

ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH
HỘI ĐỒNG TƯ VẤN TRIỂN KHAI
NGHỊ QUYẾT 98/2023/QH15

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 08 /BB-HDTV

BIÊN BẢN

Cuộc họp Hội đồng tư vấn triển khai Nghị Quyết 98/2023/QH15

Thời gian bắt đầu: 8 giờ 00 phút, thứ sáu, ngày 15 tháng 12 năm 2023

Địa điểm: Phòng họp số 5 – Trụ sở Ủy ban nhân dân Thành phố

Thành phần tham dự: Thành viên Hội đồng tư vấn, Tổ thư ký và Văn phòng Ủy ban (Theo danh sách tại Quyết định số 3256/QĐ-UBND ngày 4 tháng 8 năm 2023)

Chủ trì: Chủ tịch UBND Thành phố Phan Văn Mai; Chủ tịch Hội đồng tư vấn TS. Trần Du Lịch; Phó Chủ tịch Hội đồng tư vấn TS. Trương Minh Huy Vũ

Thư ký: TS. Phan Thụy Kiều

Nội dung cuộc họp: gồm 2 phần

PHẦN 1. ĐỀ ÁN PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

1.1. TS. Trần Du Lịch

Đề nghị của Ban quản lý đường sắt đô thị trao đổi về 05 nội dung. Các thành viên Tổ tư vấn đường sắt đô thị góp ý bằng văn bản.

1.2. Ông Phan Văn Mai – Chủ tịch Ủy ban nhân dân Thành phố

- Cập nhật tình hình triển khai Nghị quyết 98: Thành phố đã chủ động phối hợp các bộ, ngành Trung ương tham mưu Chính phủ, đang trong giai đoạn hoàn thiện 02 Nghị định trình Chính phủ ban hành. Về những nội dung như điện mái, giảm phát thải: Bộ Công Thương, Bộ Tài nguyên - Môi trường đang hướng dẫn Thành phố. Như vậy, Thành phố đã ban hành 22 nội dung, Hội đồng nhân dân tiếp tục hoàn tất các nội dung còn lại trong thời gian sắp tới.

- Trọng tâm của năm 2024 là triển khai thực hiện các nội dung của Nghị quyết 98 một cách hiệu quả. Theo đó, trong quá trình triển khai các nội dung trong Nghị quyết 98, Thành phố sẽ triển khai các đề án đối với một số nội dung lớn, như đường sắt đô thị, TOD đối với Thành phố.

- Quy hoạch đường sắt đô thị đã ban hành 20 năm, hiện chỉ mới thực hiện được 20km. Để hoàn thành các nội dung quy hoạch, cần tập trung giải quyết các nội dung sau:

+ Về mốc thời gian: Khẩn trương hoàn thiện quy hoạch còn lại trong năm 2024.

+ Đề xuất cơ chế phát triển cho TP.HCM và Hà Nội, hướng tới hoàn thành mạng lưới đường sắt đô thị vào năm 2035. Trong đó, chú trọng vấn đề huy động nguồn vốn đủ lớn cho đầu tư, cơ chế về thủ tục đầu tư dự án, phát triển đường sắt đô thị gắn với phát triển công nghiệp...

+ Xác định mô hình phù hợp để quản lý vận hành đường sắt đô thị Thành phố.

1.3. Đại diện Ban quản lý đường sắt đô thị

- Trong NQ 98 đã có một số điều khoản hỗ trợ phát triển đường sắt đô thị.

- Căn cứ Kết luận số 49-KL/TW, Ban đã viết xong đề cương gửi chuyên gia góp ý, lấy ý kiến các Sở ngành và đã hoàn thành một phần cơ bản nội dung đề án, đúc kết các bài học kinh nghiệm từ công tác triển khai xây dựng tuyến số 1 và số 2....

- Cuối tháng 12/2023 sẽ hoàn thành dự thảo báo cáo đề án, thực hiện quy trình đề kịp tiến độ trình Quốc hội vào quý 1/2024.

- Nội dung chương 1 tập trung trình bày về sự cần thiết của đề án, xoay quanh Nghị quyết số 31, Nghị quyết số 98 và tiếp cận theo tư duy mới, đột phá, dựa trên khung khổ pháp lý mới.... Để hoàn thành mục tiêu đường sắt đô thị Thành phố đến năm 2035, có 06 nhóm chính sách được đề xuất về: (i) Quy hoạch; (ii) Đền bù thu hồi đất; (iii) Cơ chế tài chính; (iv) Cơ chế quản lý dự án đầu tư; (v) Khung tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ áp dụng cho dự án; (vi) Mô hình tổ chức, quản lý dự án.

