

# LỢI ÍCH CƠ BẢN CỦA MÔ HÌNH HỢP TÁC CÔNG TƯ (PPP) TRONG LĨNH VỰC ĐẦU TƯ CẢNG BIỂN

Bùi Bá Khiêm\*

*Trong định hướng phát triển kinh tế nước ta hiện nay, phát triển kinh tế biển là một hướng đi đặc biệt, cần sự quan tâm, đầu tư đúng mức. Tuy nhiên, ảnh hưởng suy thoái của nền kinh tế thế giới nói chung đã tác động lớn đến kế hoạch đầu tư cho kinh tế biển. Mặt khác, mô hình hợp tác công tư PPP tuy áp dụng nhiều trong đầu tư vận tải nhưng lại còn khá mới lạ trong lĩnh vực cảng biển đang là một rào cản không nhỏ cho việc lựa chọn đầu tư xây dựng và phát triển cảng biển. Trong bài báo này, tác giả muốn thông qua những lợi ích cơ bản để lựa chọn mô hình hợp tác công tư vào đầu tư cảng biển.*

**Từ khóa:** PPP, đầu tư cảng biển, vốn đầu tư cho cảng biển

Việt Nam có thế mạnh về kinh tế biển, nhưng hiện nay nguồn vốn còn hạn hẹp để phát triển, đặc biệt là trong lĩnh vực cảng biển. Theo báo cáo của ADB, hơn 10 năm qua, Việt Nam đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở mức trung bình 9-10% GDP, để duy trì mức tăng trưởng này trong thập kỷ tới, từ nay đến 2020 mỗi năm cần bình quân gần 118 nghìn tỷ đồng cho cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, trong đó vốn cho cảng biển là 45 nghìn tỷ đồng. Khi nguồn vốn hiện có từ ngân sách, vốn ODA, trái phiếu của Chính phủ chỉ đáp ứng 10% tổng nhu cầu vốn thì việc khuyến khích đầu tư theo hình thức hợp tác công tư (Public Private partnership - PPP) nhằm tối ưu hoá hiệu quả đầu tư và khai thác cảng biển là cần thiết.

Nhìn chung, việc áp dụng đầu tư theo mô hình PPP tại Việt Nam thời điểm hiện tại không phải quá mới lạ, nhưng hầu hết đầu tư theo mô hình PPP này chủ yếu dành cho giao thông đường bộ. Ngay trong các cuộc hội thảo tổ chức tại Việt Nam và các tổ chức tài trợ nước ngoài như WB, JICA,... cũng đặt ưu tiên cho đầu tư đường bộ, đặc biệt là đường cao tốc, tàu điện ngầm... Trong khi đó, cảng biển theo quy hoạch Chiến lược biển đang cần nguồn vốn đầu tư lớn và việc áp dụng đầu tư theo mô hình PPP là hoàn toàn khả thi.

## 1. Cảng biển Việt Nam và hình thức hợp tác công tư PPP

### 1.1. Vài nét về cảng biển Việt Nam hiện nay

Việt Nam có chiều dài trên 3200km bờ biển nằm ngay trên tuyến vận tải chính của thế giới. Theo thống kê của Cục Hàng Hải Việt Nam, tính đến năm 2011, Việt Nam có 49 cảng biển (17 cảng loại 1, 23 cảng loại 2 và 9 cảng loại 3), tương đương 166 bến cảng và gần 300 cầu cảng, nâng tổng số chiều dài cầu cảng các loại hơn 40.000 m (Thủ tướng Chính phủ, QĐ số 16/2008/QĐ-Ttg). Số lượng hàng hóa thông qua cảng năm 2013 đạt gần 300 triệu tấn, dự kiến năm 2015 là hơn 500 triệu tấn và năm 2020 hơn 900 triệu tấn.

Hàng hóa thông qua cảng liên tục tăng nhanh, năm sau cao hơn năm trước. Năm 2000, sản lượng hàng hóa qua các cảng trên cả nước mới chỉ đạt hơn 83 triệu tấn thì đến năm 2012, con số đó là 289,2 triệu tấn. Trong giai đoạn này, xu hướng vận chuyển hàng bằng container bắt đầu thể hiện rõ. Các số liệu cho thấy tỷ lệ cũng như tốc độ tăng trưởng của hàng container qua cảng biển Việt Nam tăng nhanh và đều qua các năm. Đặc biệt năm 2012, lượng hàng container qua cảng trên cả nước đạt gần 6 triệu TEU.

