

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ QUỐC DÂN**

-----

**NGUYỄN QUANG ĐỨC**

**CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG  
ĐẾN HIỆU QUẢ MÔ HÌNH HỢP TÁC CÔNG - TƯ (PPP)  
TRONG ĐẦU TƯ CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI  
Ở VIỆT NAM**

**LUẬN ÁN TIẾN SĨ  
NGÀNH QUẢN TRỊ KINH DOANH**

**HÀ NỘI - 2020**

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ QUỐC DÂN**

---

**NGUYỄN QUANG ĐỨC**

**CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG  
ĐẾN HIỆU QUẢ MÔ HÌNH HỢP TÁC CÔNG - TƯ (PPP)  
TRONG ĐẦU TƯ CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI  
Ở VIỆT NAM**

**Chuyên ngành: QUẢN TRỊ KINH DOANH (Khoa QTKD)**

**Mã số: 9340101**

**LUẬN ÁN TIẾN SĨ**

***Người hướng dẫn khoa học: PGS.TS. TRƯƠNG ĐOÀN THỂ***

**HÀ NỘI - 2020**

## **LỜI CAM ĐOAN**

Tôi đã đọc và hiểu về các hành vi vi phạm sự trung thực trong học thuật. Tôi cam kết bằng danh dự cá nhân rằng nghiên cứu này do tôi thực hiện và không vi phạm yêu cầu về sự trung thực trong học thuật.

*Hà Nội, ngày      tháng      năm 2020*

**Nghiên cứu sinh**

**Nguyễn Quang Đức**

## LỜI CẢM ƠN

Để hoàn thiện luận án này, NCS đã nhận được rất nhiều sự giúp đỡ từ gia đình, Thầy Cô, đồng nghiệp, bạn bè và những người thân.

NCS trân trọng gửi lời cảm ơn tới PGS.TS Trương Đoàn Thể - người đã tận tình hướng dẫn, luôn động viên, khích lệ NCS trong suốt quá trình thực hiện luận án.

NCS trân trọng cảm ơn sự quan tâm, giúp đỡ từ các Thầy, Cô giáo Khoa Quản trị Kinh doanh; Viện Đào tạo Sau Đại học trường Đại học Kinh tế Quốc dân và các cơ quan liên quan đã giúp đỡ NCS hoàn thành luận án này.

*Hà Nội, ngày      tháng      năm 2020*

**Nghiên cứu sinh**

**Nguyễn Quang Đức**

## MỤC LỤC

|   |             |
|---|-------------|
| <b>LỜI CAM ĐOAN .....</b>   | <b>i</b>    |
| <b>LỜI CẢM ƠN .....</b>   | <b>ii</b>   |
| <b>MỤC LỤC .....</b>  | <b>iii</b>  |
| <b>DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT .....</b>   | <b>vii</b>  |
| <b>DANH MỤC BẢNG .....</b>  | <b>viii</b> |
| <b>DANH MỤC HÌNH .....</b>  | <b>x</b>    |
| <b>PHẦN MỞ ĐẦU .....</b>  | <b>1</b>    |
| <b>CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN CÁC NGHIÊN CỨU .....</b>   | <b>10</b>   |
| <b>LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN .....</b>   | <b>10</b>   |
| <b>1.1. Các công trình nghiên cứu nước ngoài có liên quan đến hợp tác công - tư .....</b>   | <b>10</b>   |
| 1.1.1. Những công trình nghiên cứu về hợp tác công tư trên bình diện chung, với ý nghĩa tạo khung lý thuyết cho việc phân tích hợp tác công tư trong điều kiện kinh tế thị trường và hội nhập quốc tế ..... | 10          |
| 1.1.2. Những nghiên cứu đề cập đến các hình thức hợp tác công tư gắn với những cơ chế, phương thức tương ứng trong nền kinh tế thị trường .....   | 14          |
| 1.1.3. Những nghiên cứu phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến sự thành công hoặc thất bại của hợp tác công tư và giải pháp nâng cao hiệu quả của các dự án hợp tác công tư. ....                               | 15          |
| 1.1.4. Những nghiên cứu hợp tác công tư trong quản lý và phát triển các lĩnh vực cụ thể của đời sống kinh tế - xã hội. ....   | 16          |
| <b>1.2. Các công trình nghiên cứu ở trong nước có liên quan đến hợp tác công tư và hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải .....</b>  | <b>19</b>   |
| 1.2.1. Nhóm các công trình khoa học nghiên cứu về hợp tác công - tư trong cung cấp dịch vụ công .....   | 20          |
| 1.2.2. Nhóm các công trình nghiên cứu về thể chế, pháp lý cho hoạt động hợp tác công tư ở Việt Nam .....  | 21          |
| 1.2.3. Nhóm các công trình khoa học nghiên cứu về hợp tác công - tư trong lĩnh vực giao thông vận tải .....   | 22          |
| <b>1.3. Khái quát những kết quả của các công trình nghiên cứu có liên quan, khoảng trống và định hướng nghiên cứu của luận án.....</b>  | <b>24</b>   |
| 1.3.1. Khái quát những kết quả của các công trình nghiên cứu có liên quan.....  | 24          |
| 1.3.2. Khoảng trống và định hướng nghiên cứu của luận án.....   | 25          |
| <b>TÓM TẮT CHƯƠNG 1 .....</b>   | <b>27</b>   |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HỢP TÁC CÔNG TƯ VÀ CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN HIỆU QUẢ MÔ HÌNH HỢP TÁC CÔNG TƯ TRONG ĐẦU TƯ CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI.....</b> | <b>28</b> |
| <b>2.1. Khái niệm và vai trò trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải.....</b>  | <b>28</b> |
| 2.1.1. Khái niệm hạ tầng giao thông.....   | 28        |
| 2.1.2. Phân loại Hạ tầng giao thông vận tải.....   | 29        |
| 2.1.3. Vai trò của hạ tầng giao thông.....   | 30        |
| <b>2.2. Mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ..</b>   | <b>34</b> |
| 2.2.1. Mô hình hợp tác công - tư .....   | 34        |
| 2.2.2. Hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng .....   | 40        |
| <b>2.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư .....</b>   | <b>43</b> |
| 2.3.1. Nhân tố thứ nhất: Vai trò của chính phủ .....   | 45        |
| 2.3.2. Nhân tố thứ hai: Lựa chọn đối tác tư nhân.....  | 45        |
| 2.3.3. Nhân tố thứ ba: Phân bổ các rủi ro của dự án .....  | 46        |
| 2.3.4. Nhân tố thứ tư: Cấu trúc tài trợ của dự án PPP .....  | 47        |
| <b>2.4. Lý thuyết các bên có liên quan ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông.....</b>                           | <b>50</b> |
| <b>TÓM TẮT CHƯƠNG 2 .....</b>  | <b>57</b> |
| <b>CHƯƠNG 3: PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU .....</b>  | <b>58</b> |
| <b>3.1. Quy trình nghiên cứu.....</b>  | <b>58</b> |
| <b>3.2. Đề xuất mô hình nghiên cứu và giả thuyết nghiên cứu .....</b>  | <b>60</b> |
| 3.2.1. Thang đo hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam bao gồm 03 biến quan sát (Bảng 3.1) .....                  | 61        |
| 3.2.2. Thang đo sự cam kết của khu vực Nhà nước bao gồm 11 biến quan sát (Bảng 3.2).....   | 62        |
| 3.2.3. Thang đo môi trường đầu tư bao gồm 07 biến quan sát (Bảng 3.3).....   | 62        |
| 3.2.4. Thang đo hỗ trợ của bên cho vay bao gồm 04 biến quan sát (Bảng 3.4) .....   | 63        |
| 3.2.5. Thang đo đặc điểm dự án bao gồm 03 biến quan sát (Bảng 3.5) .....   | 63        |
| 3.2.6. Thang đo thái độ của khu vực tư nhân bao gồm 03 biến quan sát (Bảng 3.6) ....   | 64        |
| 3.2.7. Thang đo năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân bao gồm 05 biến quan sát (Bảng 3.7) .....  | 64        |
| 3.2.8. Thang đo sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ bao gồm 02 biến quan sát (Bảng 3.8) .....  | 65        |
| <b>3.3. Khái quát các phương pháp nghiên cứu chính .....</b>   | <b>65</b> |
| <b>3.4. Nghiên cứu định tính .....</b>   | <b>66</b> |
| <b>3.5. Nghiên cứu định lượng .....</b>  | <b>67</b> |

|   |            |
|---|------------|
| 3.5.1. Nghiên cứu định lượng sơ bộ .....  | 67         |
| 3.5.2. Nghiên cứu định lượng chính thức .....   | 69         |
| 3.5.3. Nội dung nghiên cứu định lượng chính thức .....  | 72         |
| <b>TÓM TẮT CHƯƠNG 3 .....</b>   | <b>75</b>  |
| <b>CHƯƠNG 4: PHÂN TÍCH VÀ THẢO LUẬN KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU .....</b>  | <b>76</b>  |
| <b>4.1. Thực trạng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam .....</b>  | <b>76</b>  |
| <b>4.2. Thực trạng các dự án hợp tác công - tư trong đầu tư hạ tầng giao thông ..</b>   | <b>81</b>  |
| <b>4.3. Những kết quả đạt được .....</b>  | <b>88</b>  |
| <b>4.4. Những hạn chế trong triển khai thực hiện các dự án PPP trong lĩnh vực giao thông tại Việt Nam .....</b>   | <b>90</b>  |
| 4.4.1. Về thể chế chính sách .....  | 90         |
| 4.4.2. Ngân sách nhà nước hạn hẹp để chuẩn bị và tham gia trong các dự án PPP ....  | 92         |
| 4.4.3. Nguồn cung cấp tín dụng cho các dự án .....  | 92         |
| 4.4.4. Về nguồn nhân lực .....  | 93         |
| 4.4.5. Về chính sách phí và sự đồng thuận của xã hội .....  | 93         |
| <b>4.5. Phân tích kết quả nghiên cứu về các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại Việt Nam .....</b>     | <b>94</b>  |
| 4.5.1. Mô tả mẫu nghiên cứu .....   | 94         |
| 4.5.2. Kết quả kiểm định độ tin cậy của thang đo .....  | 95         |
| <b>4.6. Mô hình hồi quy và các yếu tố tác động đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam .....</b>          | <b>104</b> |
| 4.6.1. Kiểm định hệ số tương quan r .....   | 104        |
| 4.6.2. Ước lượng mô hình hồi quy mẫu .....  | 106        |
| 4.6.3. Biện luận hệ số hồi quy Beta chưa chuẩn hóa .....  | 107        |
| 4.6.4. Kiểm định giải thuyết về ý nghĩa của hệ số hồi quy .....   | 108        |
| 4.6.5. Kiểm định giả thiết của mô hình nghiên cứu .....   | 108        |
| 4.6.6. Đánh giá độ phù hợp của mô hình .....  | 109        |
| <b>4.7. Kiểm định sự vi phạm các giả định hồi quy .....</b>   | <b>109</b> |
| 4.7.1. Hiện tượng đa cộng tuyến .....   | 109        |
| 4.7.2. Phân phối chuẩn phần dư .....  | 110        |
| <b>4.8. Thảo luận kết quả nghiên cứu .....</b>  | <b>112</b> |
| <b>TÓM TẮT CHƯƠNG 4 .....</b>   | <b>118</b> |
| <b>CHƯƠNG 5: GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN CÁC NHÂN TỐ NHẪM NÂNG CAO HIỆU QUẢ MÔ HÌNH HỢP TÁC CÔNG TƯ TRONG ĐẦU TƯ CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI Ở VIỆT NAM .....</b> | <b>119</b> |
| <b>5.1. Các định hướng cụ thể về hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải .....</b>  | <b>119</b> |

|  |            |
|--|------------|
| 5.1.1. Nhu cầu phát triển giao thông vận tải.....  | 120        |
| 5.1.2. Các định hướng về phát triển mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư hạ tầng giao thông Việt Nam .....   | 121        |
| <b>5.2. Một số giải pháp hoàn thiện các nhân tố nhằm nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông tại Việt Nam.....</b> | <b>123</b> |
| 5.2.1. Tăng cường sự cam kết của khu vực Nhà nước .....  | 124        |
| 5.2.2. Đẩy nhanh việc hoàn thiện nhân tố môi trường đầu tư .....   | 135        |
| 5.2.3. Đối với nhân tố đặc điểm dự án PPP giao thông.....  | 137        |
| 5.2.4. Đối với khu vực tư nhân.....  | 138        |
| 5.2.5. Tăng cường hỗ trợ của bên cho vay .....   | 139        |
| 5.2.6. Đối với người sử dụng dịch vụ.....  | 140        |
| <b>TÓM TẮT CHƯƠNG 5 .....</b>  | <b>142</b> |
| <b>KẾT LUẬN .....</b>  | <b>143</b> |
| <b>DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU CỦA TÁC GIẢ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN.....</b>  | <b>145</b> |
| <b>TÀI LIỆU THAM KHẢO.....</b>   | <b>146</b> |
| <b>PHỤ LỤC .....</b>   | <b>162</b> |



**DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT**

|         |                            |
|---------|----------------------------|
| CHK, SB | Cảng hàng không, sân bay   |
| CSHT    | Cơ sở hạ tầng              |
| CSHTGT  | Cơ sở hạ tầng giao thông   |
| GTVT    | Giao thông vận tải         |
| HTGT    | Hạ tầng giao thông         |
| KCHTGT  | Kết cấu hạ tầng giao thông |
| NSNN    | Ngân sách nhà nước         |
| PPP     | Hợp tác công tư            |
| TMĐT    | Tổng mức đầu tư            |
| UBND    | Ủy ban nhân dân            |

## DANH MỤC BẢNG

|   |     |
|---|-----|
| Bảng 2.1: Các hình thức hợp tác công tư PPP.....  | 38  |
| Bảng 2.2: Ma trận chia sẻ rủi ro của dự án Westlink M7.....   | 47  |
| Bảng 2.3: Các chiến lược tài trợ cho PPP theo điều kiện rủi ro .....  | 48  |
| Bảng 3.1: Thang đo hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.....   | 61  |
| Bảng 3.2: Thang đo sự cam kết của khu vực Nhà nước.....   | 62  |
| Bảng 3.3: Thang đo môi trường đầu tư .....  | 63  |
| Bảng 3.4: Thang đo hỗ trợ của bên cho vay .....   | 63  |
| Bảng 3.5: Thang đo đặc điểm dự án.....  | 64  |
| Bảng 3.6: Thái độ của khu vực tư nhân.....  | 64  |
| Bảng 3.7: Thang đo năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân .....  | 65  |
| Bảng 3.8: Thang đo sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ .....  | 65  |
| Bảng 3.9: Thang đo các nhân tố ảnh hưởng hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam .....                  | 68  |
| Bảng 4.1: Vốn đầu tư phát triển đường cao tốc.....  | 80  |
| Bảng 4.2: Tổng hợp giá trị giải ngân các nguồn vốn đầu tư phát triển KCHTGT giai đoạn 2011-2015 .....   | 81  |
| Bảng 4.3: Tổng hợp số lượng, tổng mức đầu tư các cảng, bến thủy nội địa đầu tư theo hình thức xã hội hóa .....  | 86  |
| Bảng 4.4: Mô tả mẫu nghiên cứu .....  | 95  |
| Bảng 4.5: Tổng hợp kết quả kiểm định thang đo các nhân tố .....   | 97  |
| Bảng 4.6: Bảng hệ số KMO và kiểm định Barlett's.....  | 99  |
| Bảng 4.7: Bảng hệ số Eigenvalues .....  | 100 |
| Bảng 4.8: Bảng kết quả phân tích các nhân tố .....  | 101 |
| Bảng 4.9: Bảng hệ số KMO và kiểm định Barlett's.....  | 102 |
| Bảng 4.10: Bảng hệ số Eigenvalues .....   | 103 |
| Bảng 4.11: Bảng kết quả phân tích nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam ..... | 103 |

|  |     |
|--|-----|
| Bảng 4.12: Bảng tóm tắt và đặt tên nhân tố .....                                 | 104 |
| Bảng 4.13: Ma trận tương quan giữa các nhân tố .....                             | 105 |
| Bảng 4.14: Kết quả hệ số hồi quy.....  | 106 |
| Bảng 4.15: Kiểm định giả thuyết của mô hình nghiên cứu .....                     | 108 |
| Bảng 4.16: Chỉ tiêu đánh giá sự phù hợp mô hình hồi quy.....                     | 109 |
| Bảng 4.17: Bảng phân tích phương sai ANOVA .....                                 | 109 |
| Bảng 4.18: Xác định tầm quan trọng của các biến độc lập với biến phụ thuộc ..... | 112 |

## DANH MỤC HÌNH

|  |     |
|--|-----|
| Hình 2.1: Các nhân tố tác động đến hiệu quả của PPP .....                            | 45  |
| Hình 2.2: Các nguyên tắc chính để phân bổ các rủi ro của dự án PPP .....             | 46  |
| Hình 2.3: So sánh việc trợ giá truyền thống và trợ giá dựa trên kết quả đầu ra ..... | 49  |
| Hình 3.1: Quy trình nghiên cứu luận án .....   | 59  |
| Hình 3.2: Mô hình nghiên cứu đề xuất và các giả thuyết nghiên cứu .....              | 61  |
| Hình 4.1: Thực trạng tính theo nguồn vốn đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông .....       | 78  |
| Hình 4.2: Thực trạng vốn đầu tư vào cơ sở hạ tầng GTVT theo lĩnh vực .....           | 79  |
| Hình 4.3: Nhu cầu vốn cho phát triển giao thông đường bộ từ năm 2016 - 2020 .....    | 80  |
| Hình 4.4: Đồ thị Histogram của phần dư đã chuẩn hóa .....                            | 110 |
| Hình 4.5: Đồ thị P-P plot của phần dư đã chuẩn hóa .....                             | 110 |
| Hình 4.6: Đồ thị phân tán giữa các phần dư và giá trị dự đoán .....                  | 111 |

## PHẦN MỞ ĐẦU

### 1. Sự cần thiết của nghiên cứu

Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải có vai trò đặc biệt quan trọng trong việc phát triển kinh tế - xã hội của bất cứ quốc gia, vùng lãnh thổ nào. Hệ thống giao thông vận tải hiện đại đồng bộ thuận lợi là điều kiện tiên đề quan trọng thúc đẩy các hoạt động kinh tế - xã hội, giao lưu hàng hóa phát triển. Như mạch máu của nền kinh tế, giao thông vận tải phát triển sẽ đem lại hiệu quả, sự thông suốt cho nền kinh tế quốc gia; kết nối các vùng, địa phương cũng như quốc tế sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho các ngành lĩnh vực khác cùng phát triển; cơ hội hợp tác, kinh doanh trong nước và quốc tế được mở rộng; kinh tế xã hội được cải thiện và đẩy mạnh hội nhập kinh tế quốc tế. Hạ tầng giao thông chỉ có thể phát triển đồng bộ thông qua vai trò định hướng, chiến lược của Nhà nước điều tiết, phân bổ mọi nguồn lực của quốc gia.

Nhận thức được tầm quan trọng của việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, tháng 12/2004 Thủ tướng Chính phủ đã ra Quyết định số 206/2004/QĐ-TTg về việc phê duyệt chiến lược Phát triển giao thông Việt Nam định hướng đến năm 2020 và ngày 25 tháng 02 năm 2013 Thủ tướng Chính phủ đã ra Quyết định số 355/QĐ-TTg về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030. Theo đó nhu cầu về vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông của Việt Nam đến năm 2020 là rất lớn, kế hoạch hàng năm dành khoảng 3,5%-4,5% GDP vốn ngân sách nhà nước và trái phiếu Chính phủ tương đương khoảng 137.000 nghìn tỷ đến 176.000 tỷ đồng. Theo tính toán của Bộ Giao thông vận tải, nhu cầu vốn đầu tư từ 2016 đến năm 2020 là khoảng 960 nghìn tỷ đồng. Mặc dù, Chính phủ luôn dành sự quan tâm đặc biệt, ưu tiên bố trí nguồn lực đầu tư từ ngân sách nhà nước (NSNN), trái phiếu chính phủ, vốn hỗ trợ phát triển chính thức đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông. Song do yêu cầu phát triển nhanh, đồng bộ hạ tầng giao thông vận tải sẽ gặp nhiều thách thức, trở ngại do cần nguồn vốn đầu tư rất lớn, thời gian thu hồi vốn lâu, rủi ro cao, cần có sự tham gia của nhiều bên liên quan. Khả năng đáp ứng của các nguồn vốn hiện có cho đầu tư hạ tầng giao thông như: Ngân sách Nhà nước, ODA, trái phiếu chính phủ... chỉ đáp ứng khoảng 20 % nhu cầu. Trong tương lai gần, với những thay đổi không ngừng trong cơ cấu kinh tế, bao gồm cả quá trình đô thị hóa, công nghiệp hóa và hội nhập toàn cầu, nhu cầu về các dịch vụ hạ tầng tại các lĩnh vực trọng yếu như giao thông vận tải ở Việt Nam tiếp tục tăng mạnh.