- Đổi lại những cơ chế đặc thù vượt trội sẽ là những lợi ích vô cùng to lớn cho TP.HCM và đất nước, như hoàn thành mục tiêu 200km đường sắt đô thị, tiết kiệm khoảng hơn 10 tỷ USD tổng mức đầu tư, chuyển đổi cơ cấu kinh tế và mô hình tăng trưởng của Thành phố, giảm phát thải cacbon, giảm áp lực ngân sách cho đầu tư phát triển và bảo dưỡng...

1.4. TS. Trần Du Lịch – Chủ tịch Hội đồng tư vấn NQ 98

- Ủng hộ việc xây dựng một đề án chung.

- Thành phố đối mặt với thách thức lớn trong hoàn thành 200 km metro còn lại trong 12 năm tới. Vì vậy, cần có quyết tâm chính trị cao.

- Đề nghị cơ cấu đề án gồm 3 phần: (i) Cơ sở thực tiễn và pháp lý: Trong đó, làm rõ nhấn mạnh vai trò vị trí của Thành phố và những hạn chế tồn tại trong thời gian qua, nguyên nhân khách quan, nguyên nhân chủ quan; (ii) Dự án Metro: Xác

định các tuyến làm mới TOD, tổng hợp các dự án thành phần vào dự án tổng và xin các cấp thẩm quyền phê duyệt, và các hồ sơ kèm theo; (iii) Tổ chức triển khai (gồm 5 nội dung).

- Đặc biệt trong phần tổng vốn ngân sách, phải phân biệt rõ cơ cấu nguồn vốn của từng dự án.

- Đối với 5 nội dung xin ý kiến, cần làm rõ hơn về nguồn vốn; trình tự thủ tục (Hội đồng nhân dân quyết); mô hình tổ chức quản lý (cần đánh giá sự bất cập trong mô hình hiện nay, và những quan ngại về việc thành lập tổng công ty đa ngành); đào tạo nguồn nhân lực (Nhà nước chỉ phụ trách một số nội dung cốt lõi).

1.5. Ông Nguyễn Ngọc Đông – Nguyên thứ trưởng Bộ Giao thông Vận tải

- Nhất trí với việc xây dựng đề án báo cáo các cấp chính quyền, trình xin Quốc hội cơ chế giải quyết vướng mắc đặc thù đã tồn tại trong nhiều thập kỷ. Những nội dung kiến nghị xuất từ bài học kinh nghiệm trong và ngoài nước có liên quan được đúc kết. Cần lưu ý tính khả thi của các kiến nghị.

- Cần sắp xếp lại các chương mục trong đề án.

- Về cách thực triển khai đề án: Cần lưu ý vấn đề tổ chức thực hiện đề án, và nội dung phân công đối với từng Sở - ngành. Cần tổ chức rà soát công việc hàng tuần.

- Đối với ý kiến Bộ - ngành, cần tham vấn ý kiến không chính thức trước.

- Cần tập trung gom nhóm các kiến nghị; lưu ý vấn đề phát hành trái phiếu, tổ chức thực hiện (về mô hình quản lý dự án), quy chế xử lý những thay đổi trong quá trình tổ chức thực hiện...

- Về tiến độ, theo kinh nghiệm bản thân thấy khó hoàn thành đề án trong quý 1/2024.

1.5. Ông Ngô Viết Nam Sơn – Chủ tịch NgoViet Architects&Planners

- Về mặt thời gian, cần dựa vào quá trình thực hiện tuyến metro 1 để làm tính thời gian thực hiện 200km metro còn lại, trên cơ sở giải quyết các tồn tại bất cập trong quá trình triển khai.

- Cần cân trọng trong đánh giá lại TOD trong các tuyến metro.

- Mặt khác, phát triển các tuyến TOD cần rất nhiều thời gian. Trong khi hiện nay chỉ còn 12 năm để thực hiện 200km metro còn lại. Do đó, cần sự hỗ trợ của Trung ương trong giải quyết vấn đề này.

- Việc phát triển metro không chỉ gói gọn trong phạm vi TP.HCM.

- Cần xác định công nghệ chuẩn để các tuyến metro được xây dựng đồng nhất.

- Cần tính toán lại bài toán nhân lực.
- Cần lưu ý vấn đề kết nối hạ tầng có liên quan vào tuyến metro.

1.6. Ông Nguyễn Trọng Hoài

- Cần có cách tiếp cận mới để đạt mục tiêu 200km metro còn lại trong vòng 12 năm.
- Cần đúc kết kinh nghiệm của tuyến thứ nhất. Do việc thông qua cơ chế đặc thù là rất khó .
- Cần đúc kết bài học kinh nghiệm từ các địa phương trong và ngoài nước, về (i) tầm nhìn quy hoạch, (ii) phân bổ dân cư, (iii) nguồn vốn
- Cần lưu ý vai trò của các Bộ - ngành trong đề án này như thế nào.
- Cần lập luận cơ sở vững chắc của đề xuất TOD, trên cơ sở tham khảo các quy hoạch có liên quan.

