

PPP – Lời giải cho bài toán vốn để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị tại TP. Hồ Chí Minh

PGS. TS. PHAN THỊ BÍCH NGUYỆT

Thành phố Hồ Chí Minh là trung tâm kinh tế, văn hóa, giáo dục giữ vai trò quan trọng nhất trong nền kinh tế VN với dân số hơn 8 triệu người. Tuy vậy, thành phố đang phải đối diện với những vấn đề của một đô thị lớn có dân số và phương tiện cơ giới gia tăng nhanh chóng nhưng tiến độ phát triển cơ sở hạ tầng giao thông lại rất chậm. Trong nội ô thành phố, đường sá trở nên quá tải, thường xuyên ùn tắc. Hệ thống giao thông công cộng kém hiệu quả. Do đó, nhu cầu phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị tại TP.HCM là rất cao, đòi hỏi khối lượng vốn lớn. Từ thực trạng trên, nghiên cứu của tác giả nhằm phân tích tính hiệu quả của việc áp dụng vào mô hình PPP (Public-Private Partnership) để giải quyết bài toán vốn để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị tại TP.HCM.

Từ khóa: TP.HCM, hạ tầng giao thông, hệ thống giao thông công cộng, vốn đầu tư, mô hình PPP.

1. Đặt vấn đề

Vấn đề vướng mắc lớn nhất hiện nay trong phát triển hạ tầng giao thông của TP.HCM là thiếu vốn. Năm 2010, TP.HCM dự kiến triển khai hơn 100 dự án với tổng vốn đầu tư khoảng 127.000 tỉ đồng, tương đương gần 8 tỉ USD. Tuy nhiên, ngân sách Tp hằng năm chỉ bảo đảm đầu tư cho giao thông khoảng 5.000 tỉ đồng (310 triệu USD), tương ứng 12% nhu cầu vốn, còn lại 88% vốn phải huy động từ nguồn khác. Theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải đến năm 2025, TP.HCM sẽ có 6 tuyến metro, xe điện mặt đất, và các dự án cải tạo nút giao thông trọng điểm. Những dự án này đều có tổng mức đầu tư rất lớn. Chỉ tính đến năm 2020, TP.HCM cần hơn 40 tỷ USD cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, nhưng ngân

sách chỉ có thể đáp ứng khoảng 15-20% số này. (Nguồn: *Tổng hợp từ Sở GTVT TP.HCM*). Thực trạng trên đã cho thấy ứng dụng mô hình đầu tư phối hợp giữa Nhà nước và tư nhân (PPP) để phát triển CSHT giao thông đô thị tại TP. HCM hiện nay là hết sức thiết yếu và phù hợp cho định hướng phát triển của VN. Tìm hiểu về PPP, học hỏi kinh nghiệm thế giới để triển khai mô hình PPP tại VN trong bối cảnh hiện nay là hết sức cần thiết nhằm phát huy các nguồn lực một cách hợp lý cho đầu tư và phát triển cơ sở hạ tầng cho VN nói chung và cho TP.HCM nói riêng.

2. Triển khai mô hình PPP

Trong lĩnh vực phát triển cơ sở hạ tầng, ba lợi ích cụ thể thúc đẩy chính phủ tham gia mô hình PPP, đó là:

- Thu hút vốn đầu tư tư nhân (bổ sung cho nguồn vốn nhà nước)

- Tăng năng suất và tính hiệu quả của các nguồn lực có sẵn.

- Cải cách các khu vực thông qua việc phân bổ vai trò, động lực, và trách nhiệm.

Nhận thức được tính chất quan trọng của một xu hướng phát triển mà nhiều nước đã áp dụng khá thành công, UBND TP.HCM đã xây dựng danh mục các dự án giao thông đô thị để kêu gọi đầu tư PPP giai đoạn 2011-2015. Tuy đưa vào thực hiện nhưng một số dự án đã thất bại, cụ thể như cầu Phú Mỹ được thực hiện theo hình thức BOT (một dạng của PPP) nhưng chủ đầu tư không đủ bù đắp chi phí đã trả lại cho chính quyền thành phố; tạo thêm gánh nặng cho ngân sách vốn đã eo hẹp, dự án tuyến xe điện mặt

đất số 1 (Tramway số 1) không đạt được thỏa thuận với nhà đầu tư theo phương thức BOT. Dự án cao tốc Dầu Giây – Phan Thiết được Thủ tướng Chính phủ chỉ định nhà đầu tư 1 là công ty Bitexco kết hợp với nhà đầu tư 2 là Tập đoàn Tài chính quốc tế IFC, nhưng nhà đầu tư tư nhân (nhà đầu tư 3) vẫn chưa có. Vấn đề đặt ra là thiếu cơ chế chính sách phù hợp nên nhà đầu tư tư nhân vẫn còn e ngại không tham gia.