Một trong những phương thức huy động vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kinh tế xã hội trong đó có cơ sở hạ tầng giao thông có hiệu quả đã được nghiên cứu và triển

khai áp dụng thành công ở nhiều quốc gia trên thế giới là hợp tác công tư - PPP. Mô hình hợp tác đầu tư giữa Nhà nước và tư nhân (PPP) chính là sự lựa chọn phù hợp nhất đối với nước ta hiện nay.

Về mặt lý thuyết, khái niệm hợp tác công - tư lần đầu tiên xuất hiện trong các chương trình đào tạo và được triển khai áp dụng trong phát triển cơ sở hạ tầng kinh tế xã hội ở Hoa Kỳ. Những lợi ích và hiệu quả của mô hình PPP được khẳng định và sau đó nhanh chóng được nghiên cứu, triển khai tại nhiều quốc gia trên thế giới. Đến nay hình thức đầu tư theo mô hình hợp tác giữa Nhà nước – tư nhân (PPP) đã được nghiên cứu và áp dụng thành công tại hơn 50 quốc gia trên thế giới, PPP không chỉ được áp dụng ở các quốc gia đã phát triển mà ở cả các nền kinh tế mới nổi.

Về bản chất, hợp tác công- tư là sự thỏa thuận giữa khu vực công (Chính phủ hoặc cơ quan có thẩm quyền khác) và khu vực tư nhân, dẫn đến khu vực tư nhân cung cấp các dự án hoặc dịch vụ công cộng. Yếu tố chính của một sự hợp tác công - tư là một chuyển giao đầu tư, trách nhiệm và lợi ích từ các đối tác khu vực công cho các đối tác khu vực tư nhân. Nói cách khác quan hệ đối tác công – tư phối hợp thực hiện dự án, thu hút vốn đầu tư tư nhân cùng chia sẻ trách nhiệm, lợi ích và sự rủi ro, qua đó cải thiện chất lượng các dịch vụ công và mang lại cơ hội kinh doanh cho nhà đầu tư tư nhân.

Cho đến nay đã có nhiều nghiên cứu trong và ngoài nước về hợp tác công - tư trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kinh tế - xã hội nói chung và trong ngành giao thông nói riêng. Các nghiên cứu dựa trên quan điểm và cách tiếp cận khác nhau. Cách tiếp cận dựa trên kinh tế học Jean-Etienne de Bettignies & Thomas W. Ross, (2004); Darrino Grimsey, Mervyn Lewis, (2005); Marian Moszoro & Paweł Gąsiorowski, (2008). Nhìn chung các nghiên cứu theo cách tiếp cận kinh tế học khẳng định vai trò, lợi ích, tầm quan trọng và khả năng của hợp tác công - tư trong huy động nguồn lực xã hội nhằm bố trí, huy động, sử dụng, cơ cấu nguồn cấu vốn tối ưu giữa khu vực tư nhân và khu vực công vào phát triển kinh tế xã hội phục vụ lợi ích công cộng. Hợp tác công tư cho phép cộng hưởng tốt nhất thế mạnh của các bên tham gia, khắc phục hạn chế nguồn lực của Nhà nước, khai thác, thế mạnh, năng lực và kinh nghiệm quản lý của khu vực tư nhân; thực hiện phân bổ lại vai trò, động cơ và trách nhiệm của các bên tham gia, cho phép Chính phủ và khu vực tư nhân chia sẻ rủi ro, nâng cao hiệu quả và chất lượng các dịch vụ công cộng.

Các công trình dựa trên lý thuyết hành chính công, David Osborne, Ted Gaebler (1997) chủ yếu xem xét từ khía cạnh đổi mới cơ cấu, chức năng, phương thức quản lý của khu vực công theo hướng mở rộng cạnh tranh trong khu vực công và để cho tư nhân tham gia nhiều hơn vào các dịch vụ công cộng.

Các nghiên cứu dựa trên quan điểm pháp lý thể chế Bharti Thakar, (2009), E. R. Yescombe, (2007) phân tích ảnh hưởng khung pháp lý, các vấn đề về chính sách trong

việc thực thi các hoạt động hợp tác công tư; làm rõ nguồn tài trợ, cơ cấu tài chính, đánh giá rủi ro của các bên khi tham gia hợp tác để phù hợp với khuôn khổ chính sách công của nhà nước.

Ngoài ra các nghiên cứu được thực hiện nhằm xác định mô hình hợp tác công tư hiệu quả, Stefano Gatti, Stefanie Kleimeier & Marco Percoco (2008), Jean-Etienne de Bettignies & Thomas W. Ross (2004); các nhân tố ảnh hưởng đến sự thành công hoặc thất bại của hợp tác công tư trong cơ sở hạ tầng; Mona Hammami, Jean-Francois Ruhashyankiko & Etienne B. Yehoue (2006).

Nhiều nghiên cứu về hợp tác công tư trong quản lý và phát triển các lĩnh vực cụ thể của đời sống kinh tế - xã hội. Thuộc nhóm này khá đa dạng, phong phú. Hợp tác công tư trong xây dựng cơ sở hạ tầng và dịch vụ công như nghiên cứu của Elizabeth Fife & Laura Hosman, (2008), trong quản lý và phát triển y tế hệ thống an sinh xã hội hoặc cơ sở hạ tầng xã hội; Johannes Jütting (1999), trong phát triển hệ thống nhà ở xã hội; trong giáo dục như nghiên cứu của Harry Anthony Patrinos, Felipe Barrera-Osorio & Juliana Guáqueta (2009); trong cung cấp nước sạch và thoát nước thải như nghiên cứu của Jennifer Baumert & Laura Bloodgood, (2004); trong giải quyết lao động và việc làm như nghiên cứu của Alfonso Arellano, Florentino Felgueroso, Pablo Vázquez & Enrique González (2008). Đối với lĩnh vực giao thông vận tải có nghiên cứu hợp tác công tư trong phát triển hệ thống giao thông vận tải như của Antonio Estache, Ellis Juan & Lourdes Trujillo (2007); trong cung ứng dịch vụ giao thông vận tải như nghiên cứu của M J Witkiss, J L Hine & S D Ellis (1999) và nghiên cứu của Engr. Paul Chukwuka Ugboaja (2010).

Nhìn chung các công trình ở ngoài nước khá phong phú đa dạng, có ý nghĩa rất quan trọng trong việc đặt nền móng về lý luận trong lĩnh vực hợp tác công tư. Chúng tạo nên cách nhìn tổng quát về hợp tác công tư; phân tích lý thuyết về khái niệm, vai trò, kinh nghiệm thực hiện hợp tác công tư trên các lĩnh vực của đời sống kinh tế - xã hội; đánh giá những thành công và thất bại của việc hợp tác công tư mà các nước trên thế giới đã và đang thực hiện.

Mặc dù hợp tác công tư là một trong những hình thức hợp tác có hiệu quả để huy động vốn cho phát triển cơ sở hạ tầng trên thế giới nhưng ở Việt Nam việc nghiên cứu mô hình hợp tác công tư còn khá khiêm tốn. Những nghiên cứu về PPP mới chỉ xuất hiện trong thời gian gần đây, tập trung vào nghiên cứu về thể chế, pháp lý cho hoạt động hợp tác công tư ở Việt Nam như của Mai Thị Thu (2016); Đoàn Minh Huân (2012); và hợp tác công tư trong một số lĩnh vực cụ thể như trong lĩnh vực y tế của Nguyễn Thị Kim Dung (2008); trong lĩnh vực an sinh xã hội như của Sở Đình Thành và Bùi Thị Mai Hoài (2014); trong quản lý hiệu quả dự án đầu tư phát triển đô thị theo hình thức đối tác – công tư ở Việt Nam như của Nam Hoàng Anh Tuấn (2019). Riêng đối với

lĩnh vực cơ sở hạ tầng giao thông gần đây đã có một số tác giả nghiên cứu trong đó tập trung vào lĩnh vực phát triển mạng lưới đường bộ như của Nguyễn Hồng Thái (2010); Huỳnh Thị Thúy Giang (2012); Phạm Diễm Hằng (2019). Có thể thấy rằng hầu hết các công trình nghiên cứu trong nước chủ yếu nghiên cứu các yếu tố riêng lẻ trong đó nhiều nhất được đề cập tới là khuôn khổ thể chế, pháp lý trong hợp tác công tư mà chưa cho thấy đầy đủ các yếu tố và mối quan hệ thúc đẩy giữa các nhân tố ảnh hưởng tới tính hiệu quả của các mô hình hợp tác công tư tại Việt nam. Đây là một trong những nguyên nhân dẫn đến mô hình hợp tác công tư trong giao thông vận tải đã được triển khai trong nhiều dự án nhưng hiệu quả vẫn chưa được như mong muốn.

Trong thực tế, Đảng và Nhà nước Việt nam luôn nhận thức rõ tầm quan trọng của hợp tác công - tư trong phát triển cơ sở hạ tầng nói chung và giao thông nói riêng. Trước những thách thức đặt ra trong bối cảnh mới, hợp tác công tư được coi như giải pháp cải cách khu vực công, tái cơ cấu khu vực nhà nước, có phạm vi hoạt động bao trùm nhiều lĩnh vực và đem lại những lợi ích kinh tế xã hội to lớn. Đây là một phương cách mới và hiệu quả giúp nhà nước giải quyết vấn đề thiếu hụt trầm trọng về nguồn vốn cho đầu tư phát triển. Chính phủ đối mặt với nhu cầu ngày càng tăng trong việc tìm đủ nguồn tài chính để phát triển và duy trì cơ sở hạ tầng. Đặc biệt là trong bối cảnh áp lực đòi hỏi tăng trưởng kinh tế nhanh, ngân sách nhà nước luôn thâm hụt, tỷ lệ nợ công ngày càng tăng cao, nguồn vốn ODA ngày càng hạn chế và khó tiếp cận thì việc để khu vực tư nhân tham gia cùng với nhà nước là một xu hướng tất yếu, đây sẽ là hành động “mở van”, “khơi nguồn” cho lượng vốn dồi dào trong nước và ngoài nước tràn vào nền kinh tế vốn đã, đang khô hạn về vốn cho đầu tư và phát triển đất nước.

Quán triệt chủ trương huy động nguồn vốn tư nhân trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Nghị định 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức đối tác công tư; cùng với đó là những chính sách và giải pháp được ban hành nhằm đưa chủ trương đó vào hiện thực. Trong một thời gian ngắn nhiều dự án hợp tác đầu tư theo hình thức PPP trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đã được phê duyệt, triển khai trong thực tế. Kết quả thu hút đầu tư tư nhân, trong lĩnh vực đường bộ trong giai đoạn 2013 – 2018 là 71 dự án BOT với tổng mức đầu tư khoảng 202.556 tỷ đồng; nhờ đó thu hút các dự án PPP, hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam đã được nâng cấp và xây dựng mới, thay đổi rất tích cực. Thông qua việc thực hiện xã hội hoá, đầu tư theo hình thức PPP, các dự án giao thông đã được đầu tư xây dựng theo hướng hiện đại, phát triển được các kỹ thuật mới, đặc biệt là một số dự án mới được đầu tư xây dựng đồng bộ, hiện đại, góp phần nâng cao năng lực khai thác, đáp ứng tăng trưởng kinh tế: tăng tốc độ khai thác trên các tuyến đường bộ, cảng biển, đường sông, sân bay. Có thể nói, hợp tác công tư trong xây dựng cơ sở



hạ tầng giao thông ở nước ta đã được cộng đồng doanh nghiệp hưởng ứng và đánh giá cao và mang lại các lợi ích thiết thực cho toàn xã hội cũng như các nhà đầu tư tư nhân. Hình thức hợp tác này giúp Nhà nước thực hiện tốt chức năng của mình và tháo gỡ được vấn đề thiếu hụt vốn trong đầu tư công, nhất là đối với các dự án đòi hỏi lượng vốn lớn để xây dựng kết cấu hạ tầng, cung cấp các dịch vụ công trong bối cảnh yêu cầu thực hiện mục tiêu tăng trưởng kinh tế nhanh, thâm hụt ngân sách Nhà nước và tỷ lệ nợ công ngày càng tăng cao. Việc huy động nguồn lực tư nhân đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông góp phần đảm bảo đạt được các mục tiêu phát triển kinh tế xã hội đáng khích lệ trong những năm vừa qua.

Tuy nhiên, bên cạnh những thành công, việc triển khai các dự án PPP trong lĩnh vực giao thông vận tải cũng bộc lộ những hạn chế, bất cập dẫn đến chưa phát huy tốt hiệu quả của mô hình này tương xứng với tiềm năng lợi ích đem lại. Những nghiên cứu về PPP, đánh giá toàn diện tác động của các nhân tố đến hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông vẫn còn bỏ ngỏ, chưa được quan tâm đúng mức. Để khắc phục những hạn chế cả về lý luận và thực tế triển khai mô hình hợp tác công tư trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông, tác giả chọn nghiên cứu đề tài luận án: “Các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công – tư (PPP) trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam”. Kết quả nghiên cứu luận án nhằm đưa ra những gợi ý xây dựng triển khai hệ thống các chính sách, giải pháp thúc đẩy các nhân tố tác động, nâng cao hiệu quả mô hình PPP trong lĩnh vực giao thông vận tải trong thời gian tới.

## **2. Mục tiêu nghiên cứu**

Trên cơ sở lý luận về hợp tác công tư (PPP), thực trạng và các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình PPP trong lĩnh vực đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam, luận án sẽ đề xuất các giải pháp nhằm thúc đẩy hiệu quả hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam.

## **3. Câu hỏi nghiên cứu**

Để có thể đạt được các mục tiêu nghiên cứu nêu trên, đề tài đi sâu vào trả các câu hỏi cụ thể sau:

*Một là*, có những nhân tố nào ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải?

*Hai là*, thực trạng hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam như thế nào?

*Ba là, các nhân tố nào tác động đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam? Các nhân tố tác động như thế nào và nhân tố nào tác động quan trọng trong bối cảnh hiện nay?*

*Bốn là, làm thế nào để nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam trong thời gian tới?*

#### **4. Phạm vi và đối tượng nghiên cứu**

##### ***4.1. Đối tượng nghiên cứu***

Đối tượng nghiên cứu của luận án là mô hình hợp tác công - tư và các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam.

##### ***4.2. Phạm vi nghiên cứu***

Phạm vi về nội dung: Hợp tác công tư là vấn đề rất rộng, luận án tập trung nghiên cứu và giải quyết các nội dung liên quan về các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam. Nội dung nghiên cứu, đánh giá các nhân tố tác động đến hiệu quả mô hình hợp tác - công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam trên bình diện chung, không đánh giá cụ thể qua từng dự án.

Phạm vi về không gian: Nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải (bao gồm các hình thức PPP trong các lĩnh vực giao thông) ở Việt Nam. Luận án cũng nghiên cứu các kinh nghiệm của quốc tế về mô hình hợp tác công tư trong lĩnh vực đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông.

Phạm vi thời gian: Nghiên cứu thực trạng từ năm 2013-2018, số liệu đánh giá được thực hiện năm 2018, giải pháp và kiến nghị cho đến năm 2025 và hướng đến năm 2030.

#### **5. Tóm tắt phương pháp nghiên cứu**

##### ***5.1. Nguồn dữ liệu và phương pháp thu thập dữ liệu***

**Đối với nguồn dữ liệu thứ cấp:** Để thu thập dữ liệu thứ cấp căn cứ vào mục tiêu, đối tượng và phạm vi nghiên cứu, tác giả xác định lựa chọn các loại dữ liệu và nội dung khoa học cần thiết phục vụ cho việc hình thành khung lý thuyết, xác định mô hình nghiên cứu của luận án. Nghiên cứu tài liệu lý thuyết, hệ thống hóa cơ sở lý luận. Ngoài ra tác giả cũng thu thập các dữ liệu, số liệu phục vụ cho việc phân tích đánh giá thực trạng mô hình PPP và ảnh hưởng của các nhân tố đến hiệu quả của mô hình PPP trong phát triển kết cấu hạ tầng nói chung và cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt nam thông qua các

báo cáo và số liệu thống kê đã công bố từ các tổ chức, cơ quan nghiên cứu và tổ chức quản lý nhà nước; các văn bản pháp luật của nhà nước ban hành có liên quan trực tiếp đến PPP, các báo cáo kết quả nghiên cứu về PPP từ các tổ chức nghiên cứu khoa học trong nước, các dự án, đề án, chương trình nghiên cứu của các bộ ngành có liên quan.

**Đối với nguồn dữ liệu sơ cấp:** Để thu thập dữ liệu sơ cấp phục vụ công tác nghiên cứu tác giả tiến hành 2 hình thức chủ yếu là phỏng vấn các chuyên gia, các nhà quản lý và khảo sát điều tra trực tiếp qua bảng hỏi. Cách thức tiến hành phỏng vấn và điều tra khảo sát trực tiếp qua bảng hỏi sẽ được trình bày chi tiết trong Chương 3: Phương pháp nghiên cứu.

### ***5.2. Phương pháp xử lý và phân tích dữ liệu***

Các nguồn dữ liệu thu thập được tập hợp, chọn lọc, phân loại, hệ thống hóa thông tin theo từng nội dung cụ thể. Tiếp đó tác giả sử dụng tổng hợp các phương pháp phân tích thông kê mô tả, tổng hợp, so sánh đối chiếu theo thời gian và theo không gian. Các kỹ thuật thống kê được sử dụng để thiết kế các bảng biểu, trình bày và phân tích các dữ liệu.

### ***5.3. Cách tiếp cận trong nghiên cứu:***

Luận án sử dụng đồng thời 2 cách tiếp cận là nghiên cứu định tính và nghiên cứu định lượng.

**Nghiên cứu định tính:** được thực hiện trên cơ sở kế thừa và vận dụng có chọn lọc các kết quả nghiên cứu lý thuyết và thực nghiệm trên thế giới nhằm xác định các nhân tố và sự khác biệt về mức độ ảnh hưởng của các nhân tố này đến sự thành công của PPP lĩnh vực giao thông vận tải ở các quốc gia phát triển và đang phát triển. Mục đích của nghiên cứu này nhằm tìm hiểu cách thức PPP vận hành ở những quốc gia đã tồn tại thị trường PPP, từ đó lựa chọn phương pháp tiếp cận phù hợp cho nghiên cứu cách thức vận hành của PPP trong điều kiện thị trường PPP chưa hình thành như Việt Nam. Kết quả từ bước nghiên cứu trên được kết hợp với thông tin ghi nhận từ các số liệu thống kê, phân tích được công bố của một số cơ quan quản lý nhà nước, ngân hàng, các tập đoàn tư nhân ngành xây dựng và giao thông, nhằm đạt được một đánh giá đa chiều về PPP để có cơ sở điều chỉnh các thang đo về hiệu quả của các dự án PPP giao thông tại Việt Nam.

**Nghiên cứu định lượng:** sử dụng mô hình hồi quy đa biến đo lường các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình PPP giao thông bằng công cụ phân tích sử dụng là phần mềm thống kê SPSS bao gồm phỏng vấn một số cán bộ quản lý nhà nước và cán

bộ, nhân viên của các Tập đoàn, Tổng công ty, Ngân hàng tham gia triển khai mô hình PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại Việt Nam nhằm đánh giá sâu về thực tiễn mô hình PPP trong lĩnh vực giao thông tại Việt Nam và điều chỉnh mô hình nghiên cứu của đề tài (nếu cần). Sau đó, luận án sẽ xây dựng thang đo cho các biến số, thiết kế bảng hỏi. Bảng hỏi sẽ được khảo sát thử nghiệm và điều chỉnh nếu cần thiết trước khi khảo sát chính thức các cán bộ quản lý nhà nước và cán bộ nhân viên của các Tập đoàn, Tổng công ty, Ngân hàng. Khảo sát thử nghiệm sẽ sử dụng phương pháp chọn mẫu ngẫu nhiên bao gồm: 5 cán bộ quản lý nhà nước, 5 cán bộ quản lý, 20 nhân viên của các Tập đoàn, Tổng công ty, Ngân hàng. Sau đó, tác giả tiến hành khảo sát chính thức, thu thập dữ liệu nghiên cứu thông qua 250 phiếu điều tra.

Ngoài ra, tác giả sử dụng kinh nghiệm của các mô hình hợp tác công tư trong giao thông của Hàn Quốc, Trung Quốc, Thái Lan, Singapore...; các hội thảo về PPP do World Bank tài trợ được tổ chức trong và ngoài nước, và kinh nghiệm thực tế của các dự án PPP giao thông hiện nay, kết hợp với các dữ liệu từ các bước nghiên cứu trước để đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại Việt Nam.