1.7. Bà Nguyễn Thị Hậu

- 02 yếu tố quyết định sự phát triển của đô thị: (i) Giao thông, (ii) Truyền thông. Tuy nhiên, đề cương hiện tại chỉ mới tập trung vào vấn đề giao thông. Do đó, cần làm rõ hơn vai trò của TP.HCM
- Cần làm rõ hơn vấn đề kỹ thuật trong phát triển 200km metro trong giai đoạn tới
- Cần lưu ý tính đồng bộ trong vận hành tuyến metro, ví dụ các bãi gửi xe phục vụ người dân tham gia metro.

1.8. Ông Trần Đình Thiên

- Cần xác định những yếu tố mới giúp TP.HCM phát triển metro trong thời gian tới, hướng tới hình mẫu phát triển khác. Rất khó xin cơ chế đặc thù.
- Hà Nội và TP.HCM cần cộng lực trong phát triển metro. Trong đó, lưu ý phát triển truyền thông tạo ra động lực phát triển mới.
- TP.HCM xin, Trung ương quyết định TP.HCM triển khai tổ thực hiện các dự án metro theo cách thức do Thành phố quyết định.
- Vốn Trung ương cấp sẽ tạo ra sự lệ thuộc cho Thành phố. Do đó, cần cân nhắc chi phí lợi ích của các nguồn vốn.

1.9. Ông Trần Văn Thọ

- Trung Quốc du nhập công nghệ, thuê công nghệ sau đó tự chủ công nghệ.
- Dự án đường sắt đô thị có ý nghĩa chứng minh là đột phá thể chế ở Việt Nam là khả thi.

- Cần lưu ý tính an toàn trong vận hành đường sắt đô thị. Vì vậy, rất tán thành ý kiến phát triển công nghệ đường sắt.

- Cần thành lập tổ nghiên cứu về đường sắt, sau phát triển thành Viện nghiên cứu về đường sắt.

1.10. Ông Phan Chánh Dưỡng

Bài học kinh nghiệm từ làm đường: quy cách, đền bù giải tỏa mặt bằng... Theo đó, cần đúc kết kinh nghiệm trước đây để đẩy nhanh tiến độ đối với các dự án tương tự.

1.11. Ông Vũ Đình Khương

- Cần tham khảo bài học kinh nghiệm từ thế giới trong phát triển đường sắt đô thị.

- Đề xuất 03 nội dung: (i) Phát triển nguồn lực nội sinh, (ii) Nỗ lực cá nhân phải biến thành tổng lực, (iii) Cần thuê tư vấn.

1.12. Ông Võ Trí Hảo

- Để biến TOD thành cơ chế để có tiền, thì ngôn từ trong Nghị quyết còn rất mờ, liên quan đến vấn đề đất đai.

- Cụ thể, về đất đai, cần nhiều chi phí để chuyển sang TOD. Về quy hoạch, cần tham khảo trường hợp Thượng Hải, Paris. Đồng thời, cần xem xét cách thiết kế phục vụ đối tượng người nghèo và trung lưu thuộc tất cả các lứa tuổi.

1.13. Tập đoàn Đèo cả (đơn vị tư vấn đường sắt)

- Cần có những giải pháp không theo lối mòn.

- Sẽ cụ thể hóa để triển khai công việc nhanh nhất.

1.14. Ông Nguyễn Sĩ Dũng

- Cần phối hợp với Hà Nội, đưa dự án metro của TP.HCM và Hà Nội vào danh mục những công trình trọng điểm quốc gia.

- Cần lưu ý thách thức quản trị.

1.15. Ông Nguyễn Xuân Thành

- Cần bổ sung đánh giá khách quan tiến độ thực hiện của cả chương trình dự án, và các giải pháp để đạt được tiến độ này.

- Nên nhập vấn đề giải phóng mặt bằng và cơ chế tài chính. Trong đó, xác định tổng diện tích sẽ tiến hành, tổng chi phí và tổng giá trị ước tính là bao nhiêu.

- Nguồn vốn hiện vẫn là ngân sách, và trái phiếu. Tuy nhiên, đề án nên để rộng hơn để linh hoạt. Có thể thực hiện phát hành trái phiếu được đảm bảo bằng quyền sử dụng đất, không tính vào trái phiếu của chính quyền địa phương.

- Nên tập trung mô hình quản trị nhà nước, và mô hình quản lý đối với chương trình đường sắt đô thị.

- Quan ngại về mô hình đề xuất tổng công ty quản lý. Nên thực hiện mô hình ban quản lý.