Qua tình hình một số dự án PPP đang triển khai thí điểm ở VN, có thể nhận thấy do hành lang pháp lý còn thiếu và tính đồng bộ không cao, chưa hài hòa về lợi ích cũng như chia sẻ rủi ro giữa các bên nên hầu hết các dự án PPP vẫn chưa thể triển khai. Mặc dù chính phủ VN đã có cơ chế hỗ trợ đặc biệt là thành lập công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc VN (viết tắt: VEC) để hỗ trợ cho việc triển khai PPP nhưng vẫn tồn tại nhiều bất cập khiến cho PPP tại VN không đúng bản chất của mô hình PPP. Về hình thức, VEC giống mô hình đã thành công trên thế giới nhưng chức năng hoạt động thì bất ổn, đó là VEC đồng thời giữ cả hai vai trò quản lý nhà nước và nhà đầu tư, do đó xuất hiện xung đột về lợi ích. Hơn nữa, vốn chủ sở hữu của VEC rất mỏng nên không thể đạt hiệu quả như kỳ vọng của Nhà nước.

Do học tập kinh nghiệm không đầy đủ dẫn đến mô hình PPP tại VN đã bị cắt bỏ phần tham gia của Nhà nước, sinh ra những hình thức đầu tư dưới tên gọi là BOT, BT như hiện nay. Hình thức BOT, BT tại VN không có sự tham gia của Nhà nước, chỉ có nhà đầu tư tư nhân, nhưng đa phần các trường hợp các công ty tư nhân này lại hình thành từ việc cổ phần hóa DNNN, do đó

tỷ trọng vốn nhà nước chiếm phần lớn. Bên cạnh đó, còn tồn tại tình trạng các dự án BOT thành công đều là các dự án có tính hấp dẫn rất cao. Thực chất với các dự án này, Nhà nước không cần kêu gọi hỗ trợ, nhà đầu tư tư nhân vẫn đầu tư bằng mọi giá. Hậu quả của thực trạng này là hiệu quả đầu tư kém, tạo ra các đặc quyền cho nhà đầu tư, xuất hiện tiêu cực, các dự án chỉ tập trung ở một số địa điểm “đắc địa”, không thể phục vụ cho chiến lược phát triển đồng bộ của TP.HCM cũng như không đem lại lợi ích đúng nghĩa cho nền kinh tế.

Ngoài ra, việc chỉ định thầu cũng là một đặc trưng của VN gây cản trở việc thu hút đầu tư từ khối tư nhân. Nhà đầu tư nước ngoài cũng là đối tượng tiềm năng để thực hiện mô hình PPP nhưng cho đến nay TP.HCM vẫn chưa kêu gọi họ.

3. Những trở ngại chính

Bằng việc phân tích thực trạng, kết hợp phỏng vấn ý kiến chuyên gia và phân tích bằng mô hình kinh tế lượng, nhóm nghiên cứu phát hiện thấy những bất cập còn tồn tại khiến cho việc đưa mô hình PPP triển khai trong thực tế vẫn chưa thật sự hiệu quả như mong đợi. Có thể tóm tắt những trở ngại chính yếu của việc thực thi mô hình PPP tại TP.HCM như sau:

- Hành lang pháp lý và cơ chế áp dụng chưa đầy đủ, chưa minh bạch, tồn tại nhiều vướng mắc, các điều khoản hướng dẫn không rõ ràng và không như thông lệ quốc tế.

