CHÍNH SÁCH THÚC ĐẨY ĐẦU TƯ XANH CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI: THỰC TRẠNG VÀ MỘT SỐ VẤN ĐỀ ĐẶT RA

ThS. Nguyễn Thị Ngọc Lan*

Bài viết trình bày chính sách thúc đẩy đầu tư xanh vào các lĩnh vực đặc thù trong phát triển đô thị của thành phố Hà Nội, bao gồm giao thông xanh, năng lượng tái tạo và dịch vụ môi trường. Thông qua đánh giá thực tiễn triển khai chính sách, bài viết làm rõ một số vấn đề còn vướng mắc, cung cấp luận cứ khoa học và thực tiễn nhằm hoàn thiện chính sách, nâng cao hiệu quả thúc đẩy đầu tư xanh trên địa bàn thành phố trong thời gian tới.

• Từ khóa: *chính sách đầu tư xanh, giao thông xanh, năng lượng tái tạo, dịch vụ môi trường, Hà Nội.*

This paper examines policies for facilitating green investment in strategic sectors of urban development in Hanoi, particularly in green transport, renewable energy, and environmental services. Through an assessment of policy implementation practices, the study highlights several existing challenges and constraints. It thereby provides both theoretical and empirical evidence to strengthen the policy framework for enhancing green investment outcomes in Hanoi in the years ahead.

• Key words: *green investment policy, green transport, renewable energy, environmental services, Hanoi.*

Ngày nhận bài: 20/01/2026
Ngày gửi phản biện: 03/3/2026
Ngày duyệt đăng: 06/4/2026

DOI: https://doi.org/10.71374/jfarv.v26.i311.07

1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh biến đổi khí hậu diễn biến ngày càng phức tạp, quá trình đô thị hóa nhanh và áp lực môi trường gia tăng, chuyển đổi sang mô hình phát triển xanh, phát thải thấp đã trở thành xu thế tất yếu đối với các đô thị lớn trên thế giới. Thành phố Hà Nội đang hướng đến đạt được mục tiêu phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050.

Tốc độ tăng trưởng kinh tế cao đi kèm với gia tăng nhu cầu năng lượng, phương tiện giao thông cá nhân và mở rộng không gian đô thị đã khiến các vấn đề môi trường trở nên nghiêm trọng hơn, ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng sống và tính bền vững của đô thị. Trong bối cảnh đó, chuyển đổi xanh không chỉ là yêu cầu mang tính chiến lược dài hạn mà còn là nhu cầu cấp bách nhằm giải quyết các "điểm nghẽn" phát triển hiện nay của thành phố. Tuy nhiên, quá trình chuyển đổi xanh, đòi hỏi nguồn lực đầu tư rất lớn, vượt xa khả năng của ngân sách nhà nước. Điều này đặt ra yêu cầu phải xây dựng và hoàn thiện hệ thống chính sách nhằm khuyến khích, định hướng và dẫn dắt dòng vốn đầu tư xanh, đặc biệt trong một số lĩnh vực đặc thù phát triển đô thị như: giao thông xanh, năng lượng tái tạo, các dịch vụ môi trường như xử lý chất thải, nước thải, tái chế và kinh tế tuần hoàn.

2. Chính sách thúc đẩy đầu tư xanh trong một số lĩnh vực của thành phố Hà Nội

2.1. Chính sách thúc đẩy đầu tư trong lĩnh vực giao thông xanh

Thành phố Hà Nội đã ban hành nhiều chính sách tạo điều kiện đầu tư vào giao thông công cộng đô thị hướng tới mục tiêu chuyển đổi xanh, tập trung vào tuyến buýt xanh và đường sắt đô thị.