1.16. Ông Vũ Anh Tuấn

- Đây là dự án liên ngành, đòi hỏi sự chung tay từ Trung ương, đến địa phương.

- Tại sao cần phát triển đường sắt đô thị TP.HCM?: Nhu cầu sở hữu phương tiện cá nhân ngày càng tăng.

- Cần phải làm TOD giao thông. Tuy nhiên, cần thời gian và lộ trình phát triển phù hợp.

- Cần sự hỗ trợ của Trung ương và tiếp cận các nguồn vốn khác trong quá trình triển khai các TOD.

- Cách thức tiếp cận thị trường vốn quốc tế: Cần triển khai đề án song song đề án về mô hình.

- Ngoài ra, các nguồn tài chính khác có thể kể đến như phí người sử dụng đường

- Khó chuyển đổi phương thức nếu để cơ chế thị trường tự điều tiết.

17. Bà Phạm Thị Huệ Linh – Giám đốc Trung tâm Quy hoạch xây dựng 4, Viện Quy hoạch xây dựng đô thị và nông thôn quốc gia

- Việc tháo gỡ và xin cơ chế ưu tiên là hết sức cần thiết.

- Cần phải có cơ cấu nhà ở và bất động sản phù hợp.

1.18. Ông Thanh - Becamex

- Nên tập trung vào khâu tốn nhiều thời gian nhất - đền bù giải phóng mặt bằng.

- Về tài chính, trong đề án chủ yếu trình bày nguồn từ ngân sách nhà nước. Cần bổ sung giải pháp về xã hội hóa, để giảm gánh nặng ngân sách nhà nước. (Nhà nước làm đường, tư nhân tự đầu tư phương tiện để khai thác).

- Tích hợp các hệ thống giao thông khác.

1.19. Ông Trần Hoàng Ngân

- Dự án cần song hành với Hà Nội. Đồng thời, tăng cường tuyên truyền qua phương tiện truyền thông đa phương tiện.

- Cần làm rõ lợi ích của dự án mang lại cho người dân TP.HCM nói riêng và vùng nói chung. Trong đó, lưu ý vấn đề liên kết vùng trong phát triển metro.
- Cần hoàn thiện với các cấp độ quy hoạch.
- Cần lưu ý các chính sách ưu đãi các nhà đầu tư tham gia dự án, trong đó mạnh dạn phân cấp trọn gói.
- Không nên lấy 2035 là điểm mốc không thể thay đổi.
- Lưu ý tính hiện đại và tính đồng bộ, và công nghiệp hỗ trợ cho đường sắt đô thị.

PHẦN 2. KẾT QUẢ TRIỂN KHAI HỘI ĐỒNG TƯ VẤN NGHỊ QUYẾT 98

2.1. Ông Nguyễn Sĩ Dũng – Nguyên Phó Chủ nhiệm văn phòng Quốc hội

HĐTV cần tham gia góp ý 02 Nghị định.

2.2. Ông Nguyễn Trọng Hoài

Đại học Kinh tế đã chuẩn bị xong outlet liên quan đến trị trường cacbon TP.HCM.

2.3. PGS.TS Vũ Anh Tuấn – Giám đốc Trung tâm Nghiên cứu giao thông Việt Đức, Trường Đại học Việt Đức

Bổ sung đề án thành phần mô hình và chính sách tài chính cho đường sắt đô thị TP.HCM.

2.4. TS. Nguyễn Thị Hậu – Nguyên Phó Viện trưởng Viện Nghiên cứu phát triển Thành phố

Bổ sung hình thức đầu tư PPP liên quan đến văn hóa thể thao, kinh tế đêm và kinh tế sông nước.

2.5. Ông Vũ Minh Khương

- Khả năng tiếp thu học hỏi của TP.HCM và các quận cao.
- Có lộ trình để đưa công nghệ phát triển vượt bậc.

2.6. Ông Đỗ Duy Phúc

Chính phủ phê duyệt tổng thể, TP.HCM tự phê duyệt từng tuyến. Nhưng lưu ý vấn đề nguồn lực để thực hiện quyền và nhiệm vụ trên hay không?

2.7. Ông Phạm Văn Chánh – Nguyên Hiệu trưởng Trường Cao Đẳng Nghề đường sắt

- Cần có khuôn mẫu riêng, cách làm riêng cho Metro Thành phố.
- Cần xây dựng triển khai demo chung cho toàn Thành phố

- Cần chủ động trong đào tạo nghề đường sắt, với thời hạn đào tạo ngắn.
- Cần sớm có quy hoạch chi tiết; trong đó xác định rõ diện tích.