\* *Kết cấu hạ tầng của cảng biển Việt Nam*

**Bảng 1: Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam (2000-2012)**

TT	Năm	Lượng hàng thông qua (triệu tấn)					Tỷ lệ tăng trưởng (%/năm)
		Xuất khẩu	Nhập khẩu	Nội địa	Quá cảnh	Tổng	
1	2000	33,6	22,4	18,8	8,5	83,3	
2	2001	35,9	25,4	20,1	9,6	91,0	9,2
3	2002	34,5	35,0	22,7	10,1	102,3	12,4
4	2003	37,9	39,9	25,9	10,6	114,3	11,7
5	2004	47,1	41,3	29,0	10,3	127,7	11,7
6	2005	51,2	45,8	28,9	12,6	138,5	8,5
7	2006	57,6	49,1	33,1	14,7	154,5	11,6
8	2007	62,5	58,6	42,9	17,1	181,1	17,2
9	2008	63,7	72,4	42,8	17,7	196,6	8,5
10	2009	75	88,3	48	24	235,3	19,68
11	2010	81,4	95,2	53	25	254,6	8,20
12	2011	95	105	61	28,2	289,2	13,58
13	2012	108	122	63	29,6	322,6	11,5

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

Trong những năm qua, ngành hàng hải Việt Nam đã đầu tư xây dựng mới và đưa vào khai thác có hiệu quả các công trình cảng biển như: nâng cấp và cải tạo phát triển cho các biển trọng điểm Hải Phòng, Đà Nẵng, Sài Gòn, Cần Thơ, Cửa Lò, Nha Trang, Qui Nhơn để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của hàng hóa thông qua cảng biển. Đồng thời, xây dựng mới một số bến cảng, đáp ứng cho các tàu có trọng tải lớn 10.000DWT- 40.000DWT cập và làm hàng như cầu cảng 5, 6, 7 bến cảng Cái Lân; cầu cảng số 1 cảng Đình Vũ; cầu số 1 cảng Chân Mây; cầu số 1 cảng Vũng Áng, Dung Quất. Tính đến năm 2012, cả nước có khoảng trên 40.000m dài bến trong đó khoảng 26.000m chiều dài tổng hợp, container và khoảng 14.000m dài bến hàng chuyên dùng, hơn 160 bến cảng, hơn 300 cầu cảng.

\* *Luồng tàu ra vào cảng*: Hiện nay, cả nước có 35 luồng hàng hải công cộng và 12 luồng vào cảng chuyên dùng

\* *Trang thiết bị xếp dỡ và phương tiện vận tải trong cảng*

Nhận thức rõ vai trò quan trọng của cảng biển đối với sự phát triển của nền kinh tế đất nước nói chung và kinh tế biển nói riêng, Nhà nước đã có trang bị những thiết bị xếp dỡ và phương tiện vận tải cần thiết cho các cảng biển lớn. Tại các cảng biển trọng điểm được đầu tư trang thiết bị hiện đại như cảng Hải Phòng, bến cảng Sài Gòn thì năng suất xếp dỡ trung bình mới đạt 3.500 tấn/mét cầu tàu/năm. Cảng biển Việt Nam có khoảng 30 thiết bị chuyên dụng (loại ship-to-shore gantry crane) để làm tàu container với chất lượng khá, giá trị đầu tư cho mỗi

thiết bị từ 4,5 đến 6,5 triệu USD. Trong số đó, Tân Cảng chiếm 15 chiếc, VICT 5 chiếc, Hải Phòng 6 chiếc, 4 chiếc còn lại chia đều cho bến cảng Cái Lân và Đà Nẵng.