- Quyết định 71/2010/QĐ-TTg dù có tính đột phá nhưng vẫn mang tính chất thí điểm, tồn tại nhiều hạn chế, khiến khó thu hút nhà đầu tư tư nhân tham gia. So với Nghị định 108/2009/NĐ-

CP về BOT, BTO, BT thì Quyết định 71 mở rộng phạm vi áp dụng cho nhiều lĩnh vực hơn, cụ thể: đường bộ, cầu, hầm đường bộ, bến phà; đường sắt, hầm đường sắt; giao thông đô thị; cảng hàng không, cảng biển, và các dự án phát triển kết cấu hạ tầng, dịch vụ công khác theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ. Từ trước đến nay vì nhiều lý do khách quan lẫn chủ quan, những lĩnh vực đầu tư trên là độc quyền của Nhà nước, dù tư nhân hội đủ điều kiện về kỹ thuật và tài chính cũng không được tham gia. Với quy chế thí điểm cho phép các nhà đầu tư tư nhân trong và nước ngoài tham gia xây dựng CSHT, vị thế độc quyền được phá vỡ, điều này hoàn toàn phù hợp với yêu cầu khách quan của sự phát triển nền kinh tế quốc dân. Tuy nhiên, vì là hình thức thí điểm, nên tính pháp lý cho vấn đề này cũng chỉ mang tính chất thí điểm, và các điều khoản cũng chưa rõ ràng, vừa làm vừa điều chỉnh. Điều này cũng giải thích tại sao quy chế PPP bị cắt xén so với dự thảo ban đầu được các nhà tư vấn đề xuất. Khung pháp lý chưa đầy đủ và chưa minh bạch chính là một trở ngại lớn, làm e ngại các nhà đầu tư và khó thu hút được đầu tư của khu vực tư nhân. Cụ thể, ngay cả với quyết định số 71/2010/QĐ-TTg vẫn tồn tại những điều không hợp lý cần được giải quyết như sau:

Thứ nhất, tại khoản 2, điều 9, quy chế thí điểm quy định: “Tổng giá trị phần tham gia của Nhà nước không vượt quá 30% tổng mức đầu tư của dự án, trừ trường hợp khác do Thủ tướng Chính phủ quyết định”. Trong khi đó, khoản 4, điều 2 quy định:

“Phần tham gia của Nhà nước là tổng hợp các hình thức tham gia của Nhà nước bao gồm: vốn nhà nước, các ưu đãi đầu tư, các chính sách tài chính có liên quan, được tính trong tổng mức đầu tư của dự án, nhằm tăng tính khả thi của dự án”. Như vậy, phần tham gia của Nhà nước quá ít và lại càng ít hơn khi tính cả “các ưu đãi đầu tư, các chính sách tài chính khác có liên quan”. Ở các nước phát triển, phần tham gia của Nhà nước thường ở tỷ lệ cao hơn, như Cộng hòa Liên bang Đức, tỷ lệ này được quy định tối đa là 49%, Trung Quốc là 47.2%. Ngoài ra, quy chế này quy định: “Phần tham gia của Nhà nước không phải là phần góp vốn chủ sở hữu trong DNDA, không gắn với quyền được chia lợi nhuận từ nguồn thu của dự án”. Câu hỏi đặt ra là khi dự án gặp phải rủi ro bất khả kháng, chẳng hạn phải dừng do “chờ quy hoạch” và không thể thu hồi vốn đầu tư thì phần tham gia của Nhà nước sẽ như thế nào?

Thứ hai, tại khoản 8, điều 2, quy chế thí điểm quy định: “Doanh nghiệp dự án là doanh nghiệp do nhà đầu tư thành lập theo quy định của pháp luật để quản lý và thực hiện dự án trên cơ sở giấy chứng nhận đầu tư và hợp đồng dự án”. Như vậy, khi ký hợp đồng dự án và được cấp giấy chứng nhận đầu tư, nhà đầu tư bắt buộc phải thành lập doanh nghiệp mới, điều này không hợp lý. Tại sao những doanh nghiệp đã thành lập và hoạt động trong nhiều năm không được quản lý và thực hiện dự án, phải lãng phí thêm phần chi phí liên quan đến việc thành lập doanh nghiệp mới.

Thứ ba, khoản 1, điều 22, quy chế thí điểm quy định: về việc bên cho vay tiếp nhận một phần hoặc toàn bộ dự án trong trường hợp doanh nghiệp dự án hoặc nhà đầu tư không thực hiện được các nghĩa vụ theo hợp đồng dự án hoặc hợp đồng vay. Nhiều ý kiến cho rằng quy định này đòi hỏi vượt quá khả năng của bên cho vay là các ngân hàng và tổ chức tín dụng, gây khó khăn cho việc huy động vốn của nhà đầu tư.

- Chưa có bộ chỉ tiêu và phương pháp đánh giá khoa học để thẩm định dự án CSHT.

- Sự thiếu nhất quán về chính sách của Chính phủ đối với đầu tư tư nhân, kỳ vọng không thực tế vào hiệu quả mà khu vực này mang lại.