2.8. Đại diện Công ty tư vấn chiến lược A&M

- Công ty A&M sẵn sàng hỗ trợ các đơn vị trong xử lý dự án chậm tiến độ.
- Metro là dự án có tầm quan trọng lớn, ảnh hưởng 2-5% GRDP và các thành phố phụ cận.

- 03 nội dung trao đổi:

(i) Cần tập trung vào nguồn vốn tư nhân, tạo điều kiện cho tư nhân tham gia vào các hợp tác công tư. Theo đó, cần có những cơ chế chính sách liên quan quản trị rủi ro từ giải tỏa mặt bằng. Đồng thời, cần phát triển các ý tưởng đổi mới liên quan đến TOD (như bài học kinh nghiệm từ Hong Kong, Singapore);

(ii) Về năng lực và sự hợp tác: Đội ngũ chuyên gia có năng lực tốt. Ngoài ra, cần có sự phối hợp liên ngành, liên tỉnh, thông qua kết nối với các đối tác;

(iii) Về chương trình điều phối và kỷ luật trong quản trị, quá trình phối hợp giữa các bên liên quan là rất phức tạp và mất thời gian.

Vì vậy, cần có cơ quan điều phối đối với các quyết định hàng ngày, để báo cáo cho các cơ quan cấp trên; nhằm đẩy nhanh quá trình xử lý công tác điều hành.

2.9. Ông Phan Văn Mãi – Chủ tịch Ủy ban nhân dân Thành phố

- Viện Nghiên cứu phát triển, Ban Đường sắt, Văn phòng Ủy ban sẽ tiếp thu tất cả các ý kiến phát biểu, có sắp xếp thứ tự ưu tiên triển khai thực hiện trong năm 2024.

- Cần quyết tâm chính trị cao từ cả Thành phố và Trung ương trong thực hiện NQ 98 chung và dự án đường sắt đô thị nói riêng. Đóng góp bằng mô hình để thúc đẩy tiếp tục phát triển.

- Tiếp thu ý kiến bổ sung của các thành viên Hội đồng tư vấn NQ98, để có chủ trương chính trị đồng bộ và khung pháp lý trong năm 2024 để làm nền tảng cho công tác triển khai trong thời gian tới.

- Thực hiện nghiên cứu về nền công vụ TP.HCM, phối hợp với Tổ chức Năng suất châu Á, có thể chọn nền công vụ của Singapore làm hình mẫu điển hình.

- Nghiên cứu khuôn khổ pháp lý phù hợp để quản trị đô thị đặc biệt TP.HCM (NQ 98 chỉ giải quyết 1 phần). Đến năm 2025, sau 3 năm thực hiện Nghị quyết, tiến hành sơ kết NQ 98 và hướng đến hình thành khung pháp lý mới để Thành phố phát triển.

- Cần có đơn vị tư vấn quản lý triển khai NQ 98, do đó HĐTV xem và nghiên cứu nội dung này và có đề xuất.

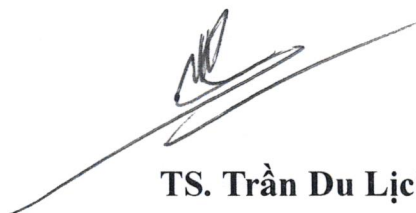
Cuộc họp kết thúc vào 12 giờ 00, ngày 15 tháng 12 năm 2023./.

THƯ KÝ
TM. TỔ THƯ KÝ



TS. Phan Thụy Kiều

TM. CHỦ TỌA
CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG TƯ VẤN



TS. Trần Du Lịch

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: HĐTV (1b). K.28.

VH
CU
RIE
PH
MIN

Phụ lục 1. Góp ý Đề cương Đề án Phát triển Hệ thống Đường sắt Đô thị TP.HCM của Ông Nguyễn Xuân Thành – Đại học Fulbright Việt Nam, với tiêu đề:

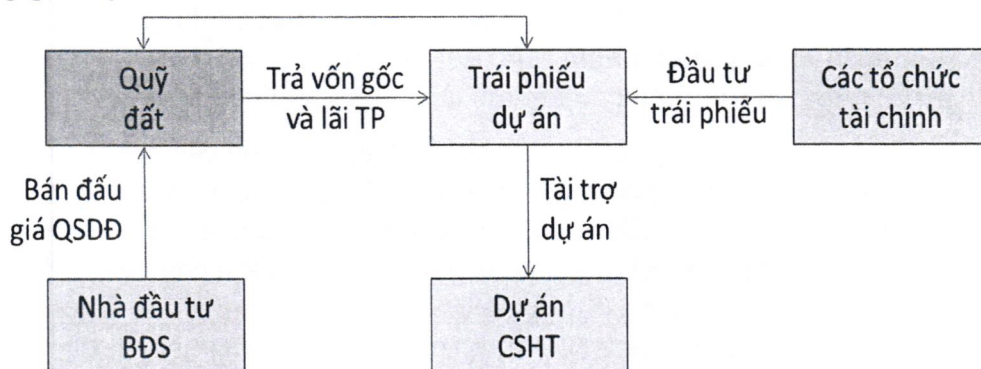
Đầu tư đường sắt đô thị TP.HCM theo hướng TOD bằng nguồn vốn từ trái phiếu dự án được bảo đảm bằng giá trị quyền sử dụng đất (QSDD)