Thực tế cho thấy, chỉ có một số bến cảng như Tân Cảng Cát Lái, VICT, Chùa Vẽ (Hải Phòng), Cái Lân (Quảng Ninh), Tiên Sa (Đà Nẵng) được trang bị thiết bị xếp dỡ container chuyên dụng. Số cảng còn lại thì hầu hết đều chưa được trang bị thiết bị chuyên dụng để làm hàng container. Trong khi đó, các thiết bị khác hầu hết cũng rất cũ và lạc hậu, năng suất rất thấp. Thậm chí có nơi cảng hoạt động mà không có thiết bị xếp dỡ như cảng Cái Cui ở Cần Thơ, thiết bị xếp dỡ của cảng phải thuê bên ngoài.

### 1.2. Hình thức hợp tác công tư PPP

Áp dụng các mô hình PPP đang sử dụng trong lĩnh vực giao thông vận tải nói chung, đầu tư cảng biển có thể sử dụng một trong các mô hình sau:

- *Mô hình hợp đồng khai thác và bảo trì*. Hiện nay, nhu cầu khai thác cảng biển và bảo trì cơ sở hạ tầng cảng biển ở Việt Nam ngày càng lớn và ngân sách nhà nước lại hết sức hạn chế. Vì vậy, sự tham gia của các nhà đầu tư tư nhân sẽ giải quyết được rất nhiều những khó khăn do thiếu vốn và đảm bảo cho việc đầu tư bảo trì cơ sở hạ tầng cảng biển không phụ thuộc vào những thay đổi trong ưu tiên chính trị hay khi cần bảo trì khẩn cấp.

- *Mô hình hợp đồng chìa khóa trao tay* (Thiết kế-Xây dựng-Khai thác - Bảo trì (DBOM)). Trong mô hình này, các trách nhiệm khai thác và bảo trì được kết hợp với các trách nhiệm thiết kế và xây dựng

thành một hợp đồng duy nhất, cho phép khu vực tư nhân tham gia, tìm kiếm hiệu quả trong nhiều lĩnh vực hơn.

- *Hợp đồng chuyển nhượng khai thác và bảo trì, hay cho thuê*: nhà đầu tư tư nhân sẽ thanh toán phí nhượng quyền trước cho khu vực nhà nước để đổi lấy quyền khai thác và thu các khoản phí trong quá trình khai thác cảng nhưng có nghĩa vụ khai thác và bảo trì cho một giai đoạn nhất định. Như vậy rủi ro trong đầu tư được chuyển giao cho nhà đầu tư tư nhân.

- *Mô hình Thiết kế- Xây dựng - Tài trợ - Bảo trì (DBFM)*: nhà đầu tư tư nhân chịu trách nhiệm về thiết kế, xây dựng, tài trợ và bảo trì. Sở hữu tài sản là phía Nhà nước và Nhà nước sẽ chịu trách nhiệm thu phí trong quá trình khai thác. Tuy nhiên, Chính phủ thường ban hành các quy định bảo trì cần thực hiện trong hợp đồng nhằm bảo đảm các tài sản được sử dụng và bảo trì hợp lý trong giai đoạn hợp đồng và ở tình trạng tốt khi hoàn tất.

- *Mô hình công ty liên kết trong thực hiện và khai thác*. Mô hình PPP này liên quan đến sự thiết lập một công ty thực hiện dự án để phát triển, thực hiện và khai thác cảng biển. Vốn chủ sở hữu của công ty

này được đóng góp từ cả hai phía nhà nước và tư nhân (Xây dựng- Sở hữu – Khai thác). Với mô hình này, chủ sở hữu là Nhà nước trao thầu nhượng quyền cho một đối tác tư nhân để thiết kế, xây dựng, tài trợ, sở hữu, khai thác và bảo trì cảng biển trong tương lai.

- *Mô hình Xây dựng- khai thác- chuyển giao (BOT)*, đã được áp dụng nhiều ở Việt Nam trong thời gian vừa qua. Với mô hình này, Nhà nước trao thầu cho một đối tác tư nhân để thiết kế, xây dựng, tài trợ, khai thác trong một giai đoạn, sau đó sẽ được trả lại cho Nhà nước.

## 2. Lợi ích của hình thức PPP

### 2.1. Tăng cung cấp các dịch vụ công

Khi sử dụng hình thức PPP trong đầu tư cảng biển, các mô hình PPP sẽ giúp gia tăng cung cấp dịch vụ liên quan đến cảng biển thông qua:

- Tiếp cận tài trợ trực tiếp của các tổ chức Phi chính phủ: nhiều tổ chức tư nhân (phần lớn là các NGO) cung cấp tài trợ trực tiếp cho các dịch vụ công liên quan đến lĩnh vực cảng biển. Do vậy, các tổ chức này thay thế các nghĩa vụ tài trợ của chính phủ.