## **6. Kết quả đạt được của Luận án**

**Về lý thuyết:** Hệ thống hóa và có đóng góp mới trong lý luận về mô hình hợp tác công tư trong đầu tư phát triển giao thông vận tải ở Việt Nam. Đề xuất mô hình nghiên cứu và làm rõ các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông Việt Nam, xác định các nhân tố ảnh hưởng quan trọng trong bối cảnh hiện nay.

### **Về thực tiễn**

Đánh giá thực trạng hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo hình thức hợp tác công tư tại Việt Nam. Chỉ ra những điểm hạn chế, khó khăn khi áp dụng mô hình hợp tác công tư trong thực tiễn đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

Lượng hóa được mối quan hệ giữa các nhân tố Thái độ, năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân, Vai trò và sự cam kết của Nhà nước, Sự hỗ trợ của bên cho vay, Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ giao thông, Môi trường đầu tư và Đặc điểm của các dự án giao thông ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong thực tiễn đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Qua nghiên cứu, rút ra những bài học về phát huy các nhân tố ảnh hưởng tích cực nhằm thúc đẩy và nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

Đề xuất các định hướng và giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

### **7. Kết cấu của Luận án:**

Ngoài phần mở đầu, kết luận và kiến nghị, danh mục tài liệu tham khảo, phụ lục, nội dung của luận án được bố cục thành 05 chương:

Chương 1: Tổng quan các nghiên cứu liên quan đến đề tài Luận án

Chương 2: Cơ sở lý luận về mô hình hợp tác công tư và các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải

Chương 3: Phương pháp nghiên cứu

Chương 4: Phân tích và thảo luận kết quả nghiên cứu

Chương 5: Giải pháp hoàn thiện các nhân tố nhằm nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam

## **CHƯƠNG 1:**

### **TỔNG QUAN CÁC NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN**

Khi tổng quan các công trình nghiên cứu liên quan đến nội dung của đề tài, tác giả chia nội dung các công trình đã công bố trước đó ở trong và ngoài nước theo 02 nhóm nội dung cơ bản như sau:

- Các công trình nghiên cứu nước ngoài có liên quan đến hợp tác công - tư.
- Các công trình nghiên cứu ở trong nước có liên quan đến hợp tác công tư và hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải.

#### **1.1. Các công trình nghiên cứu nước ngoài có liên quan đến hợp tác công - tư**

Trên thế giới, mô hình hợp tác công tư xuất hiện từ khá sớm. Ngay từ thế kỷ 18 và 19 ở Anh, Pháp đã xuất hiện nhiều hình thức hợp tác giữa nhà nước và tư nhân để cùng xây dựng các cơ sở hạ tầng hoặc cung cấp các dịch vụ công. Tuy nhiên, phải đến những năm 1950 thì thuật ngữ “hợp tác công-tư” (public-private partnerships) mới bắt đầu xuất hiện ở Hoa Kỳ trong các chương trình giáo dục do cả khu vực công và khu vực tư tài trợ. Kể từ thập niên 1970 trở lại đây, hình thức hợp tác công-tư phát triển mạnh gắn với trào lưu “chủ nghĩa dân chủ xã hội”, “chủ nghĩa tự do mới” ở các nước vận hành theo cơ chế thị trường bằng việc thu hẹp khu vực công, mở rộng vai trò của khu vực tư trong cung ứng dịch vụ công. Chính vì vậy, chủ đề này đã thu hút được đông đảo các học giả nước ngoài nghiên cứu trên nhiều góc độ khác nhau. Mỗi góc độ có cách tiếp cận riêng về hợp tác công tư, có thể khái quát thành 04 loại hình nghiên cứu chính sau đây:

##### ***1.1.1. Những công trình nghiên cứu về hợp tác công tư trên bình diện chung, với ý nghĩa tạo khung lý thuyết cho việc phân tích hợp tác công tư trong điều kiện kinh tế thị trường và hội nhập quốc tế***

Nhóm nghiên cứu này rất rộng và đa chiều, có thể tổng hợp thành 03 nhóm nhỏ như sau:

##### ***1.1.1.1. Các nghiên cứu lý luận về khái niệm, bản chất “hợp tác công tư” trong các mô hình phát triển kinh tế thị trường***

Như trên đã trình bày, thuật ngữ “hợp tác công-tư” lần đầu tiên xuất hiện ở Hoa Kỳ khi nó được sử dụng trong các chương trình giáo dục. Tuy nhiên, mỗi nước khác nhau, theo các chủ thuyết phát triển khác nhau, có quan điểm khác nhau về hợp tác công

tư. Trước hết phải kể đến các nghiên cứu hợp tác công tư theo *quan điểm của Hoa Kỳ*. Theo quan điểm này “Public Private Partnerships” hay (P3s) là sự thỏa thuận hợp tác giữa một cơ quan của khu vực công (cấp liên bang, tiểu bang, hoặc địa phương) với các thực thể của khu vực tư để thực hiện một công việc nào đó. Quan điểm này được phản ánh trong công trình của **Lynne Moulton** và **Helmut K Anheier**: “*Public-private partnerships in the United States: Historical patterns and current trends*”; “Hợp tác công tư ở Hoa Kỳ: mô hình trong lịch sử và xu hướng hiện tại” [2001], phân tích đánh giá hợp tác công tư theo mô hình của Hoa Kỳ (P3s) trong lịch sử; và đề xuất mô hình hợp tác công tư mới phù hợp với sự phát triển trong giai đoạn hiện nay. Còn ở Canada, theo Hội đồng quốc gia về hợp tác công tư thì PPP được hiểu là sự hợp tác liên doanh giữa khu vực công với khu vực tư, và được sử dụng với thuật ngữ viết tắt là (3P). Ở đây nhấn mạnh đến sự liên doanh (joint venture), tức là đòi hỏi phải có sự chia sẻ rủi ro giữa các đối tác. Hay nghiên cứu của **John R. Allan**: “*Public-Private Partnerships: A Review of Literature and Practice*”, (“Hợp tác công tư: đánh giá lý thuyết và thực tiễn”) [1999], định nghĩa và tổng quan chung về hợp tác công tư theo quan niệm của Canada (3P) và của Anh. Phân tích một số kinh nghiệm thực tiễn về hợp tác công tư ở Anh và Canada, rút ra những yếu tố ảnh hưởng đến sự thành công của mô hình hợp tác công tư.

Không chỉ những các quốc gia khác nhau có quan niệm khác nhau, mà ngay cả các tổ chức quốc tế cũng có những cách hiểu khác nhau về hợp tác công tư. Theo quan điểm của **UNDP**: (chương trình phát triển của Liên hợp quốc): “*Public Private Partnerships - An overview of the Concept and trends*”, (“Hợp tác công tư - Tổng quan chung về các khái niệm và xu hướng”) [2006], đã đưa ra khái niệm riêng của mình về hợp tác công tư, đó là một thỏa thuận hợp đồng giữa một cơ quan của khu vực công và các thực thể của khu vực tư, đồng thời so sánh với khái niệm hợp tác công tư của Hoa Kỳ (P3), của Canada (3P) và quan niệm sáng kiến tài trợ tư nhân (PFI) của Liên minh Châu Âu. Trong tài liệu của **Ủy ban Châu Âu (EC)**: “*Guidelines for Successful Public - Private Partnerships*”, “Hướng dẫn hợp tác công-tư thành công” [2003], cho rằng hợp tác công tư là sự hợp tác giữa các cơ quan công quyền và giới kinh doanh nhằm mục đích đảm bảo về tài chính, xây dựng, quản lý và duy trì cơ sở hạ tầng cho việc cung cấp dịch vụ.

Như vậy, có nhiều cách tiếp cận khái niệm và hiểu rất khác nhau về bản chất hợp tác công tư trong nền kinh tế thị trường. Có quan điểm nhấn mạnh mối quan hệ hợp tác giữa các bên tham gia (khu vực công và khu vực tư); có quan điểm lại nhấn mạnh vai trò của khu vực tư trong mối quan hệ giữa các bên; có quan điểm lại nhấn mạnh đến sự

chia sẻ rủi ro giữa các bên tham gia; có quan điểm lại “trung tính”... Thực chất sự khác nhau đó là do bị chế định bởi những đặc điểm và chủ thuyết phát triển khác nhau. Vì vậy, những quan niệm đa dạng này có ý nghĩa rất quan trọng cung cấp một cái nhìn tổng quát, và định hình *nội hàm khái niệm hợp tác công tư* phù hợp với đặc điểm kinh tế thị trường và chủ thuyết phát triển của Việt Nam.

#### *1.1.1.2. Các nghiên cứu về “hợp tác công tư” được đề cập từ góc độ các lý thuyết kinh tế học công cộng và hành chính công.*

Trong các lý thuyết kinh tế, vấn đề hợp tác công tư được xem xét trên rất nhiều khía cạnh. Trước hết phải kể đến những nghiên cứu dựa trên lý thuyết kinh tế học công cộng. Có thể kể tên một số nghiên cứu tiêu biểu như: **Joshep E. Stiglitz** “*Kinh tế học công cộng*”, [1995]; của **Gareth D. Myles** “*Public Economics*” [1995]... Trong các nghiên cứu này, vấn đề hợp tác công tư không được đề cập một cách trực tiếp và độc lập. Tuy nhiên lý thuyết kinh tế học công cộng đã đưa ra những luận giải hết sức cơ bản về việc khu vực công quyết định như thế nào? Nhà nước đảm nhận hay để khu vực tư nhân tham gia cung ứng các hàng hóa dịch vụ công? Những luận giải này là tiền đề cho những nghiên cứu chuyên sâu về hợp tác công tư sau này.

Ngày nay, cùng với sự phát triển của lý thuyết, hợp tác công tư được nghiên cứu một cách độc lập ở nhiều khía cạnh, phương diện tiếp cận khác nhau. Trên *khía cạnh kinh tế học* có nghiên cứu của **Jean-Etienne de Bettignies & Thomas W. Ross**: “*The economics of public private partnerships*”, (“*Kinh tế học hợp tác công tư*”) [2004]. Phân tích những vấn đề cơ bản về hợp tác công tư dựa trên khía cạnh kinh tế học, những nghiên cứu này đã chỉ ra khi nào và ở đâu thì hợp tác công tư đạt hiệu quả về kinh tế, cũng như cơ chế vận động của nó. Cùng hướng nghiên cứu này còn có công trình của **Darrin Grimsey, Mervyn Lewis**: “*The economics of public private partnerships*”, (“*Kinh tế học hợp tác công tư*”), [2005]. Đây thực chất là tập hợp 36 bài nghiên cứu chuyên sâu, đánh giá về các khía cạnh kinh tế, cơ cấu tổ chức, quản lý rủi ro của mô hình hợp tác công tư. Có nghiên cứu lại đề cập sâu đến chi phí, lợi ích đối với khu vực công khi thực hiện hợp tác công tư như công trình của **Marian Moszoro & Paweł Gąsiorowski**: “*Optimal Capital Structure of Public-Private Partnerships*”, (“*Cơ cấu vốn tối ưu cho quan hệ hợp tác công tư*”), [2008], đã xây dựng một mô hình để đánh giá hiệu quả cơ cấu vốn giữa khu vực tư và khu vực công. Từ đó đề xuất một cơ cấu vốn tối ưu nhằm giảm chi tiêu cho khu vực công, giảm chi phí khu vực tư mà vẫn đảm bảo hiệu quả của hợp tác công tư. Tuy nhiên, ở *góc độ tài chính công*, **Eduardo Engel, Ronald Fischer và Alexander Galetovic**: “*The Basic Public Finance of Public-Private*



*Partnerships*”, (“Tài chính công cơ bản của hợp tác công tư”), [2007] lại tranh luận rằng: dòng tiền mà tư nhân đem vào hợp tác công tư sẽ được bù lại bởi những ưu đãi về thuế và những ưu đãi khác. Do đó, xét ở khía cạnh này, những dự án hợp tác công tư về bản chất cũng chính là những dự án do nhà nước bỏ tiền ra thực hiện.

Nhìn chung, những công trình nghiên cứu về hợp tác công tư trong các lý thuyết kinh tế khá đa dạng, với nhiều cách tiếp cận, ở nhiều góc độ khác nhau. Hầu hết đều trực tiếp xem xét đến mối quan hệ giữa hai khu vực công và tư. Vì vậy, các công trình này có ý nghĩa rất quan trọng trong việc đặt nền móng về lý luận trong lĩnh vực hợp tác công tư ở Việt Nam.

Nghiên cứu về hợp tác công tư trong các lý thuyết hành chính công chủ yếu xem xét sự thay đổi vai trò, chức năng của khu vực công trong mối tương quan với khu vực tư để xây dựng cơ sở hạ tầng phục vụ mục tiêu xã hội và cung ứng các dịch vụ công. Đáng chú ý là nghiên cứu của **Ngân hàng Thế giới**: “*Nhà nước trong một thế giới đang chuyển đổi*” [1998], của **David Osborne, Ted Gaebler**: “*Đổi mới hoạt động của Chính phủ*” [1997],... đã hình dung về một thế giới chuyển đổi đòi hỏi phải cấu trúc lại chức năng của nhà nước. Theo các tác giả này, thực hiện chức năng xã hội, nhà nước không chỉ cung ứng các dịch vụ công phổ biến như luật pháp, an ninh, quốc phòng,... mà cả các dịch vụ xã hội thiết yếu, liên quan đến cuộc sống an sinh thường nhật của người dân như bảo hiểm, giáo dục, y tế, môi trường... Các nghiên cứu này cũng cảnh báo các mô hình nhà nước cường điệu hoá chức năng thống trị về chính trị, chệch cấu trúc lại chức năng, sẽ đứng trước nguy cơ bị tụt hậu, không đáp ứng được nhu cầu của một thế giới đang chuyển biến nhanh chóng.

Tóm lại, những công trình dựa trên các lý thuyết hành chính công không trực tiếp đề cập đến quan hệ hợp tác công tư, mà chủ yếu xem xét từ khía cạnh đổi mới cơ cấu, chức năng, phương thức quản lý của khu vực công theo hướng mở rộng cạnh tranh trong khu vực công; để cho tư nhân tham gia nhiều hơn, hoặc thị trường hóa hoạt động cung ứng dịch vụ công, đưa tinh thần quản lý theo phong cách phục vụ kiểu tư nhân vào khu vực công. Hay nói cách khác, những nghiên cứu này không xem xét về mối quan hệ, mà tập trung xem xét sự thay đổi của một chủ thể trong quan hệ hợp tác công tư - đó chính là khu vực công.

#### *1.1.1.3. Những công trình nghiên cứu về thể chế, chính sách hợp tác công tư gắn với mô hình đa dạng khác nhau*

Ở khía cạnh thể chế, luật pháp đáng chú ý có công trình của **Bharti Thakar**: “*Legal Implications Behind Public Private Participation: An Analysis*”, (“Đăng sau

những ảnh hưởng pháp lý đến sự tham gia của tư nhân”), [2009], phân tích ảnh hưởng khung pháp lý của hợp đồng BOOT (Xây dựng- sở hữu-vận hành-chuyển giao) đến việc thu hút tư nhân tham gia phát triển hạ tầng kỹ thuật, cung ứng dịch vụ công. Ở *trên bình diện luật pháp quốc tế*, có công trình nghiên cứu của **Cộng đồng Châu Âu (EU)**: “*Public-Private Partnerships: An international Analysis - From a Legal and Economic Perspective*”, (Hợp tác công tư: Phân tích từ khía cạnh pháp lý và triển vọng kinh tế quốc tế”) [2010], xem xét hợp tác công tư trên bình diện kinh tế quốc tế. Đặc biệt đánh giá các luật lệ của WTO, quy định của EU cũng như triển vọng kinh tế, chính trị quốc tế đến hoạt động hợp tác công tư. Về *chính sách hợp tác công tư* có nghiên cứu của **E. R. Yescombe**: “*Public-private partnerships: principles of policy and finance*”, (“Hợp tác công-tư: các nguyên lý chính sách và tài trợ”) [2007], phân tích các vấn đề về chính sách đối với nhà nước trong việc thực thi các hoạt động hợp tác công-tư, đi sâu làm rõ nguồn tài trợ, cơ cấu tài chính, đánh giá rủi ro của các bên khi tham gia hợp tác... Từ đó, công trình đã đề xuất một phương pháp tiếp cận mang tính hệ thống và tích hợp trong việc tài trợ hợp tác công tư phù hợp với khuôn khổ chính sách công của nhà nước.

Như vậy, những công trình được nghiên cứu trên bình diện chung khá đa dạng, phong phú, với nhiều quan điểm khác nhau do sự chi phối bởi chủ thuyết phát triển, cách tiếp cận khác nhau. Đây là những *nguồn tư liệu* rất cần thiết giúp chúng ta cái nhìn tổng thể, xây dựng khung lý thuyết, cũng như phương pháp tiếp cận trong việc nghiên cứu hợp tác công tư - một vấn đề còn khá mới ở Việt Nam.

### ***1.1.2. Những nghiên cứu đề cập đến các hình thức hợp tác công tư gắn với những cơ chế, phương thức tương ứng trong nền kinh tế thị trường***

Trong hợp tác công tư nhằm phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật hay cung ứng hàng hóa và dịch vụ công đều có sự tham gia của nhiều bên, dù ít, dù nhiều. Dựa vào mức độ, cách thức, cơ chế tham gia... giữa các bên mà nảy sinh các hình thức hợp tác công tư khác nhau. Về vấn đề này, đáng chú ý có nghiên cứu của **D Satish & Pragya Shah**: “*A Study of Public Private Partnership Models*”, (“Nghiên cứu những mô hình hợp tác công tư” [2009], bàn về các hình thức/mô hình hợp tác công tư như: thiết kế - xây dựng - tài trợ - vận hành DBFO (Design- Build - Finance - Operate), xây dựng- vận hành - chuyển giao BOT (Build - Operate - Transfer), xây dựng-sở hữu-vận hành BOO (Build - Own - Operate)... Từ đó đề xuất hình thức hợp tác công tư phù hợp cho Ấn Độ. Về vấn đề này đáng chú ý có nghiên cứu của **Miguel Pérez-Ludeña**: “*Towards a New Model of PPPs: Can Public Private Partnerships Deliver Basic Services to the Poor?*” (“Hướng tới một mô hình hợp tác công tư mới: Liệu hợp tác công tư có đem lại dịch vụ thiết yếu cho người nghèo?”) [2009], tranh luận cho rằng khi tư nhân cùng tham gia cung ứng

dịch vụ công thì người nghèo sẽ rất khó tiếp cận (ví dụ dịch vụ y tế chất lượng cao). Vì vậy, để giúp người nghèo có thể tiếp cận được các dịch vụ công, cần phải có những hình thức hợp tác công tư mới với sự tham gia của khu vực phi chính thức, các tổ chức cộng đồng, các tổ chức phi chính phủ NGOs... bên cạnh 2 khu vực truyền thống là nhà nước và tư nhân.

Tóm lại, mặc dù các nghiên cứu chuyên sâu về hình thức hợp tác công tư không nhiều. Có lẽ vì những hình thức hợp tác này được trình bày khá kỹ lưỡng và đầy đủ trong các tài liệu về hợp tác công tư, nên ít người nghiên cứu về nó. Tuy nhiên những nghiên cứu này lại gợi mở nhiều điều bổ ích trong việc lựa chọn hình thức hợp tác công tư phù hợp cho Việt Nam, nhất là trong bối cảnh hội nhập, hợp tác giữa Việt Nam với các nước và các tổ chức quốc tế ngày càng được mở rộng.