Các dự án đầu tư đường sắt đô thị TP.HCM theo hướng TOD sẽ có nguồn lực tương lai từ quỹ đất sẽ được phát triển. Nguồn lực đất đai này có thể được sử dụng để hỗ trợ cho việc huy động vốn bằng thức trái phiếu dự án (cho cả dự án đầu tư công thuần túy và dự án đầu tư theo hình thức PPP).

Việc phát triển trái phiếu chính quyền địa phương thông thường sẽ bị giới hạn bởi trần vay nợ công địa phương. Nguồn vốn trái phiếu chính phủ cũng hạn chế. Huy động trái phiếu quốc tế hay các hình thức trái phiếu nội địa thông thường sẽ được nhà đầu tư tiềm năng yêu cầu phải có bảo lãnh chính phủ.

Trái phiếu dự án metro TOD có thể được phát hành theo cơ chế có tài sản đảm bảo là giá trị quyền sử dụng đất từ những quỹ đất TOD thay vì được đảm bảo bằng ngân sách nhà nước. Quỹ đất TOD là đất sẽ tính pháp lý được xác định rõ ràng, gắn liền và sẽ có tác động tích cực từ sự ra đời và đi vào vận hành của tuyến Metro. Nguồn vốn từ huy động từ trái phiếu dự án được dùng để tài trợ trong quá trình giải phóng mặt bằng và xây dựng dự án. Khi dự án gần hoàn thành thì quyền sử dụng đất sẽ được bán đấu giá. Số tiền thu về sẽ dùng để hoàn trả nợ gốc và lãi của trái phiếu dự án. Hình 1 minh họa cho cơ chế huy động vốn này.

Hình 1: Đầu tư đường sắt đô thị TOD bằng nguồn vốn từ trái phiếu dự án được bảo đảm bằng giá trị QSDD



Việc phát hành trái phiếu dự án bao gồm các nội dung sau:

- Trái phiếu do UBND TP.HCM phát hành nhưng gắn với một dự án metro cụ thể nên được gọi là trái phiếu dự án. (Trái phiếu do UBND huy động theo luật định hiện hành là trái phiếu chính quyền địa phương, được đảm bảo bằng ngân sách và tính vào nợ công).
- Trái phiếu dự án có mệnh giá tương đương phần vốn nhà nước tài trợ cho tổng mức đầu tư của dự án.

- Xác định cụ thể đất sẽ được chuyển đổi quyền sử dụng để tài trợ cho dự án metro, ưu tiên đất gắn trực tiếp hay chịu tác động tích cực từ dự án nên có tiềm năng tăng giá trị khi công bố dự án và tiếp tục sau khi CSHT đi vào vận hành.

- Trái phiếu có tài sản đảm bảo là giá trị QSDĐ. Vậy trái phiếu không phải được đảm bảo bằng ngân sách nhà nước và không tính vào nợ công. Đây là nội dung quan trọng nhất để TP xin cơ chế đặt thù từ Trung ương.

- Kỳ hạn trái phiếu bằng thời gian xây dựng dự án CSHT.

- Lãi trái phiếu được tính nhập gốc (lãi nhập gốc hay vốn hóa trong thời gian xây dựng).

- Dự án metro được đầu tư xây dựng toàn bộ hay một phần từ nguồn vốn trái phiếu huy động và hoàn vốn ngay khi dự án hoàn thành:

+ Vốn huy động từ trái phiếu dự án được sử dụng để tài trợ trực tiếp cho dự án.

+ Bán đấu giá cạnh tranh quyền sử dụng đất khi dự án CSHT gần hay được hoàn thành và giá trị đất gắn với CSHT đã tăng giá.

+ Tiền bán đấu giá quyền sử dụng đất được dùng để trả nợ gốc và lãi trái phiếu đúng tại thời điểm đáo hạn.