**Bảng 2: Đặc điểm cơ bản của các hình thức PPP**

	Hợp đồng khai thác và bảo trì	Chìa khoá trao tay (thiết kế & xây dựng)	Hợp đồng giao quyền khai thác và bảo trì	Công ty liên doanh	DBFM	BOT
<b>Khởi xướng</b>	Nhà nước	Nhà nước	Nhà nước	Nhà nước	Nhà nước hoặc Tư nhân	Nhà nước hoặc Tư nhân
<b>Sở hữu</b>				Nhà nước hoặc NN / Tư nhân	Nhà nước	Nhà nước
<b>Thiết kế</b>				TN theo hợp đồng trả phí	NN hoặc TN theo hợp đồng công việc	TN theo hợp đồng giao quyền
<b>Xây dựng</b>						
<b>Khai thác và bảo trì</b>	TN theo hợp đồng trả phí	NN hoặc TN theo HĐ phí	TN theo hợp đồng giao quyền	Nhà nước / Tư nhân	TN theo hợp đồng trả phí	
<b>Rủi ro doanh thu</b>	Nhà nước	Nhà nước	Tư nhân	Nhà nước / Tư nhân	Nhà nước	Tư nhân
<b>Tài trợ</b>			Ban đầu là NN, sau đó TN hoặc NN / TN		NN, NN / TN hoặc Tư nhân	NN / Tư nhân hoặc Tư nhân

*Nguồn: Từ US Department of Transportation, FHWA, Public Private Partnerships*

- Tiếp cận vốn: Sử dụng khu vực tư nhân thông qua các PPP cho phép làm trì hoãn chi từ ngân sách cho cung cấp dịch vụ liên quan đến cảng biển. Một rủi ro tiềm năng là điều này thay thế đầu tư vốn ngắn hạn, nhưng đưa ra nhu cầu vốn đầu tư dài hạn.

**2.2. Tăng giá trị đồng tiền trong sử dụng nguồn lực**

Kinh nghiệm cho thấy ở cả các nước phát triển và đang phát triển, PPP có thể đóng góp cho đạt được cung cấp dịch vụ cảng biển với tỷ lệ giá trên chất lượng tốt hơn so với hình thức cung cấp dịch vụ truyền thống, thông qua sử dụng các kỹ năng quản lý và hiệu quả của khu vực tư nhân. Lợi thế chính của khu vực tư nhân là các kỹ năng quản lý trong quá trình kinh doanh cho phép thực hiện các dự án hiệu lực và có hiệu quả, do vậy tiết kiệm được các chi phí cho Chính phủ và/hoặc người sử dụng. Áp dụng các kỹ năng quản lý và cạnh tranh của khu vực tư nhân làm cho các PPP có thể:

- *Tăng hiệu quả*: thông qua phân bổ rủi ro tốt hơn, chi phí vòng đời và ưu đãi tốt hơn cho thực hiện, các mô hình PPP có thể đóng góp nâng cao hiệu quả chi phí của cung cấp dịch vụ liên quan đến cảng biển.

- *Tăng chất lượng dịch vụ*: Điều này thể hiện sự

lồng ghép tốt hơn của các dịch vụ với các tài sản hỗ trợ, kinh tế cải thiện về phạm vi và quy mô, áp dụng các sáng kiến trong cung cấp dịch vụ liên quan đến cảng biển, sự đáp ứng cao hơn của khu vực tư nhân đối với nhu cầu người tiêu dùng.

- *Tăng tốc độ thực hiện*: kinh nghiệm cho thấy rằng chuyển giao trách nhiệm cung cấp dịch vụ lồng ghép cho khu vực tư nhân có thể tăng tốc độ làm cho các dịch vụ liên quan đến cảng biển được cung cấp nhanh hơn.

Tuy nhiên bên cạnh ưu điểm cơ bản, hình thức PPP cho thấy một số mặt hạn chế cần quan tâm hạn chế và khắc phục của mô hình này (bảng 3).

