

Số: 06 /BB-HĐTV

BIÊN BẢN

Tọa đàm phát triển giao thông vận tải đường sắt tại TPHCM đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (thuộc kế hoạch triển khai hoạt động của Hội đồng tư vấn triển khai NQ 98/2023/QH15)

- Thời gian: 8h30, thứ ba, ngày 24 tháng 10 năm 2023
- Địa điểm: Hội trường Viện Nghiên cứu phát triển TP.HCM
- Thành phần tham dự: theo danh sách đính kèm
- Chủ trì (chủ tọa): Phó Chủ tịch Hội đồng tư vấn TS. Trương Minh Huy Vũ, Chủ tịch Hội đồng tư vấn TS. Trần Du Lịch.
- Thư ký (người ghi biên bản): ThS. Nguyễn Trúc Vân
- Nội dung cuộc họp

1. TS Trương Minh Huy Vũ, Phó Chủ tịch Hội đồng Tư vấn phát biểu đề dẫn

– Giới thiệu lý do của buổi tọa đàm và một số thành viên khách mời. Và giới thiệu sơ bộ đề án, mục tiêu trao đổi của buổi tọa đàm sẽ tập trung vào nguồn tài chính phục vụ cho phát triển giao thông đường sắt.

2. PGS.TS Vũ Anh Tuấn – Giám đốc Trung tâm Nghiên cứu giao thông Việt Đức, Trường ĐH Việt Đức

– Trình bày báo cáo tham luận “Chính sách tài chính bền vững trong đầu tư và vận hành hệ thống đường sắt đô thị thành phố Hồ Chí Minh” (đính kèm tài liệu báo cáo)

3. TS. Trần Du Lịch, Giảng viên Trường Chính sách Công và Quản lý Fulbright, Thành viên

– Những định hướng dài hạn, phối hợp với đơn vị tư vấn để đưa vào Quy hoạch thành phố. Thống nhất nội dung để đưa vào Quy hoạch chung trình Thủ tướng.

– Vấn đề cấp bách hiện nay là triển khai thực hiện tất cả các tuyến này. Các thủ tục về tài chính, ít nhất từ năm 2026 phải triển khai 2 – 3 dự án/năm. Vì vậy, cần phải xây dựng kế hoạch và lộ trình thực hiện cụ thể trong giai đoạn từ nay đến năm 2026. Một số điểm hôm nay cần thảo luận sẽ tập trung vào:

(1) Xác định trên các tuyến còn lại, có bao nhiêu tuyến có thể triển khai theo mô hình TOD.

(2) Xây dựng các nhóm dự án liên quan TOD và các nhóm dự án không liên quan TOD. Xây dựng phương án tài chính cho từng nhóm này, tính toán dòng vốn giai đoạn 10 năm.

(3) Tận dụng NQ98, sớm hình thành một số cơ chế chính sách để trình Quốc hội quyết định. Cố gắng trong quý 1/2024 trình Quốc hội để đảm bảo trong năm này trình cấp có thẩm quyền để xin chủ trương và trình Quốc hội và Thường vụ Quốc hội. Điểm đặc biệt của NQ98 là có thể đưa những vấn đề quan trọng để trình Thường vụ Quốc hội quyết định theo thủ tục rút gọn, sau đã được Bộ Chính trị thông qua. Những nội dung cần trình liên quan đến cơ chế chính sách như chủ trương phân cấp để triển khai đề án đường sắt đô thị; phương án tài chính để triển khai đường sắt đô thị (phát hành trái phiếu quốc tế và thương mại), chủ động chọn nhà đầu tư.

– Các phương án thu phí hoặc thuế, mô hình công ty vận hành toàn bộ hệ thống này có thể nghiên cứu sau.

– Đóng góp cho Ban quản lý đường sắt đô thị có thể xây dựng đề án sớm trình cho cấp có thẩm quyền.

(4) Ông Nguyễn Đức Hiền, Phó Giám đốc Ban Quản lý đường sắt

Cập nhật một số nội dung Ban Quản lý đường sắt đô thị đã thực hiện, cụ thể là xây dựng đề án phát triển đường sắt đô thị. Đề án nhằm hiện thực hóa NQ49, đi song hành với đề án cần có NQ đi kèm để trình Bộ Chính trị. NQ cần tập trung vào 3 nhóm vấn đề xin ý kiến Bộ Chính trị:

(1) Cơ chế giải quyết những vướng mắc đã xảy ra trong quá trình thực hiện tuyến Metro số 1 và 2;

(2) Thông qua kinh nghiệm của một số thành phố, quốc gia đã có những chính sách phù hợp với thành phố thì sẽ đề xuất xin những chính sách tương tự để thực hiện cho thành phố.