Đầu tư phát triển tuyến buýt đô thị

Nghị quyết số 07/2019/NQ-HĐND ngày 10/7/2019 của HĐND thành phố Hà Nội về "ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải" đã quy định một số chính sách ưu đãi đầu tư phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn lấy từ nguồn ngân sách thành phố như:

i) Hỗ trợ 100% tiền thuế nhập khẩu các thiết bị, phương tiện phục vụ hoạt động vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn đối với các thiết bị, phương tiện trong nước chưa sản xuất được hoặc trong nước đã sản xuất nhưng chưa đáp ứng được yêu cầu về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và tiêu chuẩn bảo vệ môi trường.

ii) Hỗ trợ 50% tiền lãi vay ngân hàng trong 05 năm đầu để đầu tư xây dựng hạ tầng vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn và mua sắm xe buýt sử dụng năng lượng sạch, cụ thể theo từng dự án được Ủy ban nhân dân Thành phố phê duyệt.

Năm 2024, thành phố Hà Nội đã ban hành Quyết định số 6004/QĐ-UBND ngày 18/11/2024 phê duyệt Đề án phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn Thành phố và Kế hoạch 149/KH-UBND ngày 28/5/2025 triển khai thực hiện. Đề án đặt ra lộ trình chuyển đổi theo tỷ lệ dự kiến, hướng tới hoàn thành 100% xe buýt sử dụng điện/năng lượng xanh chậm nhất năm 2030.

** NCS, Viện Kinh tế chính trị học, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh; email: nguyenngoclan.ktct@hcma.edu.vn*

Để hoàn thành mục tiêu này, Hà Nội dự kiến cần huy động nguồn lực phát triển phương tiện xe buýt từ hai nguồn chính:

i) Ngân sách nhà nước: hỗ trợ trợ giá phát sinh do phát triển các tuyến buýt mới; hỗ trợ vay mua phương tiện và đầu tư hạ tầng trạm điện/trạm nạp khí;

ii) Doanh nghiệp: mua phương tiện; đầu tư hạ tầng trạm điện/trạm nạp khí; chi trả một phần chi phí lãi vay.

Dự kiến tổng mức vốn đầu tư cho phát triển phương tiện xe buýt trong giai đoạn 2025-2035 là 13.586 tỷ đồng, trong đó, doanh nghiệp đầu tư 5.756 tỷ đồng, ngân sách nhà nước là 7.830 tỷ đồng (trong đó trợ giá là 6.837 tỷ đồng, hỗ trợ lãi vay phương tiện và hạ tầng là 993 tỷ đồng). Dự kiến tổng vốn đầu tư để chuyển đổi và phát triển phương tiện xe buýt sử dụng điện và năng lượng xanh đến năm 2035 là 56.035,1 tỷ đồng. Trong đó, nhà nước là 37.650,1 tỷ đồng (bao gồm 29.820,1 tỷ đồng cho kế hoạch chuyển đổi, 7.830 tỷ đồng cho kế hoạch phát triển); doanh nghiệp đầu tư 18.385 tỷ đồng (bao gồm 12.629 tỷ đồng cho chuyển đổi và 5.756 tỷ đồng cho phát triển) (UBND thành phố Hà Nội, 2025).

Về kết quả, tính đến 12/2025 thành phố Hà Nội có 27 tuyến xe buýt điện và xe sử dụng năng lượng xanh với 393 phương tiện, chiếm 20,7% tổng số xe buýt, trong đó hơn 250 xe là buýt điện. Một số doanh nghiệp tư nhân tham gia tích cực vào lĩnh vực này như Công ty Cổ phần vận tải và dịch vụ Liên Ninh, Công ty Cổ phần xe điện Hà Nội, Công ty CP Vận tải Newway, Công ty TNHH dịch vụ vận tải sinh thái Vinbus về phương tiện và hạ tầng trạm sạc (Minh Hạnh, 2025).