**3. Lựa chọn mô hình hợp tác công tư**

Dựa trên những ưu điểm, hạn chế của mỗi mô hình PPP, cùng với tính khả thi trong thực tế, có thể lựa chọn mô hình PPP thông qua sơ đồ 1.

Cụ thể hóa từng bước trong mô hình lựa chọn quyết định, ta được:

**Bước 1: Đánh giá quy mô dự án**

Đánh giá quy mô dự án dựa trên tư liệu (hợp đồng dịch vụ, hợp đồng cho thuê, hợp đồng quản lý tài sản và thỏa thuận ủy thác). Quy mô dự án phù hợp với mô hình PPP được cần nhắc theo các khía cạnh sau:

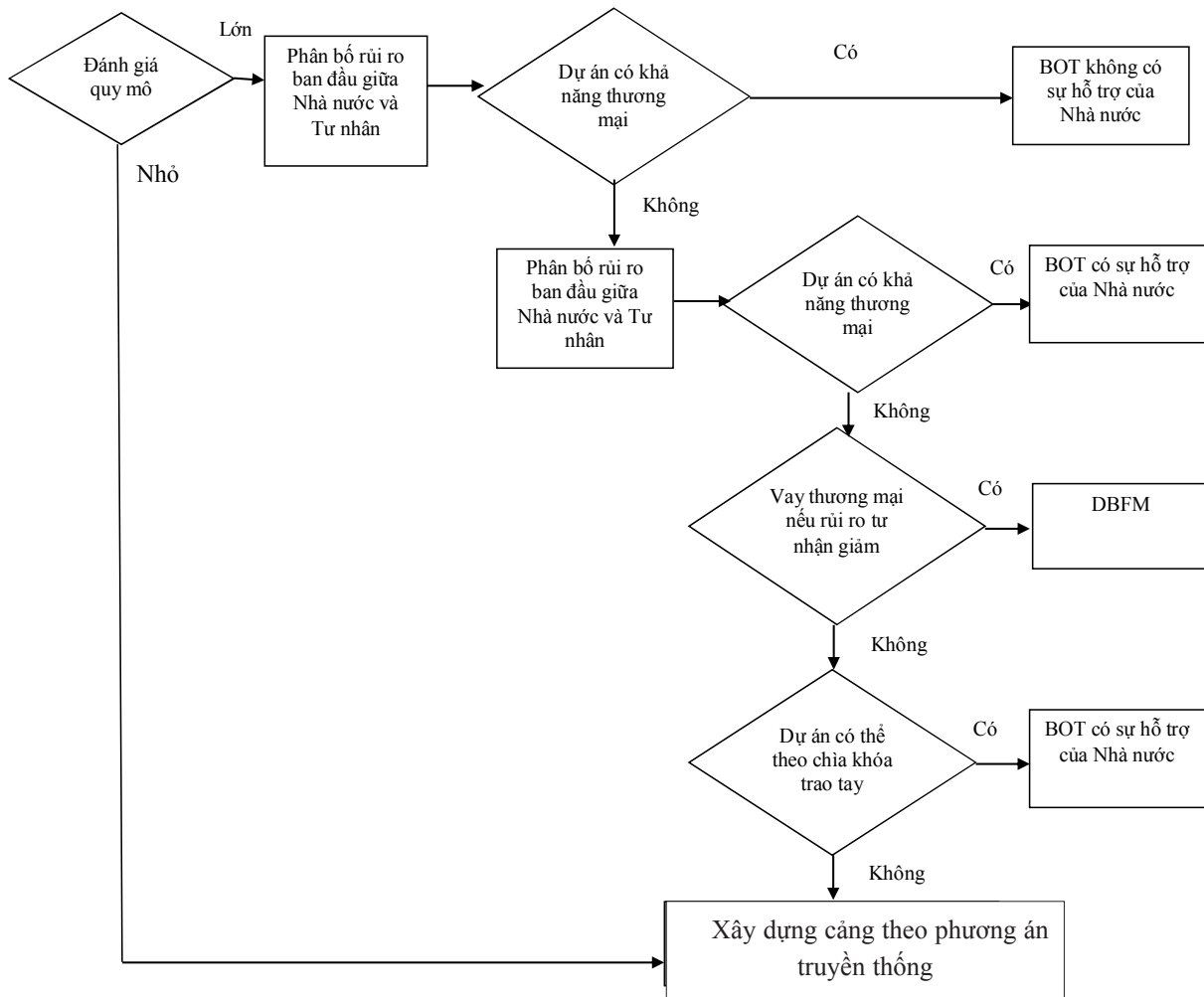
**Bảng 3 : Ưu điểm và nhược điểm của mỗi mô hình PPP**