### ***1.1.3. Những nghiên cứu phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến sự thành công hoặc thất bại của hợp tác công tư và giải pháp nâng cao hiệu quả của các dự án hợp tác công tư.***

Những nghiên cứu loại này khá đa dạng, có nghiên cứu chỉ phân tích một yếu tố ảnh hưởng, nhưng có những nghiên cứu lại phân tích nhiều yếu tố ảnh hưởng đồng thời tác động đến hợp tác công tư. Đáng chú ý là nghiên cứu của **Paul Rubin**: “*Factors Affecting Public Private Partnerships in Urban Renewal and Development Projects*”, (“Các yếu tố ảnh hưởng đến hợp tác công tư trong các dự án phát triển và đổi mới đô thị”) [2007], phân tích các nhân tố bên trong như: khuôn khổ pháp lý của chính phủ, khả năng phân tán rủi ro, kỹ năng của nhân viên, phương tiện mua sắm... ảnh hưởng lớn đến kết quả và hiệu quả hợp tác công tư. Còn **Mona Hammami, Jean-Francois Ruhashyankiko & Etienne B. Yehoue** “*Determinants of Public-Private Partnerships in Infrastructure*” (“Các nhân tố ảnh hưởng đến hợp tác công tư trong cơ sở hạ tầng”) [2006], lại phân tích các nhân tố vĩ mô ảnh hưởng đến hợp tác công tư, và chỉ ra rằng: các nhân tố như sự ổn định kinh tế vĩ mô, nợ công của chính phủ, tổng cầu, quy mô thị trường, chất lượng thể chế, tham nhũng, luật pháp... ảnh hưởng khá lớn đến hiệu quả của hợp tác công tư. Tương tự như vậy, **Stefano Gatti, Stefanie Kleimeier & Marco Percoco** với nghiên cứu: “*Economic and Institutional Determinants of Public-Private Partnerships*”, (“Yếu tố thể chế và kinh tế quyết định đến hợp tác công tư”) [2008], chỉ ra rằng ngoài điều kiện kinh tế (tài chính công, triển vọng phát triển kinh tế...), thể chế cũng là một nhân tố quan trọng ảnh hưởng đến hiệu quả hợp tác công tư. Những nghiên cứu này có đặc điểm là sử dụng các *phương pháp nghiên cứu định lượng* để lượng hóa ảnh hưởng của các yếu tố đến hiệu quả của hợp tác công tư. Nhờ sử dụng các số liệu

khách quan và những kiểm định chặt chẽ, nên các kết luận đưa ra có sức thuyết phục cao. Tuan L. A. (2016), cho rằng trong một dự án PPP, các bên liên quan chính được xác định gồm: Khu vực Nhà nước, khu vực tư nhân, người sử dụng dịch vụ và bên cho vay. Như vậy, trong nghiên cứu này, chuẩn mực chủ quan ảnh hưởng đến việc tham gia và triển khai dự án PPP bao gồm ảnh hưởng từ các bên tham gia: Khu vực Nhà nước, khu vực tư nhân, người sử dụng dịch vụ và bên cho vay.

Một số nghiên cứu khác thì sử dụng phương pháp tổng kết kinh nghiệm để phân tích các nguyên nhân hạn chế, những thách thức mà hợp tác công tư thường gặp phải. Tiêu biểu trong số đó có nghiên cứu của **Hodge, G & Greve, C**: “*The Challenge of Public-Private Partnerships: Learning from International Experience*”, (“Thách thức của hợp tác công tư: bài học từ kinh nghiệm quốc tế”) [2005], đánh giá những bài học về hợp tác công tư ở Anh, Châu Âu, Mỹ, Úc. Từ đó chỉ ra những nhân tố thách thức mà quan hệ đối tác công tư thường gặp phải đó là vấn đề về rủi ro, tài chính, hợp đồng hợp tác, chính trị, cũng như về trách nhiệm và quản lý dự án hợp tác công tư.

Có thể thấy, các nghiên cứu thuộc nhóm này đã sử dụng nhiều phương pháp khác nhau để phân tích đánh giá tác động của các nhân tố đến kết quả và hiệu quả hợp tác công tư. Trong đó đặc biệt nhấn mạnh phương pháp nghiên cứu định lượng với tính khách quan và kiểm định chặt chẽ, đã đưa ra những kết luận có tính thuyết phục. Do đó, những công trình này đã gợi mở nhiều điều bổ ích trong cách tiếp cận, cũng như phương pháp đánh giá tác động của những yếu tố vĩ mô-vĩ mô, bên trong-bên ngoài đến hiệu quả hợp tác công tư ở Việt Nam.

#### ***1.1.4. Những nghiên cứu hợp tác công tư trong quản lý và phát triển các lĩnh vực cụ thể của đời sống kinh tế - xã hội.***

Đây là nhóm chiếm số lượng nhiều nhất trong các nghiên cứu về hợp tác công tư, bởi vì các lĩnh vực hợp tác công tư rất đa dạng, phong phú. Tuy nhiên, tựu trung lại có thể tổng hợp thành 03 nhóm nhỏ sau:

##### ***1.1.4.1. Hợp tác công tư trong quản lý và phát triển kết cấu hạ tầng kỹ thuật vì mục tiêu xã hội***

Thuộc nhóm này phải kể đến nghiên cứu của **Clive Harris**: “*Private Participation in Infrastructure in Developing Countries Trends, Impacts, and Policy Lessons*”, (“Sự tham gia của tư nhân trong cơ sở hạ tầng ở các nước đang phát triển: xu hướng, tác động và bài học chính sách”) [2003], đã chỉ ra rằng đầu tư xây dựng kết cấu

hạ tầng kỹ thuật của khu vực công ở các nước đang phát triển đạt hiệu quả rất thấp. Và việc tham gia của tư nhân trong việc phát triển hạ tầng sẽ góp phần giảm giá thành, nâng cao hiệu quả và lợi ích xã hội. Cùng hướng này có nghiên cứu của **Ndandiko Charles**: “*Public Private Partnerships as Models of Procuring Public Infrastructure and Service Delivery in Developing Countries: Lessons from Uganda*” [2006], chỉ ra rằng nếu chính phủ các nước đang phát triển không đủ mạnh để cung cấp cơ sở hạ tầng và dịch vụ công, thì hợp tác công tư là cách thức hữu hiệu để có sở hạ tầng và dịch vụ cho mọi người dân trong xã hội. Còn nghiên cứu **Elizabeth Fife & Laura Hosman**: *Public Private Partnerships and the Prospects for Sustainable ICT Projects in the Developing World* (“Hợp tác công tư và triển vọng bền vững cho các dự án công nghệ thông tin & truyền thông (ICT) ở các nước đang phát triển”) [2008], lại phân tích sâu vấn đề *hợp tác công tư trong lĩnh vực công nghệ thông tin và truyền thông (ICT)*. Đối với việc phát triển *hệ thống nhà ở xã hội* có nghiên cứu của **Alexandra Moskalyk**: “*The Role of Public-Private Partnerships in Funding Social Housing in Canada*” (“Vai trò của hợp tác công tư trong việc tài trợ vốn phát triển nhà ở xã hội ở Canada”), [2008], phân tích vai trò của hợp tác công tư trong việc phát triển hệ thống nhà ở xã hội, và mở rộng khả năng tiếp cận nhà ở cho người có thu nhập thấp ở Canada. Từ đó gợi mở khả năng thay thế mô hình phát triển nhà ở xã hội dựa vào cộng đồng trước đây bằng mô hình hợp tác công tư phát triển nhà ở xã hội ở Canada. Trong lĩnh vực *phát triển hệ thống hạ tầng giao thông* có nghiên cứu của **Antonio Estache, Ellis Juan & Lourdes Trujillo**: “*Public-Private Partnerships in Transport*”, (“Hợp tác công tư trong giao thông vận tải”) [2007], phân tích, tổng kết sự hợp tác công tư trong phát triển hệ thống giao thông vận tải ở các nước trên thế giới trong vòng 15 năm qua. Nghiên cứu của **UNCTAD**: “*Public and Private Partnerships for the Development of Infrastructure to Facilitate Trade and Transport*”, (“Hợp tác công tư phát triển hạ tầng nhằm phục vụ thương mại và giao thông vận tải”) [2009], lại đánh giá hợp tác công tư trong bối cảnh khủng hoảng kinh tế toàn cầu. Nghiên cứu chỉ ra rằng hợp tác giữa nhà nước và tư nhân là biện pháp quan trọng để đảm bảo phát triển hiệu quả, bền vững cơ sở hạ tầng phục vụ thương mại và giao thông vận tải, nhất là trong bối cảnh khủng hoảng kinh tế hiện nay.

#### 1.1.4.2. Hợp tác công tư trong quản lý và phát triển dịch vụ xã hội

Đây là vấn đề rất được quan tâm, nhất là ở các nước đang phát triển. Thuộc nhóm này có nghiên cứu của **Camille Saadé, Massee Bateman & Diane B. Bendahmane**: “*The Story of a Successful Public-Private Partnership in Central America*”, (“Những câu chuyện thành công về hợp tác công tư ở Trung Mỹ”) [2001], phân tích lý thuyết và những bài học

thành công về hợp tác công tư ở Trung Mỹ trong việc *cung cấp dịch vụ y tế* công cộng, phòng chống bệnh dịch tả. Thuộc *lĩnh vực giáo dục* có nghiên cứu của **Harry Anthony Patrinos, Felipe Barrera-Osorio & Juliana Guáqueta**: “*The Role and Impact of Public-Private Partnerships in Education*”, (“Vai trò và tác động của hợp tác công tư trong giáo dục”) [2009], Phân tích và chỉ ra 5 vai trò lớn mà việc hợp tác công tư sẽ giúp các nước đạt được mục tiêu thiên niên kỷ về giáo dục. Hợp tác công tư trong việc *quản lý và phát triển các dịch vụ xã hội khác* có nghiên cứu của **Jennifer Baumert & Laura Bloodgood**: “*Private Sector Participation in the Water and Wastewater Services Industry*”, (“Sự tham gia của tư nhân trong việc cung cấp nước sạch và thoát nước thải”) [2004]. Phân tích bản chất sự tham gia của khu vực tư nhân và cạnh tranh trong lĩnh vực thị trường cung cấp nước sạch và xử lý nước thải. Đồng thời nhận định xu hướng phát triển và những đối tác chính tham gia lĩnh vực này trong thời gian tới. Nghiên cứu của **Emmanuelle Auriol & Aymeric Blance**: *Public Private Partnerships in Water and Electricity in Africa* (“Hợp tác công tư trong ngành điện và ngành nước ở Châu Phi”) [2007], thì chỉ ra rằng chính phủ các nước vùng cận Sahara, Châu Phi, không có khả năng cung ứng dịch vụ điện, và nước cho phần lớn dân cư của nước mình. Vì vậy, để nâng cao hiệu quả cung ứng dịch vụ công nói chung, dịch vụ cung cấp điện và nước nói riêng, chính phủ các nước cần phải thu hút tư nhân tham gia hợp tác đầu tư.

#### 1.1.4.3. Hợp tác công tư trong quản lý và phát triển các lĩnh vực xã hội khác

Thuộc nhóm này khá đa dạng, phong phú. Có nghiên cứu tập trung xem xét hợp tác công tư trong *quản lý và phát triển hệ thống an sinh xã hội* hoặc *cơ sở hạ tầng xã hội* nói chung như công trình của **Johannes Jütting**: “*Public-private-partnership and social protection in developing countries: the case of the health sector*”, (Hợp tác công tư và an sinh xã hội ở các nước đang phát triển: trường hợp của lĩnh vực y tế”) [1999]; của **Yidan Wang**: “*Public-Private Partnerships in the Social Sector: Issues and Country Experiences in Asia and the Pacific*”, (“Hợp tác công tư trong lĩnh vực xã hội: Những vấn đề và kinh nghiệm ở các nước châu Á-Thái Bình Dương”) [2000], phân tích hợp tác công tư trong lĩnh vực xã hội ở các quốc gia châu Á-Thái Bình Dương. Nghiên cứu chỉ ra rằng hợp tác công tư sẽ phát huy sức mạnh của các bên trong việc quản lý và phát triển các lĩnh vực xã hội. Hơn nữa, nghiên cứu còn cho thấy đối với việc quản lý và phát triển các vấn đề xã hội, quan hệ hợp tác công tư không chỉ giới hạn ở mối quan hệ giữa nhà nước và các doanh nghiệp tư nhân, mà cần mở rộng với sự tham gia của nhiều chủ thể hơn (ví dụ như mối quan hệ giữa gia đình-nhà trường, giữa giáo viên và cán bộ quản lý...). Có như vậy, việc quản lý và phát triển các vấn đề xã hội mới hiệu

quả. Một số nghiên cứu khác lại tập trung xem xét *hợp tác công tư trong quản lý và giải quyết các vấn đề xã hội* như: nghiên cứu của **Alfonso Arellano, Florentino Felgueroso, Pablo Vázquez & Enrique González**: “*Public-Private Partnerships in Labor Markets*”, (“Hợp tác công tư trong thị trường lao động” [2008], cho thấy sự hợp tác của tổ chức tư nhân với khu vực công trong giải quyết lao động và việc làm. Cụ thể là hợp tác công tư trong việc nâng cao tính năng động, chủ động của nguồn nhân lực; cải thiện khả năng tiếp cận thị trường của người lao động; trợ cấp việc làm thông qua hỗ trợ tuyển dụng, giải quyết việc làm thông qua hỗ trợ ban đầu cho doanh nghiệp... Trong lĩnh vực quản lý và phát triển xã hội đô thị và nông thôn cũng thu hút được nhiều người quan tâm. Đối với quản lý và phát triển nông thôn, có nghiên cứu của **M J Witkiss, J L Hine & S D Ellis**: “*Public private partnerships and the provision of rural transport services in developing countries*” (“Hợp tác công tư và cung ứng dịch vụ giao thông vận tải ở nông thôn các nước đang phát triển” [1999]; và của **Engr. Paul Chukwuka Ugboaja**: “*Sustainable Rural Transportation in Nigeria through Public-Private Partnerships*” (“Phát triển bền vững giao thông nông thôn thông qua hợp tác công tư”) [2010], xem xét hợp tác công tư trong phát triển giao thông nông thôn ở các nước đang phát triển. Những nghiên cứu này chỉ ra rằng giao thông nông thôn ở các nước đang phát triển rất khó khăn do nguồn đầu tư của nhà nước hạn hẹp. Vì vậy để phát triển giao thông nông thôn, phục vụ phát triển kinh tế và đi lại của người dân cần phải có sự hợp tác công tư.

Tóm lại những nghiên cứu ở ngoài nước đã cung cấp *cách nhìn tổng quát* về hợp tác công tư; phân tích lý thuyết về khái niệm, vai trò, kinh nghiệm thực hiện hợp tác công tư trên các lĩnh vực của đời sống kinh tế - xã hội; đánh giá những thành công và thất bại của việc hợp tác công tư mà các nước trên thế giới đã và đang thực hiện. Đó là một nguồn tư liệu thứ cấp quan trọng giúp định hình cách nhìn tổng thể, xây dựng khung lý thuyết về hợp tác công tư ở Việt Nam. Ngoài ra những nghiên cứu này đã gợi mở nhiều cách tiếp cận mới, bổ ích cho việc triển khai nghiên cứu về hợp tác công tư ở Việt Nam trong điều kiện kinh tế thị trường và hội nhập kinh tế quốc tế.

## **1.2. Các công trình nghiên cứu ở trong nước có liên quan đến hợp tác công tư và hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải**

Ở Việt Nam, mặc dù là một trong những hình thức hợp tác và đầu tư hiệu quả để huy động vốn cho phát triển cơ sở hạ tầng, song PPP lại chưa nhận được sự quan tâm và nghiên cứu đúng mức. Những nghiên cứu về PPP mới chỉ xuất hiện trong thời gian gần đây, trong đó tiêu biểu có thể kể tới các công trình:

### ***1.2.1. Nhóm các công trình khoa học nghiên cứu về hợp tác công - tư trong cung cấp dịch vụ công***

Đề tài khoa học cấp Bộ của Nguyễn Thị Kim Dung (Bộ Kế hoạch và Đầu tư), “Quan hệ đối tác giữa Nhà nước với khu vực tư nhân (PPP) trong cung cấp một số loại dịch vụ công cơ bản: Kinh nghiệm, thông lệ quốc tế tốt và ý nghĩa ứng dụng cho Việt Nam” (2008) là một trong những nghiên cứu đầu tiên ở Việt Nam giới thiệu về thực tiễn PPP trên thế giới và gợi mở khả năng ứng dụng trong điều kiện của Việt Nam.

Đề tài khoa học cấp cơ sở trọng điểm của Học viện Hành chính năm 2012 của Đặng Khắc Ánh “Hợp tác công tư và vận dụng vào cải cách khu vực công ở Việt Nam” đề tài tập trung nghiên cứu cái nhìn toàn diện về hợp tác công tư để xác định vai trò của mô hình hợp tác công tư đối với việc nâng cao chất lượng hoạt động của khu vực công đang được cải cách mạnh mẽ ở nước ta.

- Nghiên cứu của Bộ Y tế trong “Báo cáo đánh giá thực trạng và đề xuất giải pháp nhằm tăng cường phối hợp công tư trong lĩnh vực y tế” (năm 2011) đã chỉ ra thực trạng, khả năng cung cấp dịch vụ của các cơ sở y tế tư nhân trong mối tương quan với khu vực y tế công lập, tìm hiểu và đánh giá việc triển khai mô hình phối hợp công, tư trong việc cung cấp dịch vụ y tế để từ đó đưa ra các đề xuất, kiến nghị nhằm tăng cường phối hợp công, tư trong công tác bảo vệ và chăm sóc sức khỏe nhân dân.

- Nghiên cứu của Sở Đình Thành và Bùi Thị Mai Hoài “Hợp tác công - tư trong lĩnh vực y tế ở Việt Nam: Khung chính sách và giải pháp phát triển” (in trong Thông tin và Dự báo Kinh tế Xã hội 2014, số 105 tr.47-55) đã phân tích quá trình hình thành và triển khai mô hình Hợp tác công - tư trong lĩnh vực y tế ở Việt Nam, thực trạng quy định pháp lý để triển khai mô hình này trong thực tế và cũng đề xuất các khuyến nghị để tăng cường ứng dụng mô hình Hợp tác công - tư trong lĩnh vực y tế ở Việt Nam trong thời gian tới.

- Nghiên cứu của Viện Khoa học Lao động và Xã hội “Hợp tác công, tư trong lĩnh vực an sinh xã hội” (Public - Private Partnership in Social Protection) Do Đặng Kim Chung và Mathias Meissner thực hiện. Nghiên cứu này cung cấp một cái nhìn tổng quan và tương đối hệ thống về mô hình hợp tác công, tư trong lĩnh vực an sinh xã hội qua việc chọn lựa xem xét một số mô hình điển hình. Báo cáo tổng quan của nghiên cứu này bên cạnh việc đề cập tổng quan tới lịch sử phát triển của mô hình hợp tác công tư về an sinh xã hội và xem xét vấn đề thiết kế mô hình hợp tác công tư, đã tiến hành phân tích và đánh giá mô hình hợp tác công tư trong từng lĩnh vực cụ thể của an sinh xã hội như bảo hiểm xã hội, trợ giúp xã hội và một số lĩnh vực khác trong hệ thống an sinh xã hội.



Báo cáo đồng thời đã đưa ra các đánh giá về triển vọng của mô hình hợp tác công, tư trong lĩnh vực bảo đảm an sinh xã hội ở Việt Nam trong thời gian tới.

### ***1.2.2. Nhóm các công trình nghiên cứu về thể chế, pháp lý cho hoạt động hợp tác công tư ở Việt Nam***

Năm 2011, Vụ Pháp chế, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã thực hiện đề tài “Hoàn thiện khung pháp lý về hợp tác giữa nhà nước và tư nhân”. Đề tài nghiên cứu tập trung chủ yếu vào việc phân tích, đánh giá thực trạng của việc thực hiện các quy định về đầu tư phát triển hạ tầng của Việt Nam, hệ thống các quy định về sự hợp tác giữa nhà nước - tư nhân trong đầu tư phát triển hạ tầng, đồng thời nghiên cứu kinh nghiệm của các nước trên thế giới về vấn đề này. Qua việc nghiên cứu hoạt động PPP trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng, Đề tài cũng đã nghiên cứu đánh giá thực trạng của pháp luật về hợp tác nhà nước, tư nhân. Bên cạnh đó, đề tài cũng đi sâu nghiên cứu các nguyên lý và yếu tố tác động lên sự vận hành của mô hình PPP trên thế giới để tìm ra phương hướng hoàn thiện quy định về PPP cho Việt Nam.

Nghiên cứu khoa học về điều kiện môi trường đầu tư theo hình thức đối tác công tư, tác giả Đoàn Minh Huân (2012) cho rằng cần thiết phải có hành lang pháp lý minh bạch, thông thoáng. Tuy nhiên, thực trạng đầu tư xây dựng hiện nay còn nhiều bất cập, như là danh mục dự án không được các cơ quan nhà nước công bố theo quy định, quá trình đấu thầu thường không được tiến hành minh bạch, công bằng... từ đó cản trở sự tham gia của Nhà đầu tư tư nhân có năng lực trong dự án đối tác công tư. Việc áp dụng hình thức đối tác công tư trong cung cấp hạ tầng cơ sở và dịch vụ công đều phải xoay quanh nguyên tắc “giá trị đồng tiền”. Dù Nhà nước áp dụng cơ chế hay chính sách nào thì Nhà đầu tư tư nhân cũng chỉ tham gia dự án khi nhìn thấy tiềm năng về lợi nhuận hoặc giá trị kinh tế trong dự án đối tác công tư. Để thu hút được khu vực tư nhân cần có khung chính sách hoàn chỉnh, trong đó chỉ rõ những quyền lợi, nghĩa vụ cũng như trách nhiệm chia sẻ rủi ro giữa khu vực công và tư. Tùy theo từng lĩnh vực, loại hình công trình mà mô hình đối tác công tư, cơ chế và phương thức thực hiện được áp dụng khác nhau.