Đầu tư phát triển hệ thống đường sắt đô thị

Theo quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016, Hà Nội sẽ có 9 tuyến đường sắt đô thị khu vực trung tâm, (trong đó có 3 tuyến kéo để kết nối với đô thị vệ tinh) và 1 tuyến kết nối các đô thị vệ tinh với tổng chiều dài 410km. Tuy nhiên, trước yêu cầu cấp bách về chuyển đổi giao thông xanh của thành phố, Quy hoạch thủ đô giai đoạn 2021-2030 tầm nhìn 2050, đã xác định thành phố sẽ phát triển 15 tuyến đường sắt đô thị với tổng chiều dài hơn 618 km, hướng tới hoàn thành toàn mạng lưới trước năm 2045 - sớm 15 năm so với mục tiêu ban đầu (Thủ tướng Chính phủ, 2024). Đây được xem là bước đi chiến lược để hiện thực hóa mục tiêu phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050, đưa giao thông trở thành động lực phát triển xanh và bền vững cho nền kinh tế của thành phố.

Để thực hiện mục tiêu đó, thành phố Hà Nội đã xây dựng phương án huy động và cơ cấu nguồn vốn như sau:

Thứ nhất, Hà Nội xác định nguồn lực trong nước là cơ bản, lâu dài; ngân sách nhà nước giữ vai trò chủ đạo và quyết định; nguồn lực bên ngoài là quan trọng, tạo đột phá. Thành phố ưu tiên bố trí nguồn lực trong kế hoạch đầu tư công trung hạn, nguồn tăng thu, tiết kiệm chi hằng năm, khai thác hiệu quả nguồn lực từ quỹ đất, nguồn lực ngoài ngân sách cho phát triển giao thông vận tải đường sắt... Thực hiện rà soát các nguồn vốn đầu tư công (bao gồm ngân sách, vay trái phiếu, vay ODA và các nguồn vốn huy động hợp pháp khác) theo quy định hiện hành.

Thứ hai, thành phố đẩy mạnh thu hút các nhà đầu tư tư nhân theo hướng hợp tác công tư: Sử dụng ngân sách để đầu tư toàn bộ kết cấu hạ tầng, chỉ trả kinh phí thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ tái định cư. Còn với đầu tư mua sắm phương tiện đầu máy toa xe, hệ thống điều khiển, hệ thống thông tin, tín hiệu, thiết bị cơ điện... thì tổ chức đấu thầu theo một gói chung để lựa chọn nhà đầu tư tư nhân có sức cạnh tranh. Thực hiện chính sách ưu đãi, thu hút đầu tư tư nhân thông qua trao quyền khai thác một phần kết cấu hạ tầng, được tham gia đầu tư, phát triển các dự án trong khu vực TOD (phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng) được quy hoạch.

Hiện nay, hai dự án đầu tư đường sắt đô thị của thành phố đã đưa vào khai thác thương mại là tuyến Cát Linh - Hà Đông và Nhổn - Ga Hà Nội đều sử dụng vốn đầu tư từ viện trợ ODA của nước ngoài và vốn đối ứng từ ngân sách nhà nước. Thành phố đang nghiên cứu cơ chế để thu hút đầu tư tư nhân thông qua hình thức hợp tác công tư, trong điều kiện chính quyền thành phố được gia tăng mạnh mẽ quyền quyết định về đầu tư, tài chính, ngân sách, quy hoạch và con người theo Luật Thủ đô 2024 và Nghị quyết số 188/2025/QH15 ngày 19/2/2025 thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh với mục tiêu phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) góp phần giảm phát thải gây ô nhiễm môi trường. Theo đó, Nghị quyết 47/2024/NQ-HĐND của thành phố quy định thực hiện vùng phát thải thấp trên địa bàn Hà Nội có hiệu lực từ 01/01/2025 đã đặt giới hạn về đầu ra của phát thải. Đến cuối năm 2025, HĐND Thành phố tiếp tục thông qua Nghị quyết 57/2025/NQ-HĐND, thiết kế lộ trình áp dụng từ 2026 - 2030, trong đó có mốc thí điểm từ 01/7/2026 tại một số khu vực (Vành đai 1) trước khi mở rộng. Trong vùng phát thải thấp, thành phố sẽ ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng, phát triển hệ thống hạ tầng năng lượng sạch, cho phép các phương tiện giao thông đáp ứng tiêu chuẩn phát thải, sử dụng năng lượng sạch lưu thông và không đầu tư mới, đăng ký mới có kiểm soát đối với phương tiện sử dụng nhiên liệu hoá thạch và thành phố đang triển khai các biện phát giám sát và đầu tư lắp đặt các trạm đo, hệ thống camera giám sát phương tiện và chất lượng không khí trong vùng phát thải thấp.