(3) Nhóm 3: các dự án hạ tầng giao thông trong nước có những mô hình hay, phù hợp với thành phố sẽ đề xuất xin cơ chế tương tự cho thành phố.

Và cần có một lộ trình cụ thể để triển khai đề án. Xây Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi cho toàn bộ hệ thống đường sắt đô thị thành 01 dự án để đảm bảo tính đồng bộ. Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi sẽ làm rõ 4 câu hỏi: (1) Số lượng tuyến, quy mô, (2) Phương án kỹ thuật, (3) Phương án tài chính, (4) Tiến độ.

Hiện nay có 3 tổ: Tổ xây dựng đề án, Tổ giúp việc, Tổ chuyên gia.

=> *Chú Lịch: nếu tuyến số 5 (giai đoạn 2) làm TOD, thực hiện đồng bộ với tuyến số 5 (giai đoạn 1), có thể vận dụng NQ98 để triển khai thực hiện, không nhất thiết phải xin Trung ương. Ngay cuộc họp lần đầu tiên, Hội đồng Tư vấn NQ98 cũng đề xuất*

(5) Ông Hoàng Ngọc Tuấn, Quyền Giám đốc Ban chuẩn bị đầu tư, Ban Quản lý đường sắt đô thị TP.HCM

– Trình bày báo cáo Đề án phát triển hệ thống đường sắt đô thị TP.HCM (Đính kèm báo cáo)

(6) TS. Nguyễn Thị Hậu, Tổng Thư ký Hội Sử học TP.HCM; Nguyên Phó Viện trưởng Viện Nghiên cứu phát triển TP.HCM

– Thứ ba, sẽ xây dựng các nhà ga chính. Thông thường, kinh nghiệm các nước sẽ tận dụng lõi đô thị, tận dụng di sản. Nếu giai đoạn đầu, xem nhà ga để thu hồi vốn ngay, cần có những bãi xe máy để chuyển tiếp phương tiện xe máy sang phương tiện công cộng.

– Thứ tư, rất tâm đắc phương thức TOD. Tuy nhiên, cần xem xét thêm ở góc độ người dân khi triển khai phương thức TOD.

(7) TS. Trương Minh Huy Vũ, Phó Viện trưởng Viện Nghiên cứu, Phó Chủ tịch Hội đồng Tư vấn

– Trong năm 2024, có 4 NQ phải trình theo cấp có thẩm quyền: triển khai NQ98, NQ 49, Trung tâm tài chính, NQ vùng Đông Nam Bộ, NQ 3 năm chính quyền đô thị. 5 NQ này phải đồng bộ.

– Kinh nghiệm từ 5 mô hình đầu tư: đầu tư công về ngân sách, TOD, vay quốc tế. Vì vậy, cần phải thảo luận kỹ 3 nội dung này. Nếu áp dụng 3 mô hình này, sẽ tập trung vào HFIC để triển khai vay quốc tế, triển khai hiệu quả phương thức TOD, và giải ngân tốt đầu tư công.

– Cần có một đề án nghiên cứu tổng thể, có đơn vị chủ trì, đơn vị tư vấn quốc tế hoặc trong nước.

=> Chú Lịch: đề án đã có chủ trương. Đề án tiếp tục xây dựng hệ thống đường sắt đô thị giai đoạn 2023 – 2035 theo tinh thần kết luận NQ49. Vì vậy, phải xây dựng thật kỹ những nội dung cần xin ý kiến TW, những nội dung thành phố thực hiện. Các mô hình cụ thể cho từng tuyến 1 sẽ không khả thi để trình vào quý 1/2024.

(8) Anh Nguyễn Tất Thắng, Phó Trưởng phòng Quản lý Hạ tầng kỹ thuật đô thị, Sở Quy hoạch kiến trúc

– Kịch bản dự báo gắn với kịch bản giao thông công cộng.