Động lực PPP	Các mô hình PPP					
	Hợp đồng khai thác và Bảo trì	Chìa khoá trao tay (Thiết kế & Xây dựng)	Hợp đồng giao quyền Khai thác và Bảo trì	Công ty liên doanh	Thiết kế - xây dựng- khai thác- bảo trì	Xây dựng - khai thác - chuyển giao
Cung cấp dịch vụ tốt hơn						
Tăng cường hiệu quả hoạt động						
Tăng cường quản lý rủi ro						
Tối ưu hóa chi phí vòng đời						
Sử dụng đòn bẩy vốn cho nhà nước						
Tối thiểu hóa chi phí thực hiện						

**Ghi chú:** = Thấp      = Trung bình      = Cao

Nguồn: *Kỷ yếu Hội thảo hợp tác nhà nước-tư nhân PPP, Hà Nội 7- 2007.*

Sơ đồ 1: Mô hình PPP



Nguồn: Tác giả xây dựng

- Khía cạnh cơ sở hạ tầng: Phụ thuộc vào bản chất và thành phần của dự án. Chú ý đến việc xây dựng mới cảng biển hay chỉ mở rộng cảng biển.

- Khía cạnh tài chính: Các chi phí đầu tư phụ thuộc vào quy mô và mức độ phức tạp (chi phí thiết kế, giải phóng mặt bằng, xây dựng,...). Do vậy, sự phù hợp về khía cạnh tài chính thể hiện năng lực tăng vốn, nhu cầu của thị trường vốn cung cấp vốn cho dự án nhằm hạn chế về quy mô nợ hoặc thời gian đáo hạn.

**Bước 2: Phân bổ rủi ro nhằm lựa chọn mô hình PPP**

Phân bổ rủi ro thông qua thỏa thuận hợp đồng bao gồm: điều khoản bảo hộ đầu tư khu vực tư nhân tránh rủi ro, đặc biệt là rủi ro chính trị trực tiếp, rủi ro nảy sinh từ sự thay đổi quy mô công việc. Các rủi ro gắn với dự án cảng biển ở Việt Nam có thể là:

- Rủi ro quốc gia: hiệu lực của hệ thống pháp luật, rủi ro hối đoái.

- Rủi ro của ban quản lý dự án, nhà thầu, tư vấn đầu tư, giám sát thi công.

+ Các nhà thầu kém năng lực. Để hạn chế rủi ro này cần sự minh bạch, điều kiện hợp đồng cạnh tranh và công bằng.

+ Tiềm năng vượt đầu tư: nghĩa là dự đoán khả năng thu hồi vốn thấp hơn nhiều so với thực tế, như vậy dự án sẽ đạt hiệu quả hơn nếu quy mô xây dựng lớn hơn.

+ Thời hạn thanh toán kéo dài, do các phương án thu hồi vốn hạn chế, hay lưu lượng giao thông thấp hơn nhu cầu giao thông dự báo.

+ Chi phí giao dịch cao: Đây là rủi ro của cơ quan được nhà nước ủy quyền (không có đơn thầu) và các nhà thầu ủy thác (không thắng thầu).

+ Xây dựng các cảng cạnh tranh. Các cảng biển mới xuất hiện trong cùng khu vực làm ảnh hưởng lớn đến nguồn doanh thu của cảng biển. Hầu hết các

hợp đồng BOT hiện nay đều không chú trọng đến điều khoản này.

+ Bất khả kháng (thiên tai, lũ lụt, an ninh,...), trường hợp này cơ quan được Nhà nước ủy quyền cần đền bù khu vực tư nhân về phần lớn các rủi ro.