- Cách thức tiến hành PPP của VN không theo chuẩn mực và tập quán quốc tế, không dựa trên cơ sở đấu thầu cạnh tranh, công khai và minh bạch nên không thu hút được những nhà đầu tư tư nhân, đặc biệt là các nhà đầu tư tư nhân quốc tế

4. Ý kiến đề xuất

Từ những phân tích trên, lựa chọn mô hình PPP là hướng đi đúng cho bài toán vốn để phát triển CSHT của TP.HCM nhưng thu hút nhà đầu tư tư nhân thế nào cho hiệu quả là vấn đề cần quan tâm. Do đó, một số ý kiến sau được đề xuất với kỳ vọng nâng cao tính khả thi và hiệu quả cho các dự án theo mô hình PPP:

4.1. Hoàn thiện hành lang pháp lý:

Một khung pháp lý đầy đủ và minh bạch là điều kiện tiên quyết cho sự thành công của PPP nhằm gia tăng niềm tin của nhà đầu tư

tư nhân, đảm bảo dự án đạt hiệu quả, phân chia rủi ro phù hợp và tránh những rủi ro tiềm tàng.

Khung pháp lý thí điểm của VN còn rất sơ sài, tồn tại nhiều hạn chế, vướng mắc làm cản trở việc triển khai PPP, vì vậy cần bổ sung các quy định của luật pháp VN theo hướng tương quan với luật pháp quốc tế nhằm tạo khung pháp lý rõ ràng để làm cơ sở cho các cơ quan chức năng trong việc áp dụng PPP, cũng như làm cơ sở để giải quyết các tranh chấp nếu có.

Ngoài ra, cải cách việc thu phí để giải quyết bất cập cho nhà đầu tư tư nhân và người dân theo hướng xóa tình trạng thu phí nhiều tầng nấc, xác định mức phí thu trong tương quan xem xét với thu nhập trung bình của người dân, quan trọng nhất là đảm bảo lợi ích xã hội nhưng đủ bù đắp cho nhà đầu tư hoàn vốn. Chất lượng cơ sở hạ tầng phải tương xứng với mức phí thu. Có như vậy, sẽ không còn tình trạng người sử dụng CSHT trốn tránh nộp phí, nhà đầu tư tư nhân thua lỗ.

Để thu hút khối tư nhân tham gia đầu tư bằng hình thức PPP, cần đảm bảo sự nhất quán trong chính sách của Nhà nước đối với đầu tư tư nhân. Sự hài lòng của các nhà đầu tư phụ thuộc rất lớn vào điều kiện kinh tế vĩ mô tại khu vực mà dự án được triển khai. Vì vậy Chính phủ cần tạo lập một môi trường đầu tư thuận lợi với điều kiện xã hội, pháp luật, kinh tế và tài chính ổn định.

4.2. Phân bổ rủi ro hợp lý

Phân bổ rủi ro là sự phân chia các công việc giữa các đối tác trong cùng một dự án, mỗi đối tác có trách nhiệm tài trợ, xây



dựng, kinh doanh và gánh chịu các rủi ro phát sinh từ công việc được giao. Các đối tác công và tư khi tham gia PPP cần phải xác định và hiểu rõ rất cả các rủi ro tiềm tàng liên quan đến PPP để đảm bảo rằng các rủi ro được phân chia một cách hợp lý. Rủi ro sẽ được phân chia cho bên có khả năng tài chính và kỹ thuật tốt nhất để xử lý chúng. Đặc biệt, đối với các dự án đường bộ là rủi ro cao do thâm dụng vốn, thời gian thực hiện dự án dài và nhiều bên tham gia, cần thiết phải chia sẻ rủi ro cho các đối tác tin cậy nhằm đạt được hiệu quả đầu tư.

Để quản trị rủi ro tối ưu cần phải xác định và phân loại các rủi ro. Merna và Smith (1996) chia các rủi ro của dự án PPP thành hai nhóm chính: rủi ro hệ thống và rủi ro nội tại. Rủi ro hệ thống là những rủi ro ngoài khả năng kiểm soát của các bên tham gia dự án, bao gồm rủi ro chính trị, pháp lý, kinh tế và môi trường. Rủi ro nội tại liên quan đến bản thân dự án, như rủi ro xây dựng, thiết kế, vận hành, tài chính và doanh thu. Nisar (2007) thì phân chia rủi ro theo hai khía cạnh: rủi

ro hiện hữu và rủi ro tiềm tàng phát sinh trong quá trình thiết kế, xây dựng và phát triển, chi phí hoạt động, sự đa dạng của nguồn thu và các loại rủi ro khác. Một cách phân loại khác theo Wang (2000) và Thomas (2003) là theo lĩnh vực có liên quan như rủi ro doanh thu, rủi ro phân bổ đất, rủi ro nhu cầu, rủi ro kinh tế, rủi ro thiếu cạnh tranh, rủi ro về chi phí hoạt động, rủi ro nợ vay, và rủi ro chính trị.