Về mặt thể chế đầu tư xanh, sự kết hợp giữa chính sách chuyển đổi phương tiện công cộng và quy định về vùng phát thải thấp vừa thúc đẩy, vừa tạo ra áp lực đầu tư chuyển đổi xanh cho doanh nghiệp vận tải, đồng thời tạo ra kỳ vọng thu hút đầu tư vào các lĩnh vực liên quan như hạ tầng sạc, dịch vụ vận hành - bảo trì phương tiện điện, và đổi mới công nghệ quản lý giao thông. Tuy nhiên, rủi ro thể chế nằm ở chỗ: nếu thiếu cơ chế kiểm soát rủi ro, giá

dịch vụ vận tải công cộng không đủ bù chi phí vòng đời, cơ chế hợp tác công - tư không rõ ràng thì hiệu quả thu hút đầu tư sẽ hạn chế dù mục tiêu chính sách rõ ràng. Do đó, chất lượng chính sách ở đây không chỉ là ban hành kế hoạch mà còn là năng lực thực thi chính sách như thiết kế hợp đồng đặt hàng/đấu thầu dịch vụ công, cơ chế trợ giá, và xây dựng tiêu chuẩn kỹ thuật, minh bạch thông tin để nhà đầu tư yên tâm đầu tư vào lĩnh vực giao thông xanh.

2.2. Chính sách thúc đẩy đầu tư vào lĩnh vực năng lượng tái tạo

Giai đoạn 2020 - 2025, thành phố tập trung phát triển năng lượng tái tạo song song với việc thực hiện kế hoạch quốc gia về tiết kiệm và sử dụng năng lượng hiệu quả. Trong năm 2020, thành phố đã ban hành ba kế hoạch quan trọng bao gồm: Kế hoạch số 206-KH/TU ngày 16/9/2020 của Thành ủy Hà Nội về việc triển khai thực hiện Nghị Quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020 của Bộ Chính trị về định hướng Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Kế hoạch số 223/KH-UBND thực hiện Kế hoạch số 206-KH/TU của Thành ủy Hà Nội và Kế hoạch số 225/KH-UBND về Phát triển năng lượng tái tạo trên địa bàn thành phố Hà Nội giai đoạn 2021-2025 cùng trong ngày 28/11/2020. Các kế hoạch xác định mục tiêu và đề ra các nhóm giải pháp, đồng thời phân công trách nhiệm cụ thể của các Sở ngành, nhằm hiện thực hoá mục tiêu: "tỉ lệ các nguồn năng lượng tái tạo trong tổng cung năng lượng sơ cấp đạt khoảng 2% vào năm 2030; 5% vào năm 2045. Phấn đấu đến năm 2045, tổng công suất nguồn điện năng mặt trời ước đạt khoảng 700MW (triển khai lắp đặt đồng bộ điện mặt trời mái nhà tại các chung cư thấp tầng, tòa nhà cao tầng của Thành phố) và điện rác khoảng 300MW phù hợp với tiềm năng, đặc thù của Thành phố" (Thành uỷ Hà Nội, 2020).