Trong khuôn khổ dự án “*Hỗ trợ nâng cao năng lực tham mưu, thẩm tra và giám sát chính sách kinh tế vĩ mô*” của Ủy ban Kinh tế của Quốc hội do Chương trình Phát triển Liên hiệp quốc (UNDP) tài trợ năm 2013, tác giả Mai Thị Thu và nhóm nghiên cứu đã hoàn thiện báo cáo “Phương thức đối tác công tư: Kinh nghiệm quốc tế và khuôn khổ thể chế tại Việt Nam” trong đó nghiên cứu những đặc điểm của hình thức đối tác công tư và khuyến nghị những vấn đề cần lưu ý để hoàn thiện khuôn khổ thể chế, đề

xuất chính sách về hình thức đối tác công tư cho Việt Nam [2016]. Tuy nhiên báo cáo này chỉ mới đề cập đến phần lý thuyết chung và tập trung vào việc phân tích hệ thống pháp luật, chưa gắn liền với Nghị định số 15/2015/NĐ-CP về hình thức đối tác công tư. Các tài liệu này có ý nghĩa thiết thực giúp cho luận án trong việc phân tích và tìm ra hướng đi cho việc áp dụng hình thức đối tác công tư phù hợp với điều kiện của Việt Nam.

Những nghiên cứu nêu trên đây đã phần nào phản ánh được mối quan tâm của giới nghiên cứu và các nhà hoạch định chính sách ở Việt Nam đối với vấn đề hợp tác công tư. Tuy nhiên, hầu hết các nghiên cứu mới chỉ dừng lại ở việc phân tích các dự án đơn lẻ, trong một số lĩnh vực đơn lẻ, chưa bao quát vấn đề lý luận về hợp tác công tư, do đó việc nghiên cứu tiếp tục vấn đề này ở tầm lý luận là điều cần thiết và cấp bách.

### ***1.2.3. Nhóm các công trình khoa học nghiên cứu về hợp tác công - tư trong lĩnh vực giao thông vận tải***

Ở Việt Nam trong thời gian gần đây cũng đã có một số nghiên cứu quan trọng được triển khai về hợp tác công - tư nói chung và hợp tác công - tư trong lĩnh vực giao thông vận tải nói riêng.

- Công trình nghiên cứu của *Nguyễn Hồng Thái*: “*Kinh nghiệm quản lý mô hình hợp tác công tư trong việc phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc có thu phí của một số nước nhằm rút ra bài học áp dụng cho Việt Nam*” [2010] đã nhận diện mô hình hợp tác công tư (PPP) trong việc phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc có thu phí ở Trung Quốc và Thái Lan, từ đó rút ra bài học về xây dựng khuôn khổ pháp lý, thiết kế triển khai và giám sát hợp tác công tư nhằm áp dụng cho Việt Nam.

- Công trình nghiên cứu của *Nguyễn Hồng Thái*: “*Nghiên cứu rủi ro và phân bổ rủi ro trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ theo hình thức hợp tác công tư*” [2015] đã hệ thống cơ sở lý luận về hình thức hợp tác công tư, xác định và phân bổ các yếu tố rủi ro trong hình thức hợp tác công tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ và thực trạng xác định, phân bổ các yếu tố rủi ro trong hình thức hợp tác công tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam.

- Luận án Tiến sĩ kinh tế của *Huỳnh Thị Thúy Giang* (2012) về “*Hình thức hợp tác công - tư (Public private partnership) để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam*” là một công trình nghiên cứu khá công phu về PPP. Trong nghiên cứu này, tác giả đã nghiên cứu cách thức PPP hoạt động tại những quốc gia chưa tồn tại thị trường PPP như Việt Nam để thu hút vốn đầu tư phát triển đường bộ thông qua việc nghiên cứu các mô hình thực nghiệm về PPP trên thế giới (bao gồm các nước phát triển và đang phát triển) để tìm hiểu cách thức PPP vận hành và các nhân tố thành công các

rào cản của hình thức này trong lĩnh vực đường bộ, lựa chọn mô hình phù hợp áp dụng nghiên cứu trong điều kiện của Việt Nam. Nghiên cứu cũng đánh giá tình hình đầu tư tư nhân trong lĩnh vực đường bộ ở Việt Nam và khám phá mức độ sẵn lòng khi đầu tư vào các dự án PPP đường bộ Việt Nam của khu vực tư nhân (đặc biệt là FDI và liên doanh) thông qua đo lường mức độ thỏa mãn các kỳ vọng của đối tượng này. Nghiên cứu cũng chỉ ra một số cách thức để PPP khởi động và hoạt động thành công để thu hút vốn đầu tư phát triển ngành đường bộ Việt Nam.

Tác giả Huỳnh Thị Thúy Giang đã nghiên cứu về đặc điểm của dự án khi áp dụng hình thức đối tác công tư để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ trên toàn quốc. Việc lựa chọn dự án áp dụng hình thức đối tác công tư cần phải được đánh giá trên quy mô và phạm vi dự án, khả năng áp dụng thu phí của người sử dụng, xác định mức chuyển giao rủi ro giữa các bên đối tác, mức hỗ trợ của chính phủ. Các nghiên cứu tập trung trong lĩnh vực kinh tế nhằm thu hút nguồn vốn đầu tư của khu vực tư nhân và một số giải pháp nhằm sử dụng hiệu quả nguồn lực đầu tư này. Nhà nước cần nhìn nhận việc thu hút các Nhà đầu tư tư nhân là một trong những giải pháp thiết thực nhằm bù đắp được nguồn vốn đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, phục vụ mục đích phát triển kinh tế. Nhà nước cần có giải pháp về chính sách hỗ trợ thuế, tài trợ vốn, giải phóng mặt bằng.. cũng như xác lập mức phí (khai thác dịch vụ) phù hợp với điều kiện thị trường để đảm bảo khả năng thu hồi vốn đầu tư của Nhà đầu tư tư nhân.

- Nghiên cứu của Phan Thị Bích Nguyệt “PPP - Lời giải cho bài toán vốn để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị tại TP. Hồ Chí Minh”, Tạp chí Phát triển và Hội nhập (2013), cố gắng phân tích tính hiệu quả của việc áp dụng mô hình PPP để giải quyết bài toán vốn cho phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị tại Việt Nam, đồng thời cũng chỉ ra một số bất cập trong việc triển khai thí điểm hình thức PPP theo Quyết định 71/2010/QĐ-TTg ngày 09/11/2010 của Thủ tướng Chính phủ tại Việt Nam, đặc biệt trong sự thiếu hụt hành lang pháp lý và tính đồng bộ không cao, chưa hài hòa về cả lợi ích và cơ chế chia sẻ rủi ro giữa các bên.

Nghiên cứu này đặt mục tiêu khảo sát kinh nghiệm quốc tế về thu hút nguồn vốn tư nhân tham gia phát triển các dự án cơ sở hạ tầng theo hình thức PPP, những bài học thành công và thất bại khi áp dụng hình thức này ở các nước phát triển và đang phát triển, phân tích thực trạng khuôn khổ thể chế và hoạt động đầu tư theo hình thức PPP ở Việt Nam hiện nay, từ đó khuyến nghị những vấn đề cần sửa đổi, bổ sung nhằm tạo lập khuôn khổ thể chế về PPP phù hợp cho Việt Nam nhất để có thể vận hành hiệu quả.

Nghiên cứu này tập trung trả lời câu hỏi phải thiết kế thể chế như thế nào để áp dụng phương thức PPP thời gian tới trong môi trường pháp lý và năng lực cụ thể tại Việt Nam.

Luận án Tiến sĩ của Phạm Diễm Hằng (2019) về “Nghiên cứu thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hình thức đối tác công - tư ở Việt Nam” là một nghiên cứu về ý định tham gia của khu vực tư nhân đối với các dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam. Tác giả đã làm rõ được các nhân tố ảnh hưởng đến ý định tham gia và đề xuất các giải pháp nhằm thúc đẩy khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hình thức đối tác công - tư ở Việt Nam.

Luận án tiến sĩ của Hoàng Anh Tuấn (2019) về “Quản lý hiệu quả dự án đầu tư phát triển đô thị theo hình thức đối tác - công tư ở Việt Nam” là nghiên cứu về hiệu quả quản lý dự án phát triển đô thị theo hình thức hợp tác công tư ở Việt Nam. Qua nghiên cứu, tác giả đã làm rõ các vấn đề về cơ sở lý luận, hệ thống hóa pháp luật liên quan, vận dụng kinh nghiệm quốc tế, đánh giá thực trạng, đề xuất giải pháp hữu hiệu nhằm quản lý hiệu quả dự án đối tác công - tư trong phát triển đô thị ở Việt Nam đến 2025, tầm nhìn 2030, đồng thời xây dựng khung logic quản lý dự án PPP trong phát triển đô thị ở Việt Nam.

### **1.3. Khái quát những kết quả của các công trình nghiên cứu có liên quan, khoảng trống và định hướng nghiên cứu của luận án**

#### ***1.3.1. Khái quát những kết quả của các công trình nghiên cứu có liên quan***

Do mục đích, đối tượng, nội dung, phạm vi nghiên cứu và phương pháp tiếp cận khác nhau, mỗi công trình khoa học nói trên mặc dù cùng nghiên cứu về một lĩnh vực là hợp tác công - tư nhưng có đối tượng, nội dung, phạm vi nghiên cứu độc lập đã thể hiện tính đa dạng, phong phú trong cách tiếp cận khác nhau. Các công trình này đã góp phần quan trọng luận giải sâu sắc các vấn đề sau:

*Thứ nhất*, các công trình nghiên cứu liên quan đến hợp tác công tư và hợp tác công - tư tuy cách tiếp cận khác nhau, song đều có những điểm chung là khẳng định vị trí, vai trò rất quan trọng của hợp tác công tư trong phát triển kinh tế - xã hội nói chung và lợi ích của hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng nói riêng. Các nghiên cứu về hợp tác công tư là các công trình đã được nghiên cứu một cách nghiêm túc và đưa ra được những giải pháp cụ thể để nâng cao chất lượng mô hình hợp tác công tư.

Các nghiên cứu trên đã thực hiện việc khảo sát thực trạng, phân tích đánh giá và tìm ra những vấn đề cơ bản để dự án hợp tác công tư được thực hiện và mang lại hiệu quả.

Các vấn đề lý luận nêu ra trong các nghiên cứu này đã xây dựng được một khung lý luận cơ bản về hợp tác công - tư. Đây là những nội dung quan trọng để tác giả có thể tham khảo, kế thừa và vận dụng vào nghiên cứu luận án về các nhân tố tác động đến hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải.

*Thứ hai*, trên cơ sở khoa học các tác giả đã nhận định, phân tích sự phát triển các yêu cầu cũng như các nhân tố tác động đến hợp tác công - tư và đề xuất các giải pháp cơ bản hoàn thiện mô hình hợp tác công tư; đặc biệt chú trọng phương hướng, các giải pháp hoàn thiện hệ thống các văn bản pháp lý, cũng như xây dựng các chính sách về hợp tác công tư nói chung và hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải nói riêng. Đây là những nội dung, biện pháp có cơ sở khoa học, có giá trị lý luận và thực tiễn sâu sắc được tác giả kế thừa, phát triển trong nghiên cứu đề tài: “*Các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư (PPP) trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận ở Việt Nam*”.

*Thứ ba*, các công trình, đề tài khoa học của các tác giả trên đây cũng đồng thời khẳng định: hợp tác công - tư cũng chỉ là một hình thức đầu tư, tăng cường lôi cuốn các nguồn lực ngoài xã hội tham gia cùng với nhà nước trong việc xây dựng hạ tầng cơ sở và cung cấp các dịch vụ, là một trong những giải pháp có thể áp dụng để nâng cao hiệu quả hoạt động của nhà nước trong việc bảo đảm sự phát triển của xã hội và là cơ hội kinh doanh, đầu tư của khu vực tư nhân và các bên tham gia.

*Thứ tư*, hầu hết các nghiên cứu đều khẳng định không phải lĩnh vực nào, trong môi trường nào cũng có thể triển khai các dự án hợp tác công - tư. Hình thức hợp tác công - tư chỉ có thể được triển khai khi đáp ứng được những điều kiện, yêu cầu nhất định, trong một môi trường ổn định và có khuôn khổ pháp lý rõ ràng. Các công trình, nhất là các công trình nghiên cứu trong nước trong thời gian gần đây đã phân tích đánh giá và đưa ra những giải pháp mang tính định hướng việc nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công - tư ở nước ta hiện nay.

### ***1.3.2. Khoảng trống và định hướng nghiên cứu của luận án***

Qua tổng quan các công trình khoa học đã công bố trong và ngoài nước có liên quan đến PPP và các nhân tố ảnh hưởng đến mô hình PPP có thể thấy các công trình nghiên cứu về các lĩnh vực khá phong phú và đa dạng với nhiều chủ đề khác nhau. Các công trình nghiên cứu tập trung vào làm rõ bản chất, các hình thức, vai trò của mô hình PPP trong đầu tư phát triển kinh tế xã hội nói chung và thu hút đầu tư tư nhân vào phát triển cơ sở hạ tầng xã hội với nhiều công trình nghiên cứu mô hình PPP trong các lĩnh vực cụ thể: phát triển đô thị và nông thôn, giao thông vận tải, công nghệ thông tin và truyền thông, cung cấp điện, nước sạch, xử lý nước thải, cung cấp dịch vụ y tế, giáo dục...

Các nghiên cứu về thể chế, chính sách hợp tác công tư, những nhân tố thách thức mà quan hệ đối tác công tư như rủi ro và phân bổ rủi ro, tài chính trong hợp tác công tư, các yếu tố ảnh hưởng đến sự thành công hoặc thất bại của hợp tác công tư. Các công trình nghiên cứu cũng đi vào nghiên cứu về các nhân tố tác động đến thu hút vốn đầu tư tư nhân, đặc biệt là tác động và vai trò của thể chế và quản lý nhà nước đến thu hút đầu tư tư nhân.

Ở Việt nam trong những năm gần đây chủ đề hợp tác công tư trong phát triển cơ sở hạ tầng giao thông cũng đã bắt đầu nhận được sự quan tâm nghiên cứu của nhiều tác giả, đặc nhất là PPP trong phát triển đường bộ. Tuy nhiên, những nghiên cứu ở Việt Nam còn khá ít, chưa đa dạng và chủ yếu tập trung nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế, môi trường thể chế, và vai trò của Nhà nước trong thu hút, quản lý vận hành mô hình PPP vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ. Qua tìm kiếm tài liệu phục vụ cho nghiên cứu, tác giả nhận thấy tại Việt nam chưa có công trình nào nghiên cứu toàn diện đầy đủ về các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình PPP trong giao thông vận tải nói chung. Đa phần các nghiên cứu ở nước ta cũng chủ yếu sử dụng nguồn dữ liệu thứ cấp và trên góc độ quản lý nhà nước. Trong các nghiên cứu, chưa lượng hóa các yếu tố ảnh hưởng và mối liên hệ giữa các yếu tố này tác động đến hiệu quả của PPP trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam. Đặc biệt là hiệu quả của mô hình PPP xét trên góc độ tổng hợp với lợi ích đem lại cho chủ đầu tư và tất cả các bên có liên quan Nhà nước, các chủ đầu tư tư nhân, nhà tài trợ và người sử dụng dịch vụ giao thông vận tải chưa được nghiên cứu thấu đáo. Đây là một trong những nguyên nhân làm cho PPP chưa thực sự phát huy hiệu quả, đồng thời cũng là nguyên nhân chưa tạo ra cơ sở lý luận và thực tiễn giúp cho các doanh nghiệp Việt nam triển khai PPP nhằm nâng cao hiệu quả. Đây là khoảng trống đặt ra cho các nhà nghiên cứu Việt nam cần quan tâm đầy đủ và nghiên cứu cập nhật để đáp ứng yêu cầu của sự phát triển mô hình PPP trong giao thông vận tải Việt nam trong những năm tới. Luận án được nghiên cứu nhằm hướng tới hệ thống hóa có phát triển bổ sung làm rõ bản chất, vị trí vai trò của PPP, các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình PPP trong phát triển cơ sở hạ tầng giao thông và lựa chọn mô hình nghiên cứu phù hợp, lượng hóa kiểm định đánh giá ảnh hưởng của các nhân tố và mối quan hệ giữa chủ đầu tư trong khu vực tư nhân với nhà nước và các bên có liên quan. Từ đó đề xuất những giải pháp với các bên có liên quan để tạo dựng môi trường kinh doanh thuận lợi nhất cho mô hình PPP trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông Việt Nam, khuyến khích thu hút khu vực tư nhân cùng các bên liên quan có cái nhìn toàn diện hơn trong định hướng đầu tư phát triển một cách hiệu quả nhất, tránh được các rủi ro trong kinh doanh khắc phục những hạn chế yếu kém trong giai đoạn vừa qua góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế bền vững.

## TÓM TẮT CHƯƠNG 1

Chương 1 đã trình bày tổng quan các công trình nghiên cứu có liên quan đến mô hình hợp tác công tư và hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải.

Do mục đích, đối tượng, phạm vi nghiên cứu khác nhau nên các công trình nghiên cứu mới chỉ tập trung đề cập đến những vấn đề của hợp tác công - tư nói chung hoặc tập trung nghiên cứu về hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông đường bộ, chưa đi sâu nghiên cứu trực tiếp, cụ thể là các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả hợp tác công - tư trong lĩnh vực giao thông vận tải ở Việt Nam. Do đó, tác giả đã đề ra mục tiêu nghiên cứu, làm rõ *“các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư (PPP) trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam”*.

Chương 2, tác giả sẽ đi vào trình bày cơ sở lý thuyết về đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải và các nhân tố ảnh hưởng đến đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải.

## **CHƯƠNG 2:**

### **CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HỢP TÁC CÔNG TƯ VÀ CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN HIỆU QUẢ MÔ HÌNH HỢP TÁC CÔNG TƯ TRONG ĐẦU TƯ CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI**

#### **2.1. Khái niệm và vai trò trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải**

##### **2.1.1. Khái niệm hạ tầng giao thông**

###### **2.1.1.1. Kết cấu hạ tầng**

Theo từ chuẩn Anh- Mỹ, thuật ngữ “ kết cấu hạ tầng “ (infrastructure) thể hiện trên 4 bình diện:

- Tiện ích công cộng (public utilities): năng lượng, viễn thông, nước sạch cung cấp qua hệ thống ống dẫn, khí đốt truyền tải qua ống, hệ thống thu gom và xử lý các chất thải trong thành phố...

- Công chính (public works): đường sá, các công trình xây dựng đập, kênh phục vụ tưới tiêu...

- Giao thông (transport): các trục và tuyến đường bộ, đường sắt, cảng cho tàu và máy bay, đường thủy... Ba bình diện trên tạo thành kết cấu hạ tầng kinh tế- kỹ thuật vì chúng bao gồm hệ thống vật chất- kỹ thuật phục vụ cho sự phát triển của các ngành, lĩnh vực kinh tế.

- Hạ tầng xã hội (social infrastructure): bao gồm các cơ sở, thiết bị và công trình phục vụ cho giáo dục đào tạo, nghiên cứu khoa học, ứng dụng và triển khai công nghệ; các cơ sở y tế, bảo vệ sức khỏe, bảo hiểm xã hội và các công trình phục vụ cho hoạt động văn hoá, xã hội, văn nghệ, thể dục thể thao...

Vậy kết cấu hạ tầng (hay cơ sở hạ tầng) là hệ thống các công trình vật chất kỹ thuật được tổ chức thành các đơn vị sản xuất và dịch vụ, các công trình sự nghiệp có chức năng đảm bảo sự di chuyển, các luồng thông tin, vật chất nhằm phục vụ các nhu cầu có tính phổ biến của sản xuất và đời sống xã hội.

###### **2.1.1.2. Hạ tầng giao thông vận tải**

Theo Mossman F. H. và Morton N. (1957), *Principles of Transportation*, (e-book), khái niệm Hạ tầng giao thông vận tải là hệ thống những công trình vật chất kỹ thuật, các công trình kiến trúc để tổ chức cơ sở hạ tầng mang tính nền móng cho sự phát triển của ngành giao thông vận tải và nền kinh tế. Hạ tầng giao thông vận tải bao gồm hệ thống



cầu, đường, cảng biển, cảng sông, nhà ga, sân bay, bến bãi và hệ thống trang thiết bị phụ trợ: thông tin tín hiệu, biển báo, đèn đường...