+ Chậm xây dựng và chi phí gia tăng (nguyên vật liệu, giải phóng mặt bằng) là rủi ro quan trọng nhất cho khu vực tư nhân ngoài rủi ro khi vận hành khai thác cảng biển.

+ Doanh thu từ các nguồn khác ngoài thu phí thấp hơn dự tính. Như hợp đồng cho nhà đầu tư tư nhân quyền phát triển các dịch vụ đi kèm, quảng cáo,... Những nguồn thu như vậy bổ sung cho nhu cầu đầu tư.

+ Chi phí vận hành cao hơn dự tính do khu vực tư nhân chịu, tuy nhiên trường hợp này ít xảy ra nên không phải là rủi ro cao cho khu vực tư nhân.

**Bước 3: Đánh giá khả năng thanh toán và khả thi về Tài trợ Tư nhân**

Đánh giá khả thi tài chính dự án, thu thập dấu hiệu đầu tiên về khả năng thanh toán được của dự án. Theo điều kiện thị trường hiện nay, giả định rằng các dự án với IRR sau thuế dưới 15% không khả thi về tài chính.

Các chuyên gia tư vấn đã xây dựng một mô hình hỗn hợp quyết định giúp Chính phủ Việt Nam quyết định một dự án có phù hợp với các mô hình PPP hay

không và hình thức hợp đồng PPP phù hợp, được mô tả trong bảng 4.

Chỉ số ra quyết định

- Nếu điểm của dự án  $\geq 27$ , BOT không cần sự hỗ trợ của Chính phủ;

- Điểm của dự án nằm trong khoảng [22,27), BOT với sự hỗ trợ bằng ngân sách hoặc hỗ trợ thu nhập;

- Nếu điểm của dự án nằm trong khoảng [22, 18), thanh toán hàng năm DBFM;

- Nếu điểm của dự án  $< 18$ , Không có khả năng thanh toán cho tài trợ Tư nhân, cho nên dự án được hỗ trợ ngân sách.

Từ đánh giá khả năng thanh toán, có thể xác định 3 tiêu chí của dự án:

- Khả thi về tài chính không có sự hỗ trợ của Chính phủ ngoài quản lý hợp đồng;

- Khả thi về tài chính với sự hỗ trợ của Chính phủ. Đầu tư khu vực tư nhân vẫn có thể thực hiện nếu phần lớn rủi ro của dự án được chuyển qua cho Chính phủ.

**Bước 4: Đánh giá khả thi của hợp đồng PPP**

*Trường hợp 1: Hợp đồng khai thác và bảo trì*

Các hợp đồng vận hành và bảo trì chuyển giao trách nhiệm khai thác cảng biển cho khu vực tư nhân với thoả thuận chuyển giao toàn diện các khía

**Bảng 4: Sơ lược hệ thống chấm điểm để đánh giá khả năng thanh toán**

Chỉ tiêu tài chính dự án	Các mức điểm				
	5	4	3	2	1
<b>1. Hoàn trả nợ</b>					
- Thanh toán bắt đầu từ năm X sau khi hoàn thành	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	Trên 8
+ Số lượng lần thanh toán	1 - 4	5 - 8	9 - 12	13 - 16	Trên 16
+ Thời gian thanh toán (năm)	1 - 6	6 - 10	11 - 15	16 - 20	Trên 20
<b>2. Tỷ lệ khả năng trả nợ (DSCR)</b>					
- DSCR tối thiểu	> 1,50	1,30 - 1,50	1,20 - 1,30	1,10 - 1,20	< 1,10
- DSCR trung bình	> 2,0	1,75 - 2,00	1,50 - 1,75	1,20 - 1,50	< 1,20
<b>3. Tỷ lệ hoàn vốn nội bộ</b>					
- IRR dự án (sau thuế)	$\geq 18\%$	15% - 18%	12% - 15%	10% - 12%	<10%
- IRR vốn chủ sở hữu	$\geq 20\%$	16% - 20%	13% - 16%	10% - 13%	<10%
<b>4. Nợ/vốn chủ sở hữu - nợ theo % chi phí dự án</b>					
	$\leq 50\%$	50% - 60%	60% - 70%	70% - 80%	>80%

Nguồn: Phát triển và quản lý đường cao tốc tại Việt Nam, Tháng 7/2007 Hà Nội- Việt Nam

cạnh dịch vụ và quản lý phù hợp với mục tiêu Nhà nước nhằm tăng cường hiệu quả, giảm thiểu thất thoát về doanh thu. Mặt khác, để đảm bảo tính khả thi của hợp đồng khai thác và bảo trì là năng lực hiện để thực hiện hợp đồng của nhà thầu tư nhân.