Từ góc nhìn thể chế cho thấy Hà Nội đang hình thành "cặp chính sách" gồm: (i) mở rộng nguồn cung năng lượng sạch (đặc biệt điện mặt trời mái nhà và điện rác); (ii) giảm cầu năng lượng thông qua quản lý nhu cầu điện và hiệu quả năng lượng. Đây là cấu trúc phù hợp với đô thị tiêu thụ năng lượng lớn và hạn chế quỹ đất cho dự án tái tạo quy mô lớn. Tuy nhiên, trên thực tế các kết quả đạt được còn rất hạn chế. Tính đến năm 2024, Hà Nội mới phát triển 118 MWp - một con số khiêm tốn so với mục tiêu đặt ra là 1.500MW vào năm 2030, trong đó hơn 33,5 MWp là các dự án hình thành trước ngày 01/01/2021 khi cơ chế giá FiT ưu đãi của Quyết định số 13/2020/QĐ-TTg còn hiệu lực (Huy Kiên, 2025). Thách thức thể chế nằm ở chỗ: thủ tục pháp lý trong đầu tư điện mặt trời chưa thống nhất, cơ chế hợp tác đầu tư hay mô hình cho thuê mái còn thiếu hướng dẫn cụ thể, cơ chế giá/đấu nối do Trung ương quy định, trong khi hạ tầng điện tại một số khu vực cần tiếp tục được hoàn thiện. Những bất cập này đặt ra yêu cầu tăng cường phối hợp giữa các sở, ngành và đơn vị tư vấn, nhà đầu tư nhằm hỗ trợ doanh nghiệp. Vai trò của Thành phố vì vậy cần được nâng lên ở khâu "giảm chi phí giao dịch" thông qua xây dựng quy hoạch vị trí phù hợp, đơn giản hoá các thủ tục hành chính, xây dựng tiêu chuẩn kỹ thuật, dữ liệu lưới điện phân phối để tạo điều kiện cho các nhà đầu tư.

2.3. Chính sách thúc đẩy đầu tư vào lĩnh vực dịch vụ môi trường, xử lý chất thải

Chất thải là lĩnh vực Hà Nội có dư địa rõ rệt để chuyển từ "chi phí ngân sách" sang "tài sản năng lượng - vật liệu" thông qua điện rác và tái chế. Hà Nội đã tích cực thu hút, đa dạng hoá nguồn vốn tư nhân vào các dự án xử lý rác phát điện bao gồm vốn đầu tư FDI, các hình thức liên doanh đầu tư, hợp tác công - tư PPP. Điển hình là dự án Nhà máy điện rác Sóc Sơn với vốn đầu tư khoảng 7.000 tỷ đồng FDI dưới hình thức vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), do chủ đầu tư là Công ty cổ phần năng lượng môi trường Thiên Ý. Dự án bắt đầu hoạt động từ 7/2022 với công suất 4.000 tấn/ngày đánh dấu bước ngoặt cho xử lý rác và kinh tế tuần hoàn thành phố. Tiếp đó, Nhà máy điện rác Seraphin với vốn đầu tư khoảng 5.000 tỷ đồng đến từ tập đoàn tư nhân trong nước Amaccao. Đồng thời, Thành phố tiếp tục công bố thông báo mời quan tâm lựa chọn nhà đầu tư cho dự án "cải tạo môi trường và đốt rác phát điện" tại khu Nam Sơn, với cấu phần xây dựng nhà máy đốt rác phát điện công suất xử lý lớn và hạng mục xử lý bùn thải.

Về logic thể chế, dự án điện rác chỉ vận hành bền vững khi ba yếu tố đồng thời hiện diện: (1) bảo đảm nguồn cung rác đầu vào theo hợp đồng; (2) cơ chế ưu đãi đầu tư về giá điện/giá xử lý rác và nghĩa vụ thanh toán của Nhà nước đủ ổn định; (3) chuẩn môi trường và cơ chế giám sát phát thải minh bạch để giảm rủi ro xã hội. Trên thực tế, vẫn còn một số vướng mắc như sau:

- Khó khăn trong đảm bảo nguồn cung rác đầu vào: Chủ đầu tư sau khi đầu tư vào dự án điện rác, muốn tham gia vào dịch vụ xử lý rác thải cho thành phố phải thông qua phương thức đấu thầu hoặc đặt hàng (mỗi năm hoặc sau mỗi giai đoạn 5 năm). Nếu không được trở thành nhà cung cấp dịch vụ xử lý rác thải cho thành phố thì nhà đầu tư sẽ gặp phải rủi ro không có nguyên liệu chạy nhà máy, ảnh hưởng lớn tới lợi nhuận. Về giá cả, hiện nay chưa có quy định về định mức dự toán thu gom, vận chuyển và xử lý chất thải rắn, do đó, doanh nghiệp và địa phương chưa có cơ sở thực hiện. Ngoài ra, nguồn cung rác phụ thuộc vào công tác thu gom, tiếp nhận từ các quận/huyện (phường/xã hiện nay). Điều này đòi hỏi sự liên kết các đơn vị cung cấp dịch vụ thu gom rác thải ở Hà Nội và doanh nghiệp đầu tư điện rác thông qua chính quyền thành phố.

- Khó khăn trong đáp ứng tiêu chuẩn môi trường và cơ chế giám sát: Hiện nay chưa có quy chuẩn kỹ thuật liên quan đến dự án điện rác, về khoảng cách an toàn về môi trường, quy định hướng dẫn xử lý tro bay của lò đốt chất thải, nên khó khăn trong việc xử lý, đặc biệt khi khối lượng phát sinh lớn.

- Sự chồng chéo trong hệ thống pháp luật: Pháp luật về đất đai quy định ưu đãi về đất chỉ áp dụng cho dự án giao đất, cho thuê đất không qua đấu thầu trong khi các

dự án điện rác lại là các dự án qua đấu thầu hoặc đặt hàng (VCCI, 2024).

Để giải quyết các khó khăn này, Thành phố Hà Nội đã chủ động ban hành Quyết định 5771/QĐ-UBND về việc Ban hành Giá tối đa dịch vụ thu gom, vận chuyển, xử lý chất thải rắn sinh hoạt áp dụng đối với chủ đầu tư, cơ sở thu gom, vận chuyển và xử lý chất thải rắn sinh hoạt trên địa bàn thành phố Hà Nội. Ngoài các mức ưu đãi đầu tư được hưởng theo Luật Đầu tư và các văn bản pháp luật điều chỉnh liên quan, thành phố đã chủ động, linh hoạt trong chính sách ưu đãi đặc thù về trợ giá, ưu đãi đất đai và thuế, cụ thể là: Về thuế thu nhập doanh nghiệp: miễn thuế thu nhập doanh nghiệp 4 năm đầu, giảm 50% cho 9 năm tiếp theo; giảm 10% cho 15 năm tiếp. Về tiền thuê đất, miễn tiền thuê đất trong thời gian trong suốt thời gian dự án thay vì bằng thời gian xây dựng cơ bản (Phạm Văn Lợi, 2025). Thành phố có vai trò quan trọng trọng kiểm tra, giám sát tiến độ dự án, yêu cầu nhà đầu tư bố trí đủ nguồn lực để hoạt động theo tiến độ.

3. Một số vấn đề đặt ra đối với hoàn thiện thể chế thúc đẩy đầu tư xanh của thành phố Hà Nội

Hà Nội đã xác định các mục tiêu dài hạn và có trục chính sách rõ ràng: mục tiêu tăng trưởng xanh quốc gia và các quy định về giảm phát thải tạo ra kỳ vọng chính sách dài hạn, giúp thể chế địa phương có cơ sở để duy trì ưu tiên đầu tư xanh. Hệ thống chính sách thúc đẩy đầu tư xanh trên địa bàn thành phố Hà Nội cũng đạt được sự phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội của địa phương và đã đạt được những kết quả tích cực. Tuy nhiên, bên cạnh đó vẫn còn nổi lên một số vấn đề về mặt chính sách, cũng là những gợi ý để thành phố Hà Nội hoàn thiện chính sách thúc đẩy đầu tư đầu tư xanh trong thời gian tới.