Đặc trưng của hạ tầng giao thông vận tải là có tính thống nhất và đồng bộ, giữa các bộ phận có sự gắn kết hài hoà với nhau tạo thành một thể vững chắc đảm bảo cho phép phát huy được sức mạnh tổng hợp của cả hệ thống. Đặc trưng thứ hai là các công trình kết cấu hạ tầng có quy mô lớn và chủ yếu ở ngoài trời, bố trí rải rác trên phạm vi cả nước, chịu ảnh hưởng nhiều của tự nhiên.

Từ những đặc điểm đặc trưng của hạ tầng giao thông vận tải, có thể nhận thấy đầu tư phát triển đồng bộ cơ sở hạ tầng giao thông vận tải sẽ đem lại hiệu quả, sự thông suốt cho nền kinh tế quốc gia. Cơ sở hạ tầng giao thông với sự liên kết chặt chẽ giữa các lĩnh vực đường bộ, đường sắt, đường thủy, hàng hải, hàng không và kết nối các vùng, địa phương cũng như quốc tế sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho các ngành lĩnh vực khác cùng phát triển; cơ hội hợp tác, kinh doanh trong nước và quốc tế được mở rộng; kinh tế xã hội được cải thiện và đẩy mạnh hội nhập kinh tế quốc tế. Tuy nhiên, việc phát triển đồng bộ hạ tầng giao thông vận tải gặp nhiều thách thức, trở ngại do cần nguồn vốn đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn lâu, rủi ro cao, cần có sự tham gia của nhiều bên liên quan. Nhà nước cần xây dựng được thể chế đồng bộ, rõ ràng và kiểm soát chặt chẽ việc thực thi những chính sách để thu hút được nguồn vốn, nhà đầu tư tư nhân cùng tham gia và đạt được mục tiêu hiệu quả, đảm bảo lợi ích của các bên tham gia.

### ***2.1.2. Phân loại Hạ tầng giao thông vận tải***

Hạ tầng giao thông được phân loại theo nhiều tiêu thức tùy thuộc vào bản chất và phương pháp quản lý. Có thể phân loại theo hai tiêu thức phổ biến sau:

#### ***2.1.2.1. Phân theo tính chất các loại đường***

Hạ tầng giao thông đường bộ bao gồm hệ thống các loại đường quốc lộ, đường tỉnh lộ, đường huyện, đường xã, đường đô thị, đường chuyên dùng và hệ thống các loại cầu: cầu vượt, cầu chui... cùng những cơ sở vật chất khác phục vụ cho việc vận chuyển trên bộ như: bến bãi đỗ xe, tín hiệu, biển báo giao thông, đèn đường chiếu sáng...

Hạ tầng giao thông đường sắt bao gồm các tuyến đường ray, cầu sắt, đường hầm, các nhà ga và hệ thống thông tin tín hiệu đường sắt...

Hạ tầng giao thông đường sông bao gồm các cảng sông, luồng lạch, kè bờ... là những tiền đề để tiến hành khai thác vận tải đường thủy.

Hạ tầng giao thông đường biển bao gồm hệ thống các cảng biển, cảng nước sâu, cảng container và các công trình phục vụ vận tải đường biển như hoa tiêu, hải đăng...

Hạ tầng giao thông hàng không là những sân bay, đường băng, hệ thống thông tin điều hành bay...

#### *2.1.2.2. Phân theo khu vực*

Hạ tầng giao thông đô thị bao gồm hai bộ phận: giao thông đối ngoại và giao thông nội thị. Giao thông đối ngoại là các đầu nút giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt, đường hàng không nối liền hệ thống giao thông nội thị với hệ thống giao thông quốc gia và quốc tế. Giao thông nội thị là hệ thống các loại đường nằm trong nội bộ, nội thị thuộc phạm vi địa giới hành chính của một địa phương, một thành phố. Giao thông tĩnh trong đô thị bao gồm nhà ga, bến xe ô tô, các điểm đỗ xe...

Hạ tầng giao thông nông thôn chủ yếu là đường bộ bao gồm các đường liên xã, liên thôn và mạng lưới giao thông nội đồng phục vụ sản xuất nông ngư nghiệp. Hạ tầng giao thông nông thôn đóng góp một phần quan trọng vào hệ thống giao thông quốc gia, là khâu đầu và cũng là khâu cuối của quá trình vận chuyển phục vụ sản xuất, tiêu thụ hàng nông sản và sản phẩm tiêu dùng cho toàn bộ khu vực nông thôn.

#### *2.1.3. Vai trò của hạ tầng giao thông*

Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông là một bộ phận chủ yếu của hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế, là cơ sở quan trọng để phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội và là cầu nối giúp một quốc gia hội nhập với các nước trong khu vực và trên thế giới; hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông phát triển sẽ là chất xúc tác giúp cho các hoạt động của nền kinh tế quốc gia đó phát triển nhanh.

##### *2.1.3.1. Vai trò của hạ tầng giao thông đối với phát triển kinh tế*

Phát triển hạ tầng giao thông là một trong những yếu tố tác động mạnh mẽ tới phát triển và nâng cao hiệu quả kinh tế xã hội, thúc đẩy giao thương giữa các địa phương, các vùng kinh tế lãnh thổ và góp phần quan trọng trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế.

Đầu tư phát triển một hệ thống giao thông đồng bộ và hiện đại sẽ tạo điều kiện phát triển đồng đều giữa khu vực đô thị và nông thôn nói riêng cũng như các địa phương nói chung, giảm sự chênh lệch về dân trí giữa các khu vực dân cư đó. Thực tế cho thấy đô thị nào có cơ sở hạ tầng giao thông được đầu tư phát triển thì có trình độ phát triển kinh tế - xã hội cao hơn. Mặt khác, việc phát triển hạ tầng giao thông sẽ giúp cho từng vùng có thể tối ưu hóa các nguồn lực, phát huy tiềm lực của từng khu vực trong sản xuất công nghiệp và kinh doanh dịch vụ. Do vậy sản xuất hàng hóa sẽ phát triển hơn nữa thông qua hệ thống trao đổi và phân phối sử dụng mạng lưới giao thông được kết nối giữa các khu vực trong cả nước.

Phát triển HTGT còn là một đòi hỏi cấp bách để theo kịp tốc độ phát triển của các phương tiện cơ giới gia tăng cũng như nhu cầu lưu thông hàng ngày càng cao đặc biệt tại các khu vực đô thị. Bên cạnh đó, ngành du lịch đầy tiềm năng của các địa phương cũng sẽ phát triển khi có được một hệ thống giao thông hoàn thiện, thuận tiện và liên kết được các vùng miền khác nhau. Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông còn có ý nghĩa rất quan trọng góp phần cải thiện môi trường đầu tư, nâng cao hiệu quả và sức cạnh tranh của hàng hoá, tạo điều kiện thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài. “Phát triển hạ tầng giao thông” và “thu hút vốn đầu tư phát triển hạ tầng giao thông” là hai vấn đề liên quan, tác động qua lại. Chúng ta xây dựng và phát triển cơ sở HTGT để thu hút vốn đầu tư nước ngoài và sử dụng chính nguồn vốn đó để xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, tạo điều kiện cho các ngành sản xuất vật chất khác hoạt động hiệu quả hơn, tạo điều kiện giải quyết công ăn việc làm cho người lao động.

Phát triển cơ sở hạ tầng giao thông sẽ kéo theo sự phát triển của đô thị, gián tiếp tác động tới quá trình phát triển của các địa phương lân cận. Tầm ảnh hưởng của nó lại phụ thuộc vào tính chất, quy mô của đô thị, các thành phần chức năng cũng như mối quan hệ giữa chúng. Tính lan tỏa của đô thị cũng thay đổi theo thời gian, ngày càng mạnh mẽ theo quá trình đô thị hóa, công nghiệp hóa. Thông qua các bộ phận chức năng, những thay đổi trong nội bộ đô thị sẽ tác động đến các khu vực lân cận cũng như toàn vùng nói chung, tạo nên động lực chung cho sự phát triển của vùng.

#### *2.1.3.2. Phát triển HTGT là cơ sở và động lực để phát triển các ngành kinh tế khác.*

Có thể nói rằng HTGT là một mắt xích rất quan trọng trong hệ thống nền kinh tế. Việc tăng cường phát triển giao thông sẽ thúc đẩy sự phát triển của các ngành kinh tế có liên quan. Có thể minh họa điều này một cách đơn giản như sau: Khi xây mới hay nâng cấp sửa chữa hệ thống giao thông thì phải cần các yếu tố đầu vào như: máy móc, sắt thép, xi măng, đá, nhựa đường, sức lao động... Những yếu tố này lại đặt ra cơ hội cho các ngành chế tạo máy, luyện kim, công nghiệp xi măng, giáo dục, y tế phát triển để đáp ứng. Như vậy việc phát triển hạ tầng giao thông đã tạo điều kiện cho một số ngành phát triển. Đến lượt mình, các ngành đó lại tạo ra cơ hội cho các ngành kinh tế khác cung cấp các nguyên liệu cho ngành này phát triển. Quá trình đó diễn ra theo dây chuyền, nó sẽ kéo theo một loạt các ngành kinh tế phát triển.

Như vậy, sự phát triển của hạ tầng giao thông đã kéo theo hàng loạt các ngành kinh tế khác. Các ngành kinh tế này có mối quan hệ phụ thuộc nhau, ngành này phát triển sẽ thúc đẩy ngành khác và ngược lại. Giữa các ngành kinh tế đó là mối quan hệ biện chứng, tạo nên mạng lưới các mắt xích đan xen, tương tác và phụ thuộc lẫn nhau, là tiền đề và động lực cho nhau cùng phát triển.

### *2.1.3.3. Hạ tầng giao thông phát triển sẽ góp phần nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.*

Mục đích của các doanh nghiệp luôn là tối đa hóa lợi nhuận. Vì vậy trong quá trình tiến hành hoạt động sản xuất kinh doanh, các doanh nghiệp luôn tìm cách để tối thiểu hóa chi phí. Đối với nhiều doanh nghiệp thì chi phí vận tải (bao gồm cả chi phí vận tải nguyên liệu đầu vào và vận chuyển hàng hóa đến nơi tiêu thụ) chiếm một tỷ lệ đáng kể. Điều này giải thích tại sao các nhà đầu tư luôn muốn đầu tư vào những nơi có mạng lưới hạ tầng giao thông thuận tiện. Do vậy, khi mạng lưới hạ tầng giao thông phát triển thì các doanh nghiệp sẽ giảm được đáng kể chi phí vận chuyển.

Mặt khác, hạ tầng giao thông thuận lợi sẽ tạo điều kiện cho doanh nghiệp có thể thực hiện tiêu thụ sản phẩm cũng như việc đảm bảo các yếu tố đầu vào đúng lúc, giảm tồn kho, giảm chi phí quản lý và chi phí bảo quản, qua đó giảm giá thành sản phẩm, tăng khả năng cạnh tranh và tăng lợi nhuận cho doanh nghiệp.

Một lợi ích không nhỏ nữa mà hạ tầng giao thông phát triển có thể đem lại cho doanh nghiệp là hàng hóa được vận chuyển nhanh hơn, hàng hóa được tiêu thụ nhanh hơn. Qua đó, doanh nghiệp có thể rút ngắn thời gian quay vòng vốn, tăng hiệu quả sử dụng vốn cũng như tăng hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

### *2.1.3.4. Hạ tầng giao thông là mục tiêu phát triển bền vững*

Các nguyên tắc phát triển bền vững được hiểu cụ thể là chiến lược phát triển lâu dài, hoà hợp với thế giới, thống nhất trong quá trình phát triển kinh tế xã hội và bảo vệ môi trường. Nước ta là nước đang phát triển, tốc độ đô thị hoá đang diễn ra mạnh mẽ, hạ tầng giao thông đang đứng trước thách thức mới là xây dựng hệ thống giao thông đáp ứng nhu cầu giao thông tăng của xã hội, áp lực về tài chính thì rất lớn, sức ép về môi trường cũng không nhỏ, do đó hạ tầng giao thông không tồn tại riêng lẻ mà cấu thành bởi nhu cầu xã hội. Chính sách phát triển hạ tầng giao thông cũng không tồn tại cho bản thân mà phục vụ các mục tiêu xã hội như phát triển kinh tế, xã hội và bảo vệ môi trường. Việc nhận diện các mục tiêu là vấn đề cốt lõi mà từ đó đề xuất các chính sách, xây dựng chiến lược, quy hoạch và quản lý hạ tầng giao thông. Nằm trong mục tiêu phát triển bền vững nên trong thời gian qua, hầu hết các công trình giao thông đều được thực hiện đánh giá tác động môi trường và tuân thủ nghiêm ngặt các tiêu chuẩn bảo vệ môi trường.

### *2.1.3.5. Vai trò của hạ tầng giao thông đối với các vấn đề xã hội*

Phát triển hạ tầng giao thông giải quyết việc làm cho nhiều lao động dư thừa, góp phần vào quá trình công nghiệp hóa, đô thị hóa. Đồng thời với sự tăng trưởng kinh tế,

ngành công nghiệp đã phát triển mạnh mẽ dẫn tới tình trạng đô thị hóa diễn ra nhanh chóng. Hiện tượng di dân ra các đô thị làm cho các đô thị ngày càng phình ra. Nguyên nhân chủ yếu của tình trạng di dân ra đô thị là do lao động ở nông thôn thiếu việc làm, thu nhập thấp. Để giải quyết được tình trạng này thì một giải pháp quan trọng đó là đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông. Cụ thể cần tăng cường phát triển các trục giao thông quan trọng trong vùng và các trục giao thông nối liền các vùng kinh tế. Dọc theo các tuyến đường này sẽ hình thành nên các khu công nghiệp (ví dụ khi đường 5 được đầu tư phát triển đã có nhiều nhà máy và các khu công nghiệp mọc lên dọc theo tuyến đường này), các khu công nghiệp này sẽ thu hút nguồn lao động dư thừa ở nông thôn và kéo giãn lao động ở đô thị, đặc biệt là ở các đô thị lớn. Như vậy, không những giải quyết được tình trạng dân cư tập trung ở các đô thị một cách quá đông mà còn góp phần thúc đẩy sự phát triển của công nghiệp.

Mặt khác, việc phát triển hạ tầng giao thông sẽ giúp cho việc giao lưu thương mại thuận tiện hơn. Tại các nút giao thông sẽ dần hình thành nên các đô thị mới, tận dụng nguồn lao động nhàn rỗi ở nông thôn, giảm tỷ lệ lao động nông nghiệp mà không gây sức ép về kinh tế. Như vậy nó đã tạo điều kiện cho chuyển dịch kinh tế theo hướng công nghiệp hóa - hiện đại hóa.

#### *2.1.3.6. Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông còn là giải pháp trực tiếp và gián tiếp tới những vấn đề xã hội cấp bách*

Phát triển cơ sở hạ tầng giao thông trước hết là để đáp ứng nhu cầu giao thông vận tải của xã hội đang có nhu cầu tăng nhanh trong thời gian vừa qua. Nhu cầu giao thông đường bộ bao gồm cả nhu cầu vận chuyển hàng hoá và nhu cầu vận chuyển hành khách.

Chất lượng dịch vụ vận tải cũng phụ thuộc rất lớn vào hiện trạng mạng lưới hạ tầng giao thông hiện có. Chất lượng dịch vụ vận tải cũng sẽ được nâng cao nếu có một hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đạt tiêu chuẩn, hiện đại và đồng bộ. Khi mạng lưới giao thông được nâng cấp, mở rộng sẽ góp phần quan trọng trong việc giảm tai nạn giao thông và hạn chế tình trạng ùn tắc giao thông tại các đô thị lớn, đặc biệt là tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Công tác an toàn giao thông với việc thực hiện mục tiêu "3 giảm" - giảm số vụ tai nạn, giảm số người chết và giảm số người bị thương sẽ không thể thực hiện thành công nếu CSHTGT không được cải thiện. Những vụ tai nạn giao thông xảy ra ngoài những nguyên nhân như ý thức người tham gia giao thông kém, thói quen điều khiển phương tiện không tuân thủ quy định an toàn giao thông thì một yếu tố quan trọng là hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông còn kém chất lượng, không bảo dưỡng bảo trì

thường xuyên, và điểm mấu chốt là chưa phát triển kịp với tốc độ phát triển của phương tiện giao thông.

Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông còn giải quyết được vấn đề môi trường giao thông, hiện là vấn đề bức xúc của mọi người dân. Khói thải, bụi và tiếng ồn giao thông vận tải đã vượt quá chỉ số cho phép tại nhiều đô thị. Chất lượng các phương tiện giao thông thấp lại kết hợp cơ sở hạ tầng chưa phát triển đã tạo nên sự ô nhiễm cao. Dân cư sống tập trung hai bên đường, mật phố với mật độ cao càng làm tăng mức độ ảnh hưởng đến môi trường giao thông. Hiện tượng ô nhiễm không khí thường xuyên xảy ra trong hệ thống giao thông có chất lượng kém và kết cấu hạ tầng cũng như hệ thống thiết bị giao thông chưa đầy đủ. Do vậy, một giải pháp bảo vệ môi trường giao thông bên cạnh những giải pháp về kỹ thuật, chính sách, luật lệ hay phát triển giao thông công cộng đó là phát triển kết cấu hạ tầng giao thông bền vững. Một mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường hàng không có quy hoạch hoàn chỉnh về tiêu chuẩn kỹ thuật, về yếu tố kinh tế - xã hội sẽ giải quyết triệt để vấn đề ô nhiễm môi trường giao thông. Môi trường giao thông tại các đô thị sẽ thoát khỏi tình trạng quá tải và xuống cấp.

## **2.2. Mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải**

### **2.2.1. Mô hình hợp tác công - tư**

#### **2.2.1.1. Khái niệm mô hình hợp tác công - tư (PPP)**

Hiện nay có nhiều quan điểm về mô hình hợp tác Nhà nước - Tư nhân hay hợp tác công - tư (PPP). Giữa các tổ chức và các nước khác nhau cũng có những định nghĩa khác nhau về mối quan hệ này tuy nhiên giữa chúng đều có những điểm tương đồng nhất định.

Trong hai thập kỷ qua, PPP đã trở thành một từ phổ biến cho các học giả và nhà hoạch định chính sách trên thế giới. Hiện nay, đã có nhiều nghiên cứu định nghĩa về PPP, tuy nhiên chưa có định nghĩa nào rõ ràng, thống nhất. Chưa có một định nghĩa riêng nào về PPP có thể giới thiệu về các nguồn lực hoặc khả năng chuyên môn của khu vực tư nhân trong việc cung cấp và phân phối một cách có hiệu quả các tài sản và dịch vụ của khu vực công cộng mà theo truyền thống vẫn do khu vực công phân phối.

Khái niệm của PPP có nguồn gốc từ hai quan điểm “*PPP như là một công cụ mới của Chính phủ*” và “*PPP là một trò chơi ngôn ngữ*” [Teisman và Klijin; 2002]. Tuy nhiên, theo quan điểm “ngôn ngữ trò chơi”, PPP được hiểu như là một trò chơi được thiết kế để “che đậy” các chiến lược và mục đích riêng khác của Nhà nước. Nghĩa là, PPP chỉ là một tên gọi khác nhau cho tư nhân hóa và ký kết hợp đồng ra ngoài. Để tránh

sử dụng thuật ngữ “tư nhân hóa” và “ký kết hợp đồng ra ngoài”, những người đề xướng tư nhân hóa đặt ra một thuật ngữ mới và dễ chấp thuận, thuật ngữ PPP. Từ bối cảnh đó, thuật ngữ PPP có thể được định nghĩa như là một chuỗi các thành quả hợp tác trong các dự án về tài chính, cơ sở hạ tầng và xã hội hoặc các chính sách chia sẻ rủi ro và tin cậy lẫn nhau [Kim; 2009].

Alfredo E. Pascual [2008] thì cho rằng PPP là sự cộng tác giữa khu vực công cộng và khu vực tư nhân dựa trên một hợp đồng để cung cấp tài sản hoặc dịch vụ, trong đó phân định hợp lý vai trò và chia sẻ công bằng trách nhiệm, chi phí và rủi ro giữa khu vực công cộng và tư nhân, các rủi ro được chuyển cho bên nào có thể quản lý tốt nhất, đảm bảo chuyển giao rủi ro ở mức tối ưu, không phải là tối đa cho khu vực tư nhân, và khu vực tư nhân sẽ đóng góp không chỉ có vốn mà còn cả công nghệ và năng lực quản lý, việc sử dụng vốn có hiệu quả hơn, mang đến sự sẵn có, chất lượng và tính hiệu quả của dịch vụ.