– Mô hình định hướng TOD, thống nhất theo kịch bản C. Đây là mô hình phù hợp với mô hình đa trung tâm.

– Mạng lưới MRT, theo báo cáo trình bày của PGS.TS Vũ Anh Tuấn đã có cập nhật theo dự thảo báo cáo Quy hoạch xây dựng chung của đơn vị tư vấn. Tuy nhiên, số liệu này chưa được sự đồng thuận và chưa phù hợp với quy hoạch giao thông công cộng.

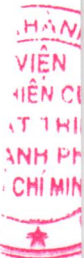
– Tập trung tuyến số 1, 2, 3A, 3B. Đây là các tuyến cơ bản đã được thống nhất.

– TOD cần phải gắn với quy hoạch. Thành phố tham khảo mô hình Singapore hoặc Bắc Kinh là phù hợp. Hiệu quả kinh tế đô thị sẽ thúc đẩy giao thông đô thị này.

– Mô hình huy động vốn đầu tư: mô hình huy động vốn nhà nước hiện nay còn nhiều bất cập, vay ODA thì lãi suất cao. Cần xem xét kỹ hơn về sử dụng phối hợp mô hình PPP và vốn nhà nước. Mô hình tài chính cần có các chuyên gia tài chính tham gia góp ý.

=> Ông Hiền (BQL Đường sắt đô thị): vừa làm đề án và vừa làm NQ. Trong đề án, quan trọng nhất là chương 6 với 5 trụ cột và dựa vào 5 trụ cột này để đề xuất nghị quyết. Hình thành gói thầu mời tư vấn để xây dựng báo cáo nghiên cứu tiền khả thi. Nếu áp dụng NQ98 cho tuyến 1 và 2 thì không đủ vì vậy cần đề xuất trong NQ Vùng ĐNB. NQ98 chỉ cho phép thu hồi đất nhà ga, cho phép dùng NS đầu tư công của thành phố tạo quỹ đất sạch khu vực xung quanh nhà ga. Đường sắt đầu tư lớn, đầu tư thời gian dài.

(9) TS. Phan Hữu Duy Quốc, Chủ tịch HĐQT Công ty Searefico E & C, Thành viên tổ chuyên gia Hội đồng kiểm tra nhà nước



– Mô hình PPP hiện nay khó đưa ra nhận định thành công hay không. Tại Nhật, các công ty tư nhân tham gia làm đường cao tốc rất thành công, nhà nước tham gia 50% vốn.

– Các mô hình PPP đề trình bày có điểm chung là rủi ro bị đẩy cho nhà đầu tư. Vì vậy, điều này cần phân tích những nguyên nhân

– Trong giai đoạn đầu, chính phủ cầm trịch với sự tham gia của tư nhân.

– Cần có những hành lang pháp lý để TOD triển khai hiệu quả.

(10) TS. Dư Phước Tân, Nguyên Trưởng phòng NCQLĐT, Viện Nghiên cứu phát triển

– Tập trung thu gom hành khách xe bus.

– Giảm được lượng phát thải.

– Hình thức PPP phải có sự chia sẻ rủi ro với nhà đầu tư.

– 2 yếu tố quyết định sự thành công đường sắt đô thị: cấu trúc đô thị nén và giảm xe cá nhân

– Mô hình tài chính nên tiếp cận theo hướng đầu tư và vận hành nên được thực hiện song song.

– Xe công cộng và xe cá nhân sử dụng song song.

– NQ98 có thể hỗ trợ các vấn đề như TOD nhà ga, khai thác đất vùng phụ cận, không gian ngầm phù hợp. Quyền điều chỉnh cục bộ. Chọn nhà đầu tư chiến lược. Giải phóng mặt bằng thông qua tỷ lệ quy đổi...

(11) TS. Trần Mai Anh, Trường Đại học Kiến trúc TP. Hồ Chí Minh

– Triển khai NQ98 và

– Liên kết đường sắt chủ yếu là liên kết vùng.

– Nhà ở và đường sắt là 2 vấn đề không thể tách biệt. Bổ sung tài chính nhà ở.

(12) TS. Nguyễn Ngọc Hiếu, Đại học Việt Đức

– Tài chính liên quan chặt chẽ đến mô hình quản trị. Cần có sự tham gia của tư nhân thì mới hiệu quả.