*Trường hợp 2: Hợp đồng chia khóa trao tay*

Thuận lợi cơ bản của các hợp đồng chia khóa trao tay đối với khu vực Nhà nước là sự chuyển giao các rủi ro thiết kế và xây dựng cho khu vực tư nhân, xét về sự tương đồng giữa các hợp đồng chia khóa trao tay DBOM và hợp đồng DBFM, thì mô hình chia khóa trao tay chỉ giới hạn với mô hình Thiết kế- Xây dựng hoặc Xây dựng - Chuyển giao.

*Trường hợp 3: Hợp đồng giao quyền khai thác và bảo trì*

Các hợp đồng giao quyền khai thác và bảo trì phân bổ quyền thi và giữ lại cước phí của công ty tư nhân. Rủi ro doanh thu giao thông cơ bản có thể giảm bằng việc cho phép một giai đoạn hoạt động

và thu phí của khu vực nhà nước trước giai đoạn đầu thầu. Điều này cho phép lưu lượng tàu ra vào cảng và doanh thu ổn định. Số liệu này cần được cấp cho các nhà thầu. Ở giai đoạn phát triển hiện nay của thị trường PPP Việt Nam, có rất ít công ty tư nhân có khả năng thực hiện hợp đồng này.

**4. Kết luận**

Để đầu tư phát triển và khai thác cảng biển một cách có hiệu quả vốn là một trong những yêu cầu tiên quyết, quan trọng. Đã có nhiều giải pháp khác nhau đề xuất cách thu hút vốn đầu tư phát triển và khai thác cảng, trong đó giải pháp sử dụng hình thức PPP với nhiều mô hình khác nhau là một trong những giải pháp được nhiều người quan tâm. Tuy vậy, với việc chỉ ra những ưu điểm, nhược điểm của từng mô hình sẽ giúp cho các nhà quản lý trong lĩnh vực cảng biển cân nhắc lựa chọn cho phù hợp với tình hình thực tế của cảng biển hiện nay. □

**Tài liệu tham khảo:**

Kỷ yếu Hội thảo hợp tác nhà nước-tư nhân PPP, Hà Nội 7- 2007.  
 Kỷ yếu Hội thảo quốc tế: Phát triển và quản lý đường cao tốc tại Việt Nam, Tháng 7/2007 Hà Nội- Việt Nam.  
 Bùi Bá Khiêm (2013), “Nghiên cứu giải pháp về vốn đầu tư khai thác cảng biển Việt Nam”, Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Giao thông vận tải.  
 Quyết định 16/2008/QĐ-Ttg ngày 28 tháng 01 năm 200 8 của Thủ tướng Chính phủ về việc Công bố danh mục phân loại cảng biển Việt Nam.  
 Quyết định số 2190/QĐ-TTg ngày 24 tháng 12 năm 2009 của Thủ tướng Chính phủ - Về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

**Basic benefits of public-private partnership model in port investment.**

*Abstract:*

*In the economic development orientation of our country today, sea economy development is a special direction, required constant attention, properly invested. However, the recession of the world economy in general has a major impact on investment plans for the marine economy. On the other hand, the model of public-private partnerships (PPP) although is used alot in road transport but relatively new in the field of sea port. So, it is a significant barrier to the selection of the construction and development of ports. This paper through the basic benefits to select the public-private partnership model in port investment.*

**Thông tin tác giả:**

\* **Bùi Bá Khiêm**, Tiến sĩ

- Cơ quan công tác: Trưởng phòng Đào tạo, Trường Đại học Hải Phòng;

- Lĩnh vực nghiên cứu chuyên sâu: Vận tải biển, cảng biển, kinh tế biển

- Các tạp chí đã đăng tải công trình nghiên cứu: Tạp chí Kinh tế và Phát triển, Tạp chí Giao thông vận tải

Email: khiemdhhp@gmail.com