Một số định nghĩa khác như Ủy ban Quốc gia về PPP của Vương quốc Anh cho rằng “PPP là một kiểu quan hệ chia sẻ rủi ro xuất phát từ nguyện vọng chung của cả khu vực tư nhân và khu vực công nhằm đạt được kết quả mong muốn”. Hội đồng Quốc gia về PPP của Canada lại định nghĩa “PPP là một kiểu hợp tác liên doanh giữa khu vực công với khu vực tư, được xây dựng trên cơ sở chia sẻ kinh nghiệm chuyên môn của mỗi bên, nhằm đáp ứng tốt nhất các nhu cầu đã được xác định rõ của xã hội thông qua việc phân bổ hợp lý các nguồn lực, các kết quả và cả các rủi ro”. Theo quan điểm của Ngân hàng Châu Á [2008], khái niệm tham gia của khu vực tư nhân PPP là một thuật ngữ thường được sử dụng hoán đổi với thuật ngữ mối quan hệ đối tác Nhà nước - tư nhân. Tuy nhiên, các hợp đồng PPP hướng đến việc chuyển các nghĩa vụ sang cho khu vực tư nhân hơn là nhấn mạnh đến cơ hội thiết lập một mối quan hệ đối tác. Họ cho rằng “mối quan hệ đối tác nhà nước - tư nhân” miêu tả một loạt các mối quan hệ có thể có giữa các tổ chức nhà nước và tổ chức tư nhân liên quan đến lĩnh vực cơ sở hạ tầng và các lĩnh vực dịch vụ khác.

Một khái niệm khác về mô hình hợp tác công-tư cũng được dùng phổ biến hiện nay là: Mô hình hợp tác Nhà nước và Tư nhân hay còn gọi là hợp tác công - tư là mô hình mà theo đó Nhà nước cho phép Tư nhân cùng tham gia đầu tư vào các dịch vụ hoặc công trình công cộng của nhà nước. Với mô hình này, Nhà nước sẽ thiết lập các tiêu chuẩn về cung cấp dịch vụ và tư nhân được khuyến khích cung cấp bằng cơ chế thanh toán theo chất lượng dịch vụ. Đây là hình thức hợp tác sẽ mang lại lợi ích cho cả Nhà nước và người dân vì tận dụng được nguồn lực tài chính và quản lý từ tư nhân, trong khi vẫn đảm bảo các lợi ích cho người dân. Thuật ngữ “mối quan hệ đối tác Nhà nước và

Tư nhân” miêu tả một loạt các mối quan hệ có thể có giữa các tổ chức Nhà nước và Tư nhân liên quan đến lĩnh vực cơ sở hạ tầng và các lĩnh vực dịch vụ khác. PPP thể hiện một khuôn khổ có sự tham gia của khu vực tư nhân nhưng vẫn ghi nhận và thiết lập vai trò của chính phủ đảm bảo đáp ứng các nghĩa vụ xã hội và đạt được thành công trong cải cách của khu vực nhà nước và đầu tư công [PPP-Handbook-VN; ADB; 2007].

Cục Quản lý đấu thầu - Bộ Kế hoạch và Đầu tư định nghĩa: *PPP là hình thức Nhà nước và khu vực Tư nhân cùng thực hiện dự án đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kinh tế - xã hội, cung cấp dịch vụ công trên cơ sở hợp đồng phân chia rõ trách nhiệm, lợi ích và rủi ro. Theo đó, một phần hoặc toàn bộ dự án sẽ do khu vực tư nhân thực hiện trên cơ sở đấu thầu cạnh tranh, đảm bảo các lợi ích cộng đồng, đáp ứng các tiêu chuẩn về chất lượng công trình hoặc dịch vụ do Nhà nước quy định.*

Theo Chính phủ định nghĩa: *Đầu tư theo hình thức đối tác công tư là hình thức đầu tư được thực hiện trên cơ sở hợp đồng giữa cơ quan Nhà nước có thẩm quyền và Nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án để thực hiện, quản lý, vận hành dự án kết cấu hạ tầng, cung cấp dịch vụ công* [NĐ 15/2015/NĐ-CP; tr.2].

*Đầu tư theo hình thức đối tác công tư (sau đây gọi tắt là PPP) là hình thức đầu tư được thực hiện trên cơ sở hợp đồng dự án giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án để xây dựng, cải tạo, vận hành, kinh doanh, quản lý công trình hạ tầng, cung cấp dịch vụ công.*[NĐ 63/2018/NĐ-CP; tr.2]

Mặc dù có những định nghĩa khác nhau về PPP, nhưng chúng đều có đặc điểm chung, nó đều thể hiện rằng quan hệ đối tác công - tư là sự thỏa thuận giữa khu vực công (Chính phủ hoặc cơ quan có thẩm quyền khác) và khu vực tư nhân, dẫn đến khu vực tư nhân cung cấp các dự án hoặc dịch vụ được cung cấp theo truyền thống của khu vực công cộng. Yếu tố chính của một sự hợp tác công - tư là một chuyển giao đầu tư, trách nhiệm và lợi ích từ các đối tác khu vực công cho các đối tác khu vực tư nhân.

#### 2.2.1.2. Đặc điểm mô hình hợp tác công - tư (PPP)

Có nhiều cách hiểu khác nhau về PPP cũng như các đặc điểm của hợp tác công tư. Chẳng hạn, nhiều học giả nhấn mạnh đặc điểm chia sẻ rủi ro của PPP (Kappeler và Nemoz (2010), Quium (2011) và Planning Commission (2004)); hoặc Kappeler và Nemoz (2010) nhấn mạnh tới tính lâu dài của hợp tác công tư; còn Ủy Ban Kinh tế của Quốc hội (2013) lại cho rằng có đặc điểm riêng thuộc về chủ thể tham gia PPP. Tóm lại, có thể hiểu một dự án hợp tác công tư thường mang các đặc điểm nổi bật dưới đây:

- Đó là các mối quan hệ tương đối lâu dài, bao gồm việc hợp tác giữa đối tác công



cộng và đối tác tư nhân trên những khía cạnh khác nhau của một dự án đã được lập kế hoạch từ trước;

- Có sự phân chia rủi ro giữa đối tác thuộc khu vực công và đối tác thuộc khu vực tư nhân;

- Ưu thế của mô hình PPP là cung cấp dịch vụ công nghệ hiện đại ngay cả khi ngân sách công có hạn, chuyển giao đúng thời gian với giá cả ổn định, nhờ đó giảm chi phí;

- Mô hình PPP giúp san sẻ rủi ro về đầu tư giữa Nhà nước và Tư nhân để mang lại cơ sở vật chất phục vụ người dân thụ hưởng;

- Khi vận dụng mô hình PPP, vấn đề cơ bản nhất là phải có sự cam kết của cơ quan có thẩm quyền đối với việc bảo đảm cho khu vực tư nhân hoạt động. Vấn đề dễ gây rủi ro cho các dự án là quy hoạch và quyền sử dụng đất. Tiếp đến là việc lựa chọn các dự án có vốn đầu tư lớn;

- Rủi ro sẽ lớn hơn đối với các dự án dài hạn. Trong quá trình thực hiện dự án hợp tác giữa Nhà nước và Tư nhân, nếu có những thiệt hại không được bảo hiểm xảy ra, dự án sẽ bị chấm dứt, hoặc Chính phủ sẽ đứng ra làm người bảo hiểm cho phương án cuối cùng;

- Trong một số loại hình hợp tác Nhà nước và Tư nhân, chi phí sử dụng dịch vụ độc quyền được sinh ra bởi người sử dụng dịch vụ và không phải do những người đóng thuế;

- Các mối quan hệ tương đối lâu dài, bao gồm việc hợp tác giữa đối tác công cộng và đối tác tư nhân trên những khía cạnh khác nhau của một dự án đã được lập kế hoạch từ trước;

- Các cơ cấu vốn liên kết các nguồn vốn của khu vực công cộng và khu vực tư nhân. Đây là nguồn vốn cần thiết để đầu tư cơ sở hạ tầng và cung cấp các dịch vụ công;

- Cơ quan vận hành đóng vai trò quan trọng tại mỗi giai đoạn của dự án (thiết kế, hoàn thiện, thực hiện, cấp vốn). Đối với mỗi một giai đoạn thì vai trò của cơ quan vận hành là khác nhau nhưng đều góp phần thúc đẩy dự án đạt được hiệu quả cao nhất;

- Mô hình PPP có các loại hợp đồng rất phức tạp, đòi hỏi một khung pháp lý đo lường được và đảm bảo một quá trình rõ ràng. Mô hình PPP có những hạn chế về thời gian chuyển nhượng dài, phí tổn đặt hàng cao, thời gian đặt hàng lâu, hạn chế trong việc thể chấp dịch vụ công cộng. Chỉ tính riêng thời gian trung bình hoàn thành thủ tục dự án PPP cũng mất từ 6 tháng đến 1 năm;

- Có thể hiểu đơn giản *PPP không phải là tư nhân hóa, mà là công - tư phối hợp*

thực hiện dự án, cùng chia sẻ trách nhiệm, lợi ích và sự rủi ro, nó giúp cải thiện chất lượng các dịch vụ công. Với mô hình PPP, Nhà nước sẽ thiết lập các tiêu chuẩn về cung cấp dịch vụ và tư nhân được khuyến khích cung cấp bằng cơ chế thanh toán theo chất lượng dịch vụ được thực hiện qua hợp đồng; tư nhân sẽ đóng góp không chỉ là vốn mà cả công nghệ và kinh nghiệm quản lý.

Đặc điểm của một số loại hợp đồng dự án theo hình thức đối tác công tư được thể hiện trong Bảng 2.1.

**Bảng 2.1: Các hình thức hợp tác công tư PPP**

| Hình thức hợp đồng | Quyền sử hữu tài sản cơ sở hạ tầng | Vốn đầu tư | Quyền sở hữu tài sản vận hành | Rủi ro thương mại   | Rủi ro kinh doanh   | Thời gian hoạt động (năm) |
|--------------------|------------------------------------|------------|-------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------------|
| Hợp đồng dịch vụ   | Nhà nước                           | Nhà nước   | Nhà nước                      | Nhà nước            | Nhà nước và Tư nhân | 1-2                       |
| Hợp đồng quản lý   | Nhà nước                           | Nhà nước   | Nhà nước                      | Nhà nước            | Nhà nước và Tư nhân | 3 - 5                     |
| Hợp đồng cho thuê  | Nhà nước                           | Nhà nước   | Tư nhân                       | Nhà nước và Tư nhân | Tư nhân             | 8 - 15                    |
| Nhuận quyền/ BOT   | Nhà nước                           | Tư nhân    | Tư nhân                       | Tư nhân             | Tư nhân             | 20 - 30                   |
| Bán/ BOO           | Tư nhân                            | Tư nhân    | Tư nhân                       | Tư nhân             | Tư nhân             | Không giới hạn            |

*Nguồn: Jos van Gastel Msc (2010) và Anand Chiplunkar (2006).*

#### *Phân loại hợp đồng hợp tác công - tư (PPP)*

Các hợp đồng PPP có rất nhiều hình thức, mỗi hình thức phù hợp với một điều kiện nhất định, với khoảng thời gian thực hiện nhất định, ở đó vai trò của Nhà nước và Tư nhân được hoán đổi rất nhiều, từ phân bổ rủi ro nhiều cho Nhà nước trong hình thức hợp đồng dịch vụ/quản lý, hoặc cho tư nhân trong hình thức Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao, Xây dựng - Chuyển giao - Kinh doanh, hay Nhà nước và Tư nhân cùng chia sẻ rủi ro. Việc lựa chọn hình thức thực hiện dự án PPP phụ thuộc vào từng điều kiện cụ thể. Tại Việt Nam hiện nay, hình thức hợp đồng PPP có các loại sau:

- Hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (gọi tắt là Hợp đồng BOT) là hợp đồng được ký giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và Nhà đầu tư để xây dựng, kinh doanh công trình kết cấu hạ tầng, sau khi hoàn thành công trình, Nhà đầu tư được quyền kinh doanh công trình trong một thời hạn nhất định; hết thời hạn, nhà đầu tư chuyển giao công trình đó cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

- Hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao - Kinh doanh (gọi tắt là Hợp đồng BTO) là hợp đồng được ký giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và Nhà đầu tư để xây dựng công trình kết cấu hạ tầng; sau khi hoàn thành công trình, Nhà đầu tư chuyển giao công trình đó cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền và được quyền kinh doanh công trình đó trong một thời hạn nhất định.

- Hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao (gọi tắt là Hợp đồng BT) là hợp đồng được ký giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và Nhà đầu tư để xây dựng công trình kết cấu hạ tầng; Nhà đầu tư chuyển giao công trình đó cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền và được thanh toán bằng quỹ đất để thực hiện dự án khác.

- Hợp đồng Xây dựng - Sở hữu - Kinh doanh (gọi tắt là Hợp đồng BOO) là hợp đồng được ký giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư để xây dựng công trình kết cấu hạ tầng; sau khi hoàn thành công trình, nhà đầu tư sở hữu và được quyền kinh doanh công trình đó trong một thời gian nhất định; hết thời hạn nhà đầu tư chấm dứt hoạt động của dự án đầu tư theo quy định của pháp luật về đầu tư.

- Hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao - Thuê dịch vụ (gọi tắt là Hợp đồng BTL) là hợp đồng được ký giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư để xây dựng công trình kết cấu hạ tầng; sau khi hoàn thành công trình, nhà đầu tư chuyển giao cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền và được quyền cung cấp dịch vụ trên cơ sở khai thác công trình đó trong một thời gian nhất định; cơ quan nhà nước có thẩm quyền thuê dịch vụ và thanh toán cho nhà đầu tư theo quy định.

- Hợp đồng Xây dựng - Thuê dịch vụ - Chuyển giao (gọi tắt là Hợp đồng BLT) là hợp đồng được ký giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư để xây dựng công trình kết cấu hạ tầng; sau khi hoàn thành công trình, nhà đầu tư được quyền cung cấp dịch vụ trên cơ sở khai thác công trình đó trong một thời gian nhất định; cơ quan nhà nước có thẩm quyền thuê dịch vụ và thanh toán cho nhà đầu tư theo quy định; hết thời hạn cung cấp dịch vụ nhà đầu tư chuyển giao công trình đó cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

- Hợp đồng Kinh doanh - Quản lý (sau đây gọi tắt là Hợp đồng O&M) là hợp đồng được ký giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư để kinh doanh một phần hoặc toàn bộ công trình theo một thời gian nhất định.

### **2.2.2. Hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng**

“Theo nghĩa tổng quát hiệu quả kinh tế là phạm trù tổng hợp phản ánh trình độ và năng lực quản lý, bảo đảm thực hiện có kết quả cao những nhiệm vụ kinh tế - xã hội đặt ra với chi phí thấp nhất” Nguyễn Đình Phan (1997) - Giáo trình Kinh tế và quản lý công nghiệp. Hiệu quả kinh tế cần hiểu toàn diện trên cả 2 phương diện định tính và định lượng. Về mặt định lượng hiệu quả của việc thực hiện mỗi nhiệm vụ phát triển kinh tế xã hội biểu hiện ở mối tương quan giữa kết quả thu được và chi phí xã hội phải bỏ ra. Về mặt định tính hiệu quả phản ánh sự cố gắng, nỗ lực, trình độ quản lý của mỗi khâu mỗi cấp, mỗi đơn vị trong hệ thống kinh tế quốc dân và sự gắn bó trong việc giải quyết những yêu cầu và mục tiêu kinh tế chính trị xã hội đặt ra. Hai mặt định tính và định lượng của phạm trù hiệu quả phải có quan hệ chặt chẽ với nhau. Trong những biểu hiện về định lượng phải nhằm đạt được những mục tiêu chính trị xã hội đặt ra. Hiệu quả kinh tế cần xem xét cả trên phương diện vĩ mô và vi mô. Hiệu quả trên phương diện vi mô là hiệu quả thu được của các doanh nghiệp, các nhà đầu tư. Trên phương diện vĩ mô hiệu quả kinh tế quốc dân với những kết quả thu được đạt mục tiêu kinh tế, chính trị xã hội đặt trong mối quan hệ với hao phí tài nguyên, môi trường, vốn lao động xã hội phải bỏ ra.

Theo Nguyễn Bạch Nguyệt & Từ Quang Phương (2007), *Giáo trình Kinh tế đầu tư*, Nhà xuất bản Đại học Kinh tế quốc dân, tr. 16, “Hiệu quả của đầu tư phát triển phản ánh mối quan hệ so sánh giữa kết quả kinh tế xã hội thu được với chi phí chi ra để đạt kết quả đó. Kết quả và hiệu quả đầu tư phát triển cần được xem xét trên cả phương diện chủ đầu tư và xã hội đảm bảo kết hợp hài hòa giữa các loại lợi ích giữa các bên liên quan bao gồm Nhà nước đại diện cho lợi ích toàn xã hội và các chủ đầu tư. Hiệu quả đầu tư cần vừa đảm bảo phát huy vai trò chủ động, sáng tạo của chủ đầu tư, vừa tăng cường vai trò quản lý, kiểm tra giám sát của các cơ quan quản lý nhà nước các cấp.”

PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông là hình thức đầu tư phát triển giao thông vì vậy có thể hiểu: “Hiệu quả của mô hình PPP giao thông là phạm trù tổng hợp phản ánh trình độ và năng lực quản lý thể hiện mối quan hệ so sánh giữa kết quả kinh tế - xã hội thu được với chi phí đầu tư vào dự án PPP để đạt kết quả đó”.

Hiệu quả của mô hình PPP giao thông cần hiểu toàn diện trên cả 2 phương diện định tính - lợi ích kinh tế- xã hội tổng hợp đưa lại từ và phương diện định lượng so sánh giữa vốn đầu tư bỏ ra với lợi nhuận thu được từ đầu tư cho dự án PPP. Nói cách khác, hiệu quả của mô hình PPP giao thông được xem xét trên phương diện lợi ích thu được trên toàn bộ nền kinh tế quốc dân và cho nhà đầu tư và các bên có liên quan được thể hiện trên nhiều khía cạnh khác nhau:

### 2.2.2.1. Đối với nhà nước

Nhà nước đại diện cho lợi ích của toàn xã hội, do đó hiệu quả được xem xét những lợi ích tổng thể về kinh tế - xã hội mang lại. Xét trên phạm vi nền kinh tế, mô hình PPP giúp tăng năng suất và sử dụng các nguồn lực sẵn có một cách hiệu quả hơn, tối đa hóa giá trị đồng tiền từ đầu tư.

Sử dụng hiệu quả các nguồn lực khan hiếm của Nhà nước là một thách thức lớn đối với các Chính phủ, và là một trong những nguyên nhân chính làm nhiều Chính phủ không hoàn thành các mục tiêu đặt ra. Nguyên nhân là do đặc thù khu vực Nhà nước có quá ít hoặc không có động cơ thiết lập tính hiệu quả trong tổ chức và quy trình hoạt động của mình và vì thế có vị thế không thuận lợi trong việc xây dựng và điều hành một mạng lưới CSHT một cách hiệu quả. Việc đưa những động cơ khuyến khích như vậy vào khu vực Nhà nước là khó khăn, mặc dù không phải không thực hiện được.

Việc bắt tay giữa Nhà nước và Tư nhân cho phép cộng hưởng tốt nhất thế mạnh của các bên tham gia, thông qua việc phát huy sức mạnh tổng hợp trong thiết kế, thi công, kinh doanh và quản lý. Mô hình PPP cũng khuyến khích sáng tạo trong hợp tác và phổ biến những cách làm tốt nhất.

*Cải cách các lĩnh vực thông qua việc phân bổ lại vai trò, động cơ và trách nhiệm giải trình.*

Các Chính phủ đôi khi coi mối quan hệ đối tác Nhà nước - Tư nhân là một chất xúc tác kích thích việc thảo luận và cam kết rộng rãi hơn về chương trình cải cách trong lĩnh vực, trong đó mối quan hệ đối tác Nhà nước - Tư nhân chỉ là một bộ phận cấu thành. Một vấn đề then chốt là luôn luôn phải tái cơ cấu và làm rõ vai trò của các bên. Đặc biệt cần kiểm tra lại và phân bổ lại vai trò của các nhà hoạch định chính sách, nhà quản lý, nhà cung cấp dịch vụ, đặc biệt nhằm huy động vốn và đạt hiệu quả. Một chương trình cải cách bao gồm mối quan hệ Nhà nước - Tư nhân mang tới cơ hội xem xét lại việc phân bổ vai trò của các bên nhằm xóa bỏ các xung đột có khả năng xảy ra và công nhận một tổ chức tư nhân như là một bên có khả năng tham gia.

Tiến hành một giao kết quan hệ đối tác Nhà nước - Tư nhân cụ thể thường thúc đẩy từng bước cải cách nhằm hỗ trợ việc phân bổ mới vai trò của các bên, chẳng hạn như việc thông qua các điều luật và thành lập những cơ quan quản lý riêng biệt. Đặc biệt việc kiểm tra lại các thỏa thuận chính sách và điều tiết quản lý là những vấn đề tối quan trọng đối với thành công của một dự án có mối quan hệ đối tác Nhà nước - Tư nhân.