Thứ nhất, thiếu khung tiêu chí thu hút đầu tư xanh có thể áp dụng trực tiếp cho thành phố. Về nguyên tắc, pháp luật môi trường hiện hành đã đặt nền tảng cho việc phân loại, sàng lọc dự án theo tiêu chí môi trường, coi đây là công cụ để phòng ngừa rủi ro và định hướng dòng vốn. Tuy nhiên, để biến định hướng đó thành một "hệ tiêu chí vận hành" phục vụ lập danh mục đầu tư công, hợp tác công tư, thu hút FDI, lựa chọn dự án ưu tiên của Hà Nội, vẫn nổi lên khoảng trống thực thi do thiếu bộ tiêu chí "xanh" có thể áp dụng trực tiếp cho danh mục dự án cấp thành phố. Vì vậy, việc xây dựng một bộ tiêu chí xanh cấp thành phố, với những tiêu chuẩn cụ thể hoá theo từng lĩnh vực là rất quan trọng, là cơ sở để định hướng nguồn lực đầu tư của thành phố.

Thứ hai, cơ chế ưu đãi - chia sẻ rủi ro chưa đủ hấp dẫn nhà đầu tư tư nhân tham gia hoặc tham gia hợp tác công tư. Một số lĩnh vực như xử lý chất thải, vận tải công cộng xanh phụ thuộc mạnh vào cơ chế đặt hàng/đấu thầu mua dịch vụ công, giá dịch vụ, trợ giá. Trong khi dự án năng lượng tái tạo lại phụ thuộc lớn vào cơ chế mua bán, giá/đấu nối vào hệ thống điện lưới quốc gia. Khi giá/đặt hàng thiếu ổn định hoặc cơ chế đặt hàng/đấu thầu thay đổi theo chu kỳ ngân sách, rủi ro đầu tư tăng cao làm giảm tính hấp dẫn của dự án đầu tư. Bên cạnh đó, cơ sở pháp lý cho hợp tác công tư trong phát triển hạ tầng giao thông và năng lượng còn thiếu, nên chưa thu hút tư nhân tham gia. Vì vậy, để tăng hiệu lực chính sách thúc đẩy đầu tư xanh, thành phố cần cụ thể hoá các quy định về cung cấp dịch vụ công, hợp đồng công tư, đảm bảo cơ chế chia sẻ rủi ro rõ ràng (khối lượng, chất lượng dịch vụ, biến động chi phí, cơ chế điều chỉnh giá…), giúp nhà đầu tư giảm bớt các rủi ro khi đầu tư vào các dự án xanh.

Thứ ba, điểm yếu của hạ tầng dữ liệu và trình độ kỹ thuật khiến tiêu chí xanh khó áp dụng nhất quán. Các dự án xanh đòi hỏi đo lường - báo cáo - thẩm tra (MRV) về phát thải, tiết kiệm năng lượng, giảm ô nhiễm, tỷ lệ tái chế… nhưng thực tế, dữ liệu thường phân tán theo sở/ngành, theo chủ dự án, theo nhà thầu. Hệ thống đo lường, đánh giá về chất lượng môi trường của thành phố vẫn còn đang hạn chế. Hà Nội đã có bước đi tích cực về mở dữ liệu, khi ban hành/bổ sung Danh mục dữ liệu mở theo quyết định 3478/QĐ-UBND và Quyết định 6536/QĐ-UBND thành phố. Tuy vậy, dữ liệu mở hiện nay mới là nền tảng chung; để phục vụ sàng lọc dự án xanh, cần tiến tới các tập dữ liệu chuyên đề (danh mục dự án xanh, suất đầu tư và chi phí vòng đời, hệ số phát thải, kết quả giảm phát thải theo dự án, tiến độ - hiệu quả môi trường sau vận hành…) được cập nhật định kỳ và có thể kiểm chứng.