Nhìn chung, các nhà nghiên cứu đều khẳng định không có một danh sách các rủi ro cố định cho tất cả dự án. Các rủi ro của dự án PPP đường bộ thường bị ảnh hưởng bởi quy mô, đặc điểm dự án, loại hợp đồng PPP áp dụng. Ngoài ra, mức độ quan trọng của một rủi ro cụ thể cũng khác nhau giữa các dự án hoặc giữa các quốc gia, như rủi ro chính trị sẽ quan trọng hơn tại các quốc gia đang phát triển.

Ahadzi (2004) thực hiện một điều tra về các dự án PPP đường bộ ở Anh đã phát hiện thời gian chuẩn bị đầu tư của 98% các dự án dài hơn các dự án khác khoảng 11-166% và chi phí đàm

phán cũng lớn hơn từ 25 - 200%. Nguyên nhân là do khó đạt được thỏa thuận về phân chia rủi ro giữa hai khu vực. Bằng chứng thực nghiệm cho thấy phân bổ rủi ro phù hợp sẽ rút ngắn thời gian và tiết kiệm chi phí đầu tư, thu được giá trị đồng tiền tốt hơn, thay vì chuyển giao rủi ro càng nhiều càng tốt cho tư nhân.

Các rủi ro cần được chuyển giao ở mức tối ưu, không phải tối đa. SMEC (2011) đã xây dựng các nguyên tắc phân bổ rủi ro cho các dự án PPP giao thông đường bộ là:

- Phân bổ nhiệm vụ và rủi ro cho bên có khả năng quản lý tốt nhất các nhiệm vụ và rủi ro này.
- Duy trì tính đơn giản và minh bạch để bảo đảm có thể quản lý được các rủi ro.
- Tư nhân yêu cầu bù đắp cho rủi ro chuyển giao. Mức độ bù đắp phụ thuộc vào chi phí tài trợ.
- Phân bổ rủi ro cho bên tư nhân với mức giá phù hợp.

Các nguyên tắc phân bổ rủi ro cho các dự án PPP giao thông đường bộ phải duy trì tính minh bạch để bảo đảm có thể quản lý được các rủi ro, phân bổ nhiệm vụ và rủi ro cho bên nào có khả năng quản lý tốt nhất đối với từng loại rủi ro.

4.3. Lựa chọn dự án tiến hành PPP:

Không phải tất cả các dự án phát triển CSHT đều áp dụng đại trà mô hình PPP mà việc triển khai theo PPP cần có chọn lọc. Dự án nào cần thì kêu gọi tư nhân hợp tác đầu tư theo PPP, còn các dự án có tính hấp dẫn cao, ví dụ: các tuyến giao thông huyết mạch, thì không nhất thiết phải thực hiện bằng PPP mà có thể

phát hành trái phiếu chính phủ để huy động vốn. Chính phủ cần lựa chọn các tập đoàn tư nhân có năng lực và vững mạnh. Sự thành công của dự án PPP phụ thuộc nhiều vào sự lựa chọn này. Khi tham gia dự án, tư nhân có trách nhiệm tài trợ vốn, thiết kế, xây dựng, vận hành, bảo dưỡng và cung cấp dịch vụ cho đến khi kết thúc thời gian nhượng quyền. Để đảm bảo lựa chọn được nhà đầu tư có năng lực, chính phủ cần xây dựng quy trình đấu thầu minh bạch và cạnh tranh, dựa trên các cơ sở như phạm vi khách hàng, công bằng, cạnh tranh và tài chính minh bạch. Ngoài ra, cần sử dụng những phương pháp đánh giá khoa học và xây dựng bộ tiêu chuẩn đánh giá phù hợp với mục tiêu của Chính phủ.