- Cơ chế huy động vốn đầu tư cơ sở hạ tầng (CSHT) bằng trái phiếu dự án sẽ đảm bảo được các nguyên tắc về tối đa hóa giá trị, gia tăng hiệu quả và đảm bảo an toàn tài chính. Quỹ đất TOD sẽ được khai thác với giá trị phản ánh đúng giá trị thị trường và toàn bộ giá trị thu về được dùng cho việc tạo dựng cơ sở hạ tầng kinh tế và xã hội vì lợi ích chung của người dân, doanh nghiệp và nhà đầu tư. Đảm bảo cho nguyên tắc này là tính minh bạch, áp lực cạnh tranh theo tín hiệu của thị trường. Việc áp dụng cơ chế này sẽ khắc phục được rất nhiều điểm yếu của hình thức BT (đổi đất lấy hạ tầng mà việc định giá đất không căn cứ theo giá thị trường hay năng lực tài chính không đảm bảo của chủ đầu tư).

- Cơ chế này cũng tạo động cơ khuyến khích đúng đắn cho các bên tham gia dự án – nhân tố quan trọng nhất để nâng cao hiệu quả đầu tư. Về phía nhà nước là hiệu quả từ việc tiết kiệm chi phí tài chính. Thứ nhất, nguồn lực tài chính tài trợ là giá trị đất sau khi đã tăng giá nhờ tác động của dự án, chứ không phải là giá trị đất thấp khi chưa có CSHT. Thứ hai, chi phí lãi vay được giới hạn trong thời gian xây dựng mà cũng chính là kỳ hạn của trái phiếu dự án, chứ không phải là vòng đời cả dự án. Về phía doanh nghiệp/đầu tư, hiệu quả đến từ việc gắn năng lực cốt lõi của nhà đầu tư vào đúng hoạt động của họ trong dự án. Doanh nghiệp có năng lực tốt nhất về xây dựng CSHT Metro sẽ tham gia đấu thầu xây dựng. Doanh nghiệp/nhà đầu tư bất động sản có năng lực tốt nhất để phát triển đất gắn với dự án sẽ đấu thầu mua Quyền sử dụng đất và phát triển bất động sản đô thị. Tổ chức tài chính sẽ đấu thầu mua trái phiếu dự án khi phát hành trên thị trường tài chính sơ cấp và sau đó giao dịch trên thị trường thứ cấp.

- Đặc điểm trái phiếu dự án không được đảm bảo bằng ngân sách nhà nước là yếu tố quan trọng để đảm bảo hình thức huy động vốn này hoàn toàn không làm tăng nợ công.

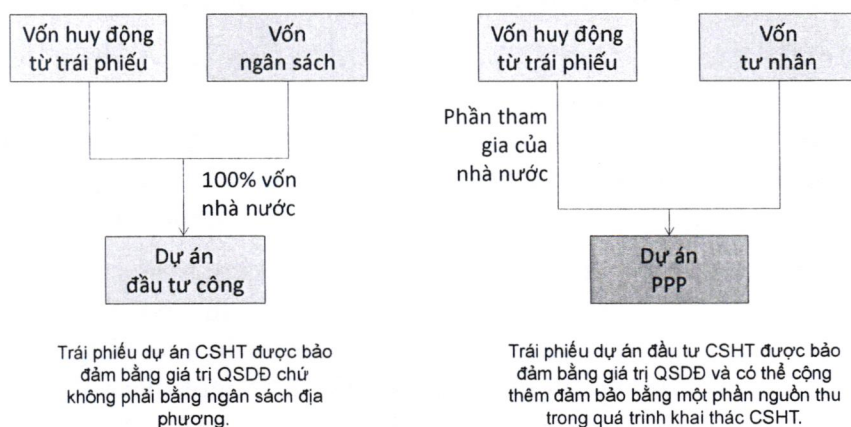
Đương nhiên, rủi ro tín dụng của trái phiếu sẽ cao hơn và lợi suất trái phiếu mà nhà đầu tư yêu cầu sẽ cao hơn, khi trái phiếu dự án chỉ được đảm bảo bằng giá trị quyền sử dụng đất.

- Hình 2 cho thấy cơ chế này có thể áp dụng linh hoạt cho dự án đầu tư công thuần túy và dự án PPP. Đối với dự án đầu tư công thuần túy, toàn bộ vốn đầu tư là vốn của nhà nước. Vốn huy động từ trái phiếu dự án có thể tài trợ 100% hay một phần tổng mức đầu tư của dự án. Trong trường hợp tài trợ một phần, phần còn lại sẽ đến từ vốn ngân sách nhà nước.

- Đối với dự án PPP, vốn huy động từ trái phiếu dự án chính là phần tham gia của nhà nước vào dự án. Phần vốn tài trợ còn lại là vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư tư nhân và vốn vay từ tổ chức tài chính.