Thứ tư, hạn chế trong mức độ và hiệu quả phối hợp liên ngành trong thúc đẩy đầu tư xanh. Hoạt động đầu tư nói chung và đầu tư xanh nói riêng là hoạt động gắn liền với nhiều lĩnh vực liên ngành: từ quy hoạch, đất đai, xây dựng, giao thông, môi trường, năng lượng... Vì thế, hiệu lực chính sách không chỉ nằm ở văn bản, mà nằm ở khả năng điều phối liên ngành và giảm chi phí tuân thủ. Thành phố cần phân công rõ ràng đơn vị chủ trì và chịu trách nhiệm chính trong từng lĩnh vực và xây dựng cơ chế phối hợp giữa các sở ngành liên quan, đồng thời nâng cao năng lực của đội ngũ cán bộ chuyên môn phụ trách về quy định pháp luật đặc thù về kinh tế, công nghệ kỹ thuật, môi trường của các dự án đầu tư xanh - một lĩnh vực còn khá mới mẻ hiện nay.

Tài liệu tham khảo:

HĐND thành phố Hà Nội (2019), Nghị quyết số 07/2019/NQ-HĐND ngày 10/7/2019 về việc ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải", xem tại: https://vbpl.vn/hanoi/Pages/vbpq-van-ban-goc.aspx?ItemID=137627

Minh Hạnh (2025), Hà Nội phát triển mạng lưới xe buýt xanh tăng kết nối đô thị, Báo Lao động, xem tại: https://laodong.vn/giao-thong/ha-noi-phat-trien-mang-luoi-xe-buyt-xanh-tang-ket-noi-do-thi-1621252.ldo

Huy Kiên (2025), Thúc đẩy phát triển điện mặt trời mái nhà tại các khu công nghiệp, khu chế xuất, Cổng thông tin điện tử UBND thành phố Hà Nội, xem tại: https://hanoi.gov.vn/tin-so-nganh/thuc-day-phat-trien-dien-mat-troi-mai-nha-tai-cac-khu-cong-nghiep-khu-che-xuat-425112816373758 7.htm

Phạm Văn Lợi (2025), Cơ chế, chính sách khuyến khích, hỗ trợ liên quan đến các dự án điện rác ở Việt Nam: Vướng mắc, bất cập và kiến nghị giải pháp hoàn thiện, Tạp chí Môi trường, số 10/2025, xem tại: https://tapchimoitruong.vn/dien-dan--trao-doi-21/co-che-chinh-sach-khuyen-khich-ho-tro-lien-quan-den-cac-du-an-dien-rac-o-viet-nam-vuong-mac-bat-cap-va-kien-nghi-giai-phap-hoan-thien-32667

Thành ủy Hà Nội (2020), Kế hoạch số 206-KH/TU về việc triển khai thực hiện Nghị Quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020 của Bộ Chính trị về định hướng Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, ngày 19/9/2020, xem tại: https://file.thanhuyhanoi.vn/thanhuy/public/Uploads/VanBan/2020/9/18/30000718/ec1e1ecd-fe3e-4b9b-b64e-bc1d5dab8ba6.pdf

Thủ tướng Chính phủ (2024), Quyết định số 1569/QĐ-TTg ngày 12/12/2024, Phê duyệt Quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, xem tại: https://vanban.chinhphu.vn/?pageid=27160&docid=211993

UBND thành phố Hà Nội (2024), Tờ trình số 204/TTr-UBND ngày 19/6/2024, Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô, xem tại: https://storage-vnportal.vnpt.vn/gov-hni/CrawlDownloads/vanban-hanoi-gov-vn/documents/10182/2518750/TTr-204-2024.pdf

UBND thành phố Hà Nội (2025), Quyết định số 6004/QĐ-UBND ngày 18/11/2024 phê duyệt Đề án phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn Thành phố, xem tại: https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Giao-thong-Van-tai/Quyet-dinh-6004-QD-UBND-2024-phat-trien-giao-thong-cong-cong-bang-xe-buyt-su-dung-dien-Ha-Noi-632243.aspx

VCCI (2024), Báo cáo Thủ tục đầu tư Nhà máy điện rác – Rào cản và giải pháp, xem tại: https://vcci.com.vn/an-pham/thu-tuc-dau-tu-nha-may-dien-rac-rao-can-va-giai-phap