4.4. Tiến hành PPP theo chuẩn mực và tập quán quốc tế

Tiến đến xóa bỏ việc chỉ định thầu – là một đặc trưng của VN gây cản trở việc thu hút đầu tư của khối tư nhân. Đấu thầu cần công khai, cạnh tranh, và minh bạch. Hỗ trợ từ Chính phủ có thể được thực hiện bằng nhiều phương thức, chứ không chỉ là bảo lãnh nợ.

Nghiên cứu của Schaufelberger và Wipadapisut (2003) đã cho thấy chiến lược tài chính, mà cụ thể là thiết lập cấu trúc vốn cho dự án PPP một cách hợp lý sẽ là quyết định sự thành công của mô hình này. Các nhà nghiên cứu này lập luận rằng do đặc thù rủi ro cao của các dự án đường bộ nên tài trợ từ nợ của tư nhân bị hạn chế, Chính phủ cần mở rộng biên độ hỗ trợ nhằm tăng tính khả thi về tài chính của dự án.

Theo đó, một cấu trúc tài trợ

tiêu chuẩn cần được xây dựng cho một dự án PPP bao gồm: vốn môi, vốn chủ sở hữu và nợ. Vốn môi là phần vốn góp ban đầu của Nhà nước khi tham gia PPP nhằm giảm áp lực về vốn cho tư nhân trong giai đoạn xây dựng, đồng thời tăng tính hấp dẫn của dự án PPP. Đây là một phần trong các hỗ trợ của Chính phủ, phần vốn này Chính phủ không thu lợi nhuận giúp tư nhân mau hoàn vốn. Cấu trúc này đặc biệt phù hợp với các nước đang phát triển như VN, nhất là đối với các dự án có mức độ hấp dẫn không cao.

4.5. Phân tích chi phí - lợi ích để thẩm định tính khả thi của dự án.

Phân tích chi phí - lợi ích (CBA) là một quá trình tính toán có hệ thống để so sánh lợi ích và chi phí của một dự án chính sách, hoặc quyết định chính phủ. CBA có hai mục đích:

- Để xác định quyết định đầu tư có hợp lý hay không.
- Cung cấp cơ sở để so sánh các dự án. Nó liên quan đến việc so sánh tổng chi phí dự kiến của từng lựa chọn so với tổng lợi ích dự kiến, để xem liệu những lợi ích có lớn hơn chi phí, và lớn hơn bao nhiêu.

Trong CBA, lợi ích và chi phí được thể hiện về tiền bạc, có xét đến giá trị tiền tệ theo thời gian, thể hiện qua khái niệm giá trị hiện tại ròng NPV.

Phân tích chi phí-lợi ích đo lường những tác động tích cực lẫn tiêu cực của dự án PPP, bao gồm:

- Tác động đến các bên tham gia và người sử dụng
- Tác động đến các bên không tham gia cũng không phải là

người sử dụng

- Các ngoại tác
- Các lợi ích xã hội khác.

Phân tích chi phí-lợi ích (CBA) đối với các dự án đầu tư cho phát triển cơ sở hạ tầng và giao thông vận tải đã được nhiều quốc gia trên thế giới áp dụng từ lâu như Anh với các dự án đường cao tốc M1 trong năm 1960, dự án tuyến Victoria của tàu điện ngầm London. Cho đến năm 2011, CBA vẫn là nền tảng để thẩm định các dự án giao thông vận tải ở Anh. Năm 1994, Canada khuyến khích áp dụng CBA bằng cách phát hành bộ tài liệu hướng dẫn chính thức về phân tích này. Tại Mỹ, Sở Giao thông vận tải liên bang và tại các tiểu bang cũng thường áp dụng CBA, bằng cách sử dụng một loạt các công cụ phần mềm có sẵn bao gồm HERS, BCA.Net, StatBenCost, Cal-BC, và TREDIS. Phân tích CBA cũng được Quỹ Liên kết của Liên minh châu Âu (EU Cohesion Fund) sử dụng trong việc đánh giá các dự án về môi trường và cơ sở hạ tầng từ năm 1993 đến nay●

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Quyết định số 71/2010/QĐ-TTg ngày 09/11/2010 của Chính phủ về việc ban hành quy chế thí điểm đầu tư theo hình thức đối tác Công - Tư.
- Ahadzi & Bowles (2004), "Public Private Partnerships and contract negotiations: An empirical study", *Construction Management And Economics*, 22(9), p 967-978
- Merna and Smith, N.J. (1996), "Guide to the Preparation and Evaluation of Build – Own – Operate - Transfer Project Tenders", *Hong Kong: Asia Law& Practice*.

(Xem tiếp trang 96)