-1	1,301,281			1,301,281	1,452,750							(1,301,281)	(3,979,917)	
2011	0		-	20,222	18,325	38,547	38,547	252,770	92,160	5,000	16,580	366,510	366,510	327,962	(3,651,955)
2012	1		2,780			47,696	42,723	301,571					372,457		

				24,126	20,791				92,160	5,500	16,580	415,811		368,115	(3,322,221)
2013	2		3,106	28,030	23,379	54,515	43,740	350,372	92,160	6,050	19,000	467,582	375,162	413,067	(2,990,800)
2014	3		3,108	31,934	25,849	60,891	43,762	399,174	92,160	6,655	19,000	516,989	371,554	456,098	(2,663,007)
2015	4		3,110	35,838	28,323	67,270	43,306	447,975	92,160	7,321	19,000	566,456	364,659	499,185	(2,341,654)
2016	5		49,526	41,489	32,908	123,922	71,458	518,609	110,592	8,053	20,900	658,154	379,514	534,232	(2,033,598)
2017	6		3,204	47,139	36,480	86,823	44,845	589,243	110,592	8,858	20,900	729,593	376,844	642,770	(1,701,599)
2018	7		3,206	52,790	40,056	96,052	44,439	659,877	110,592	9,744	20,900	801,113	370,642	705,061	(1,375,396)
2019	8		3,208	58,441	43,636	105,284	43,632	730,511	110,592	10,718	20,900	872,721	361,674	767,436	(1,057,355)
2020	9		3,209	64,092	47,221	114,522	42,512	801,145	110,592	11,790	20,900	944,426	350,582	829,904	(749,285)
2021	10		149,815	68,194	51,055	269,063	89,466	852,421	132,710	12,969	22,990	1,021,091	339,520	752,027	(499,230)
2022	11		2,685	72,296	53,683	128,664	38,321	903,698	132,710	14,266	22,990	1,073,664	319,779	945,000	(217,772)
2023	12		2,686	76,398	56,318	135,402	36,123	954,975	132,710	15,692	22,990	1,126,367	300,498	990,965	46,603
2024	13		2,687	80,500	58,961	142,148	33,969	1,006,252	132,710	17,261	22,990	1,179,213	281,796	1,037,065	294,430
2025	14		2,991	84,602	61,611	149,204	31,938	1,057,528	132,710	18,987	22,990	1,232,216	263,760	1,083,012	526,253
2026	15		3,294	88,704	65,048	157,047	30,111	1,108,805	145,981	20,886	25,289	1,300,962	249,441	1,143,915	745,582
2027															
Tổng cộng (Total)			238,614	874,794	663,643	5,030,255	4,698,810	11,138,894	1,823,293	179,749	334,899	13,272,867	5,444,392		

Phụ lục 3**So sánh giữa đánh giá kinh tế, tài chính các dự án giao thông đầu tư
theo hình thức BOT**

TT	Các khái niệm	Đánh giá kinh tế	Đánh giá tài chính
1	Thực hiện tác nhân cần xét tới	Cộng đồng quốc gia	Công ty BOT. Cơ quan hỗ trợ tài chính
2	Hệ thống giá	Giá mờ Không tính thuế Không tính tới lạm phát	Giá thị trường (bao gồm mọi loại thuế) Có xét lạm phát
3	Giải pháp xuất phát	Tình huống không có dự án.(thường không có đầu tư)	Không xét đến (tình trạng trước và sau khi có dự án)
4	Điều kiện vay vốn	Vốn cấp không lãi xuất	Vốn vay theo lãi suất
5	Chi phí kinh tế và chi phí tài chính về đầu tư	Quy thời gian về năm gốc	Quy thời gian về năm gốc
6	Chi phí kinh tế và chi phí tài chính về quản lí sửa chữa và khai thác	Qui đổi thời gian lúc thực hiện công việc (không xét những chênh lệch giữa chi phí ở dự án và chi phí của giải pháp chuẩn)	Qui đổi thời gian lúc thực hiện công việc (qui về sau khi giảm bớt những trợ cấp tạm thời của vận hành)
7	Lợi ích và lợi nhuận	Tiết kiệm chi phí vận tải. Lợi ích cho lượng vận chuyển thu hút và phát sinh thêm. Giảm thời gian lưu thông. Các lợi ích khác có thể định lượng được.	Lợi nhuận thông qua thu phí giao thông. Các lợi nhuận nhất thời khác.
8	Những chỉ tiêu đánh giá	Các chỉ tiêu qui đổi theo thời gian (suất qui đổi hiện giá thuần) về năm gốc	Các chỉ tiêu qui đổi theo thời gian về năm gốc (suất qui đổi hiện giá thuần)
9	Phân tích độ nhạy	Biến động của các chi phí kinh tế. Biến động về lượng vận chuyển	Biến động của các chi phí. Biến động của lượng v/c. Biến động về giá phí GT. Biến động của tỉ suất LP. Biến động của TS hồi đoái. Các điều kiện vay nợ

Phụ lục 4***Một số dự án điển hình kêu gọi đầu tư BOT trong năm 2001 - 2010***

STT	Tên công trình dự án	Quy mô	Vốn đầu tư (Triệu USD)
1	Cao tốc Hạ Long – Mông Dương	146Km, 4 làn xe	220
2	Cao tốc Hà Nội - Hải phòng	95Km, 4 làn xe	140
3	Cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi	130Km, 4 làn xe	500
4	Cao tốc Giẽ – Vinh	272 Km, 4 làn xe	680
5	Cao tốc Hà Nội – Thái Nguyên	74 Km, 4 làn xe	190
6	Cao tốc Mông Dương – Móng Cái	130 Km, 4 làn xe	330
7	Cao tốc Trung Lương - Cần Thơ	80 Km, 4 làn xe	540
8	Cao tốc Biên Hoà – Vũng Tàu	71Km, 4 làn xe	400
9	Hệ thống Monorail và Metro Hà Nội, TP HCM	Các tuyến tàu điện ngầm, tàu điện trên cao	10.000