- Dự án PPP đa số là dự án sẽ có nguồn thu trong thời gian hoạt động được dùng để hoàn vốn. Các dự án đầu tư công thuần túy cũng có thể tạo nguồn thu. Khi đó, ngoài việc dùng giá trị QSDĐ làm tài sản đảm bảo, một phần hay tất cả nguồn thu trong tương lai của dự án cũng có thể dùng làm tài sản đảm bảo cho trái phiếu dự án để giúp giảm lợi suất mà các tổ chức tài chính yêu cầu khi đầu tư vào trái phiếu này.

Hình 2: Đầu tư đường sắt đô thị TOD bằng nguồn vốn từ trái phiếu dự án có thể áp dụng linh hoạt cho dự án đầu tư công thuần túy và dự án PPP



- Để có khung pháp lý vững chắc cho cơ chế huy động vốn đầu tư metro bằng trái phiếu dự án, TP.HCM cần kiến nghị Trung ương chấp thuận cho TP.HCM được phát hành trái phiếu dự án (dựa trên nguyên tắc rõ ràng là Trái phiếu dự án đầu tư đường sắt đô thị được bảo đảm bằng giá trị QSDĐ chứ không phải bằng NSDP):

- + Không tính dư nợ trái phiếu dự án được bảo đảm bằng giá trị QSDĐ vào nợ công
- + Không tính dư nợ trái phiếu dự án được bảo đảm bằng giá trị QSDĐ vào mức dư nợ vay của ngân sách địa phương (theo quy định bị giới hạn theo tỷ lệ số thu ngân sách địa phương được hưởng theo phân cấp).

Phụ lục 2. Góp ý Đề án phát triển Đường sắt đô thị của GS.TS Nguyễn Trọng Hoài

Tán đồng quan điểm: Cách làm cũ không còn phù hợp với kỳ vọng về thời gian triển khai với chiều dài 200km. Tuy nhiên, đề án cần:

1. Đề án cần làm rõ bối cảnh ĐSDT dự kiến cho TP.HCM so với kinh nghiệm các quốc gia trên thế giới: chúng ta đang dựa vào con số thống kê nhưng thực chất các (ba) yếu tố quan trọng đó là tầm nhìn về quy hoạch và tính quyết đoán chính trị của chính phủ cấp trung ương tạo nguồn lực và cơ chế thúc đẩy thành công. Do đó Đề án phải đúc kết bài học kinh nghiệm ở các nội dung tầm nhìn quy hoạch (TP.HCM đã chuẩn bị quy hoạch Đường sắt đô thị ở giai đoạn siêu đô thị là quá trễ)/thể chế và quản trị leadership từ cấp cao nhất đến chính quyền địa phương (đã có Nghị quyết số 98 và Nghị quyết số 49)/nguồn tài trợ Dự án ở các hình thức khác nhau vì nguồn vốn đầu tư chiếm khoảng 40%.

GRDP hiện hữu của TP.HCM (30-40 tỷ USD) (nguồn trong nước nhưng khi huy động trái phiếu quốc tế thì có nên thực hiện không ???).

2. Đề án cần có phân định rạch ròi trách nhiệm tổng thể từ TW/Bộ/Ngành và các cơ chế đặc thù xin được vận dụng cho TP.HCM: theo đó theo đề xuất từ Đề án thì cần đưa các Dự án ĐSDT của TP.HCM vào kế hoạch chung của TW/Bộ/Quản lý ĐSDT Việt Nam để có thêm nguồn vốn ngân sách/có thêm sự thống nhất về các giải pháp kỹ thuật và đào tạo nhân lực/có thêm sự tiếp thu và chuyển giao công nghệ và vận hành cho ĐSDT Việt Nam.

3. Đề án cần đúc kết hạn chế và tính hiệu quả của tuyến đường metro đầu tiên: Cần ưu tiên thúc đẩy hoàn thành sớm tuyến đường sắt đô thị BT-ST và đưa vào sử dụng trong năm 2024 và có những đúc kết những hạn chế và thành công để rút ra những bài học kinh nghiệm cho các tuyến còn lại trong tương lai cho TP.HCM và đồng thời tạo niềm tin cho người dân ủng hộ những tuyến đường sắt tiếp theo trong tương lai.

4. Đề án cần làm rõ tính khả thi về quy hoạch và kinh tế của 100 TOD theo bối cảnh phân bố dân cư đang sống rải rác của TP.HCM và các quy hoạch hiện hữu: Quy hoạch ĐSDT qua TOD sẽ điều chỉnh mật độ và hành vi người dân sinh sống và làm việc theo các Hub xung quanh TOD (100 đô thị nhỏ vệ tinh) đây sẽ là một thách thức theo phân bố dân cư trong đô thị của TP.HCM đang sống rải rác, do vậy cơ hội tạo ra các khu nhà ở cao tầng/tiện ích thương mại gắn với TOD thì không gian lân cận 500-1000m ĐSDT sẽ là thách thức khi đền bù giải phóng mặt bằng.