– Tài chính hóa đường sắt đô thị: bản chất là tài chính hóa giá trị tăng thêm sử dụng đất. Thương mại hóa trước giá trị tăng thêm của sử dụng đất. Nếu có dòng tiền sớm thì sẽ thu được lợi nhuận sớm cho dự án.

– 3 quy mô: 3ha, 12ha.

– Cần nghiên cứu thí điểm tuyến số 5. Sau đó, triển khai mở rộng. Tuy nhiên, cần có lộ trình phù hợp. Đường sắt chủ yếu phục vụ di chuyển xa. Các giải pháp tạo ra giá trị gia tăng lớn, có tính năng công cộng, giảm được gánh nặng ngân sách. Áp dụng TOD cho từng gói

(13) Ông Phạm Trung Kiên, Phó Giám đốc Sở Kế hoạch và Đầu tư TP.HCM

– Mô hình TOD có thể vận dụng ngay NQ98. Ví dụ, NQ98 cho phép sử dụng đầu tư công bồi thường các dự án đường sắt, cho phép tăng mật độ chỉ tiêu xung quanh nhà ga, quỹ đất xung quanh nhà ga có quỹ đất công nhiều nhất, quỹ đất nông

nghiệp. Dựa trên đồ án quy hoạch để xác định quỹ đất. Cơ chế sử dụng mô hình phương tiện năng lượng hóa thạch. Nghĩa là NQ98 đủ điều kiện

– Thu hồi đất mà dùng đầu tư công là. Khâu kiểm đếm, đo đạc, xây dựng chính sách bồi thường sẽ ảnh hưởng đến hiệu quả sử dụng đầu tư công cho việc thu hồi đất.

– Quy hoạch ngầm của nhà ga.

– Sở Quy hoạch kiến trúc đang thực hiện quy hoạch chung xây dựng, Sở Kế hoạch và Đầu tư đang thực hiện Quy hoạch kinh tế - xã hội thì sẽ kết hợp để đưa quy hoạch đường sắt đô thị vào 2 quy hoạch này. Khi trình Quốc hội, đề xuất chính sách phải có con số tính toán cụ thể.

(14) Anh Nguyễn Đình Nền, Giảng viên Trường Đại học Kiến trúc

– Cơ chế sở hữu đất, quy định liên quan đến việc xây dựng nhà ga.

– Vấn đề quy định sở hữu đất công liên quan đến không gian ngầm.

– Vì vậy, nên đề xuất chính sách về sở hữu đất công tại nhà ga, không gian ngầm để khi tiến hành thi công các tuyến không bị vướng pháp lý vì sẽ ảnh hưởng nhà dân phía bên trên. Trong trường hợp, người dân muốn xây dựng phía không gian ngầm phải xin phép. Hoặc phía trên mặt đất, dọc tuyến Metro muốn kết hợp kinh doanh thương mại thì phải giải quyết như thế nào nếu quy hoạch đây là đất hạ tầng kỹ thuật.

(15) TS. Trần Du Lịch, Chủ tịch Hội đồng Tư vấn

– Rất hoan nghênh, đến nay đạt được kết quả như vậy là tốt.

– Góp ý để tiếp tục xây dựng đề án. Tôi đã đề xuất đổi tên.

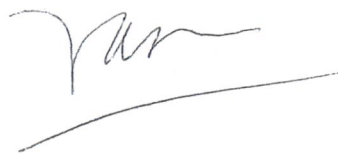
– Nội dung đề án: cách trình đề án; (2) Vận dụng NQ98, những nội dung nào vượt NQ98 thì sẽ xin Quốc hội.

– Có thể trao đổi với Hội đồng để hoàn thiện thêm đề án.

– Tận dụng NQ98, không trình Quốc hội mà trình Thường vụ Quốc hội, thủ tục rút gọn 1 kỳ họp.

Phiên họp kết thúc vào lúc 12h30 cùng ngày.

THƯ KÝ



Nguyễn Trúc Vân

KT. CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG TƯ VẤN

PHÓ CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG TƯ VẤN




Trương Minh Huy Vũ

Nơi nhận:

- Chủ tịch UBND thành phố (để báo cáo);
- Văn phòng UBND thành phố;
- Chủ tịch Hội đồng Tư vấn;
- Thành viên Hội đồng;
- Tổ thư ký Hội đồng Tư vấn;
- Lưu: V.(10).