Đối với mô hình hợp tác công - tư trong lĩnh vực giao thông ngoài những tiêu chí phản ánh hiệu quả chung về mặt kinh tế - xã hội thu được còn thể hiện qua một số tiêu

chí riêng biệt mang tính đặc thù. Theo Đề án xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn 2016 - 2020 của Bộ Giao thông vận tải, hiệu quả của xã hội hoá đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông, đặc biệt là đầu tư theo hình thức hợp tác công tư (PPP), cụ thể như sau:

*Một là*, đầu tư theo hình thức PPP giúp Chính phủ giảm chi tiêu công, do vậy duy trì mức nợ công phù hợp: Việc sử dụng hình thức này sẽ giúp Chính phủ không phải trả một số tiền lớn đầu tư trong một thời gian ngắn; thay vào đó, Chính phủ sẽ trả thành nhiều lần trong thời gian dài hoặc bằng cách nào đó thông qua người sử dụng hoàn trả số tiền đầu tư cho Nhà đầu tư trong thời gian dài. Điều này rất quan trọng đối với các quốc gia có ngân sách hạn chế và mức nợ công cao. Tuy nhiên, cần phải hiểu rằng tổng chi phí đầu tư theo hình thức PPP là không thấp hơn so với mô hình đầu tư công truyền thống.

*Hai là*, sử dụng được thể mạnh khu vực tư nhân để mang lại dịch vụ tốt hơn với giá cả hợp lý: Nhà đầu tư tư nhân có khả năng cung cấp cơ sở hạ tầng và dịch vụ với chi phí thấp hơn so với Chính phủ nhờ lợi thế quy mô, năng lực quản trị, kinh nghiệm, bí quyết công nghệ tốt. Hình thức đầu tư này cho phép nhiều bên cùng tham gia kiểm soát (Nhà nước, Nhà đầu tư, các tổ chức cung cấp tín dụng và người sử dụng dịch vụ). Hiệu quả đầu tư sẽ được nâng lên nhờ sự quản lý chặt chẽ, thường xuyên của khu vực tư nhân, giảm thời gian xây dựng dẫn đến dịch vụ sớm được đưa vào sử dụng và qua đó cũng giúp tiết giảm chi phí.

*Ba là*, sử dụng hình thức PPP cho phép Chính phủ và khu vực tư nhân chia sẻ rủi ro: Các rủi ro của dự án trong hình thức đối tác công - tư vẫn như hình thức đầu tư công truyền thống; tuy nhiên, việc chia sẻ rủi ro giữa các Bên trong dự án được dựa trên một nguyên tắc nhất định, đó là rủi ro sẽ được quản lý bởi bên có thể quản lý chúng tốt hơn. Về cơ bản, những rủi ro có thể dự kiến và tính toán sẽ được đưa vào kế hoạch tài chính và hợp đồng; những rủi ro khác không thể được tính toán sẽ được thảo luận thông qua đàm phán. Nguyên tắc này sẽ giúp giảm thiểu thiệt hại bởi các rủi ro có thể được dự đoán và tính toán, qua đó giảm chi phí cho dự án. Với nhiều trường hợp, Nhà nước sẽ là bên có trách nhiệm giải quyết những rủi ro liên quan tới cộng đồng, môi trường do tiếng nói của Nhà nước “có trọng lượng” hơn đối với các đối tượng đó. Ngược lại, khu vực tư nhân ưu việt hơn trong việc xử lý những rủi ro liên quan tới quản lý, sử dụng đồng vốn.

*Bốn là*, hình thức PPP có khả năng nâng cao hiệu quả và chất lượng các dịch vụ công cộng: Hình thức đầu tư này phá vỡ sự độc quyền của Nhà nước trong việc cung cấp các sản phẩm và dịch vụ, qua việc tạo ra một thị trường cạnh tranh hơn; vì vậy, nâng

cao hiệu quả đầu tư và chất lượng dịch vụ là điều kiện tiên quyết cho các Doanh nghiệp PPP tồn tại và phát triển.

Năm là, hình thức đầu tư này tạo ra sự ổn định và tăng trưởng cho khu vực tư nhân: Với việc tham gia vào cơ chế PPP, khu vực tư nhân có được nhiều cơ hội đầu tư mang tính dài hạn hơn, ít rủi ro hơn với sự bảo đảm của Nhà nước. Từ đó, tạo ra sự ổn định và tăng trưởng cho khu vực tư nhân, thúc đẩy sự phát triển kinh tế xã hội của địa phương cũng như tạo ra nhiều công ăn việc làm hơn cho người lao động.

#### 2.2.2.2. Đối với khu vực tư nhân

Đối với hoạt động thu hút vốn đầu tư tư nhân: Các chính phủ đối mặt với nhu cầu ngày càng tăng trong việc tìm đủ nguồn tài chính để phát triển và duy trì CSHT theo yêu cầu của sự gia tăng dân số. Các chính phủ gặp khó khăn bởi nhu cầu đô thị hóa ngày càng tăng, nhu cầu sửa chữa những CSHT đã được xây dựng lâu năm, nhu cầu mở rộng mạng lưới dịch vụ cho dân số mới tăng lên và nhu cầu đem lại dịch vụ cho những khu vực trước đây chưa được cung cấp hoặc được cung cấp chưa đầy đủ. Hơn nữa, các dịch vụ CSHT thường có doanh thu thấp hơn chi phí, vì vậy phải bù đắp thông qua trợ cấp và do đó làm cho nguồn lực nhà nước bị hao mòn thêm.

Cùng với khả năng tài chính hạn chế của hầu hết các chính phủ, những áp lực kể trên dẫn tới mong muốn huy động vốn từ khu vực tư nhân vào đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng. Được cơ cấu một cách phù hợp, mối quan hệ đối tác Nhà nước - Tư nhân có thể huy động các nguồn lực trước đây chưa được khai thác của khu vực tư nhân tại địa bàn sở tại, trong khu vực hoặc trên phạm vi quốc tế đang tìm kiếm các cơ hội đầu tư.

Mục đích của khu vực tư nhân trong việc tham gia vào mối quan hệ đối tác Nhà nước - Tư nhân là tạo ra lợi nhuận từ năng lực và kinh nghiệm quản lý kinh doanh của mình (đặc biệt là trong ngành dịch vụ công ích). Khu vực tư nhân tìm kiếm sự đền bù cho các khoản đầu tư vào các dịch vụ bằng các khoản phí dịch vụ, mang lại một khoản vốn đầu tư phù hợp.

### 2.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư

Những nghiên cứu về nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công tư loại này khá đa dạng, có nghiên cứu chỉ phân tích một yếu tố ảnh hưởng, nhưng có những nghiên cứu lại phân tích nhiều yếu tố ảnh hưởng đồng thời tác động đến hiệu quả hợp tác công tư. Đáng chú ý là nghiên cứu của **Paul Rubin**: “*Factors Affecting Public Private Partnerships in Urban Renewal and Development Projects*”, (“Các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả hợp tác công tư trong các dự án phát triển và đổi mới đô thị”) [2007],

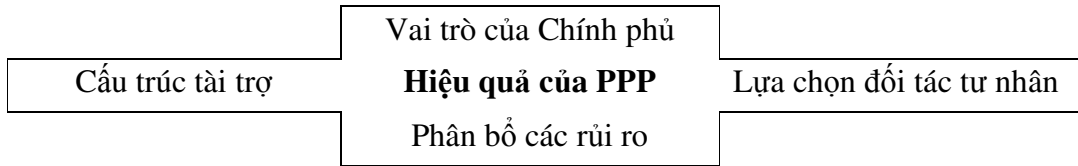
phân tích các nhân tố bên trong như: khuôn khổ pháp lý của chính phủ, khả năng phân tán rủi ro, kỹ năng của nhân viên, phương tiện mua sắm... ảnh hưởng lớn đến kết quả và hiệu quả hợp tác công tư. Còn **Mona Hammami, Jean-Francois Ruhashyankiko & Etienne B. Yehoue** “*Determinants of Public-Private Partnerships in Infrastructure*” (“Các nhân tố ảnh hưởng đến hợp tác công tư trong cơ sở hạ tầng”) [2006], lại phân tích các nhân tố vĩ mô ảnh hưởng đến hợp tác công tư, và chỉ ra rằng: các nhân tố như sự ổn định kinh tế vĩ mô, nợ công của chính phủ, tổng cầu, quy mô thị trường, chất lượng thể chế, tham nhũng, luật pháp... ảnh hưởng khá lớn đến hiệu quả của hợp tác công tư. Tương tự như vậy, **Stefano Gatti, Stefanie Kleimeier & Marco Percoco** với nghiên cứu: “*Economic and Institutional Determinants of Public-Private Partnerships*”, (“Yếu tố thể chế và kinh tế quyết định đến hợp tác công tư”) [2008], chỉ ra rằng ngoài điều kiện kinh tế (tài chính công, triển vọng phát triển kinh tế...), thể chế cũng là một nhân tố quan trọng ảnh hưởng đến hiệu quả hợp tác công tư. Những nghiên cứu này có đặc điểm là sử dụng các phương pháp nghiên cứu định lượng để lượng hóa ảnh hưởng của các yếu tố đến hiệu quả của hợp tác công tư. Nhờ sử dụng các số liệu khách quan và những kiểm định chặt chẽ, nên các kết luận đưa ra có sức thuyết phục cao.

Một số nghiên cứu khác thì sử dụng phương pháp tổng kết kinh nghiệm để phân tích các nguyên nhân hạn chế, những thách thức mà hợp tác công tư thường gặp phải. Tiêu biểu trong số đó có nghiên cứu của **Hodge, G & Greve, C**: “*The Challenge of Public-Private Partnerships: Learning from International Experience*”, (“Thách thức của hợp tác công tư: bài học từ kinh nghiệm quốc tế”) [2005], đánh giá những bài học về hợp tác công tư ở Anh, Châu Âu, Mỹ, Úc. Từ đó chỉ ra những nhân tố thách thức mà quan hệ đối tác công tư thường gặp phải đó là vấn đề về rủi ro, tài chính, hợp đồng hợp tác, chính trị, cũng như về trách nhiệm và quản lý dự án hợp tác công tư.

Có thể thấy, các nghiên cứu thuộc nhóm này đã sử dụng nhiều phương pháp khác nhau để phân tích đánh giá tác động của các nhân tố đến kết quả và hiệu quả hợp tác công tư. Trong đó đặc biệt nhấn mạnh phương pháp nghiên cứu định lượng với tính khách quan và kiểm định chặt chẽ, đã đưa ra những kết luận có tính thuyết phục. Do đó, những công trình này đã gợi mở nhiều điều bổ ích trong cách tiếp cận, cũng như phương pháp đánh giá tác động của những yếu tố vĩ mô-vi mô, bên trong-bên ngoài đến hiệu quả hợp tác công tư ở Việt Nam.

Các nhà nghiên cứu sử dụng các mô hình khác nhau để nghiên cứu về các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả của PPP, nhìn chung các kết quả chủ yếu tập trung vào 4 nhân tố chính như hình sau:





**Hình 2.1: Các nhân tố tác động đến hiệu quả của PPP**

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

### **2.3.1. Nhân tố thứ nhất: Vai trò của chính phủ**

Chính phủ giữ vai trò rất quan trọng trong việc phát triển và quản lý các dự án PPP. Một cơ chế không phù hợp, hoặc/và năng lực chính phủ kém đều dẫn đến thất bại (Yescombe, 2007; Khulumane, 2008). Nhiệm vụ của các chính phủ là phải tạo lập những điều kiện thuận lợi nhất cho các nhà đầu tư tham gia vào PPP, cụ thể:

Môi trường đầu tư hấp dẫn: 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.

Thiết lập khung pháp lý đầy đủ: Qiao và các tác giả (2001) cho rằng 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 hiệu quả, phân chia rủi ro phù hợp và tránh những rủi ro tiềm tàng.

Thành lập cơ quan giám sát và hợp tác: Koch và Buser (2006) lập luận rằng mục tiêu trong các hợp đồng PPP rất đa dạng giữa các cơ quan công quyền khác nhau (trung ương và địa phương). Chính phủ cần thiết thành lập một cơ quan trung tâm hòa giải các xung đột, làm cầu nối giữa các nhà đầu tư nước ngoài với chính quyền (Khulumane, 2008).

Tích cực tham gia trong suốt vòng đời dự án: đối với các dự án PPP, mặc dù khu vực tư nhân tham gia và chịu trách nhiệm là chủ yếu, Gildenhuis và Knipe (2000) vẫn nhấn mạnh rằng chính phủ cần tích cực tham gia suốt vòng đời dự án để đảm bảo dự án đáp ứng các mục tiêu.

### **2.3.2. Nhân tố thứ hai: Lựa chọn đối tác tư nhân**

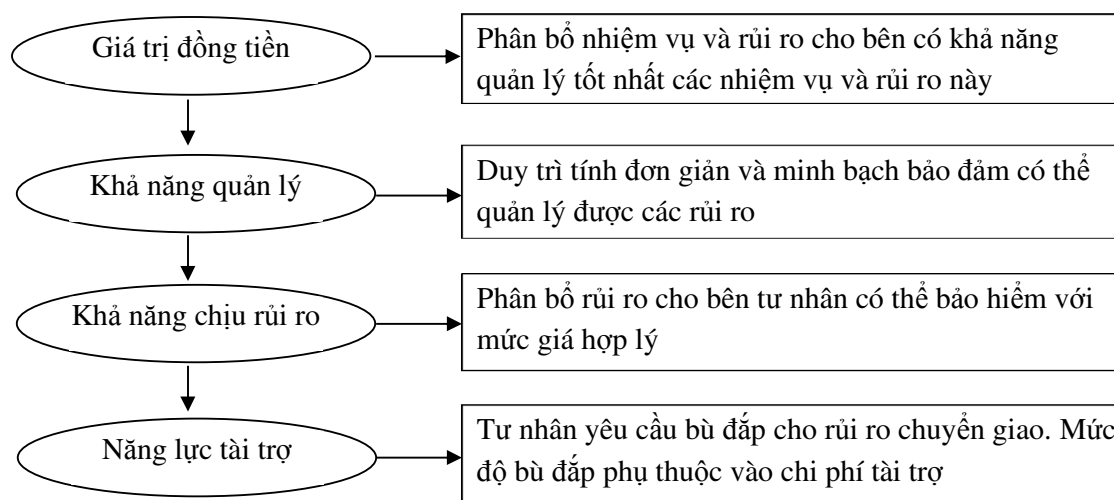
ADB (2006) cho rằng thành công của dự án PPP cũng phụ thuộc nhiều vào sự lựa chọn này. Khi tham gia dự án, tư nhân có trách nhiệm tài trợ vốn, thiết kế, xây dựng, vận hành, bảo dưỡng và cung cấp dịch vụ cho đến khi kết thúc thời gian nhượng quyền. Để đảm bảo lựa chọn được nhà đầu tư có năng lực, Miller (2000) đề nghị chính phủ 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 (Marcus và Graeme, 2004).

### 2.3.3. Nhân tố thứ ba: Phân bổ các rủi ro của dự án

Merna và Smith (1996) định nghĩa 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. Rủi ro sẽ được phân chia cho bên có khả năng tài chính và kỹ thuật tốt nhất để xử lý chúng. Trên cơ sở những nguyên tắc cơ bản này, các nhà nghiên cứu đã xây dựng chiến lược phân chia rủi ro trong các dự án PPP (SMEC, 2011). Đặc điểm nổi bật của các dự án PPP 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 (Nisar, 2007).

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 phi hệ thống. Rủi ro hệ thống là những rủi ro ngoài khả năng kiểm soát của những người tham gia dự án, bao gồm rủi ro chính trị, pháp lý, kinh tế và môi trường. Rủi ro phi hệ thống liên quan đến bản thân dự án, như rủi ro xây dựng, thiết kế, vận hành, tài chính và doanh thu.

Ahadzi (2004) thực hiện một điều tra về các dự án PPP 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. Các 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. SMEC (2011) đã xây dựng các nguyên tắc phân bổ rủi ro như hình 2.2



**Hình 2.2: Các nguyên tắc chính để phân bổ các rủi ro của dự án PPP**

*Nguồn: SMEC (2011)*

Charoenpornpattana và Minato (1999) cho rằng có ba phương pháp để xử lý rủi ro: kiểm soát rủi ro, giữ lại rủi ro và chuyển giao rủi ro. Nếu giữ lại rủi ro, nghĩa là gánh chịu tổn thất do rủi ro gây ra; chuyển giao rủi ro là chuyển rủi ro cho một đối tác khác để giảm thiểu rủi ro. Một đóng góp rất quan trọng từ nghiên cứu của Li và các tác giả (2005), xác định 4 nhân tố ảnh hưởng chính đến việc phân bổ rủi ro: mức độ hỗ trợ của chính phủ, quy trình cấp phép dự án, tính biến động của hợp đồng dự án và sự thiếu kinh nghiệm của nhà nước và/ hoặc tư nhân. Điểm chung của các nghiên cứu là: các rủi ro liên quan đến môi trường vĩ mô được giữ lại, những rủi ro liên quan dự án được chuyển giao, những rủi ro nằm trong sự kiểm soát của hai bên sẽ được chia sẻ. Ngoài những rủi ro hiện hữu, cần xác định các rủi ro tiềm tàng để đảm bảo phân bổ hợp lý. Chẳng hạn, phân bổ các rủi ro của dự án Westlink M7 ở bảng 2.2.

**Bảng 2.2: Ma trận chia sẻ rủi ro của dự án Westlink M7**

| <b>Rủi ro</b>                     | <b>Nhà đầu tư</b> | <b>Bên được chuyển nhượng</b> | <b>Chia sẻ</b> |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------------------|----------------|
| <i>Tăng chi phí xây dựng</i>      |                   | X                             |                |
| <i>Rủi ro hoàn thành</i>          |                   | X                             |                |
| <i>Bất khả kháng</i>              |                   |                               | X              |
| <i>Rủi ro vận hành</i>            |                   | X                             |                |
| <i>Rủi ro về tính sẵn có</i>      |                   | X                             |                |
| <i>Rủi ro về lượng giao thông</i> |                   |                               | X              |
| <i>Tiêu chuẩn kỹ thuật mới</i>    |                   |                               | X              |
| <i>Tăng chi phí vận hành</i>      |                   | X                             |                |
| <i>Rủi ro thu phí</i>             | X                 |                               |                |

*Nguồn: KPMG (2011)*

#### **2.3.4. Nhân tố thứ tư: Cấu trúc tài trợ của dự án PPP**

Các bằng chứng cho thấy cấu trúc tài trợ rất quan trọng đối với hiệu quả của mô hình PPP (Aristeidis và Zhanmin, 2010). Chẳng hạn, chính phủ Hồng Kông sử dụng bộ ba tiêu chuẩn (tài trợ, kỹ thuật và vận hành) để đánh giá các nhà thầu dự án đường hầm theo tỷ trọng lần lượt là 65%, 20% và 15% (Kumaraswamy và Zhang, 2005).

Ngoài ra, khi lựa chọn chiến lược tài trợ cần kết hợp với các rủi ro, điều kiện và nguồn tài trợ có thể huy động. Schaufelberger và Wipadapisut cũng đề xuất các chiến lược tài trợ cho các dự án PPP theo bốn điều kiện rủi ro (Bảng 2.3).

Chính sách hỗ trợ của chính phủ: Theo nghiên cứu của Ngân hàng thế giới (1997), khả thi về tài chính của dự án phụ thuộc chủ yếu vào: nhu cầu thị trường, cơ cấu thuế,

thời gian nhượng quyền, tính hấp dẫn của dự án và các rủi ro bất khả kháng. Các hỗ trợ của chính phủ là cần thiết (đặc biệt đối với các nước đang phát triển) để đảm bảo có thể thu hút được tư nhân tham gia và nhu cầu của người dân được thỏa mãn ADB (2006), Để làm rõ hơn vấn đề này, Esther (2007) chọn mẫu nghiên cứu gắn với một dự án cụ thể: cây cầu được xây dựng tại một thành phố trung bình ở Ấn Độ. Esther sử dụng mô hình mô phỏng Monte Carlo để xác định mức hỗ trợ phù hợp của thành phố cho dự án. Nghiên cứu được thực hiện với ba loại dữ liệu: (1) khung pháp lý: thời gian thi công, thời gian nhượng quyền và giá thu phí, (2) các chỉ số kinh tế vĩ mô: lãi suất, lạm phát, trượt giá, tỷ lệ nợ/vốn và tốc độ tăng trưởng giao thông, (3) các biến bất định: chi phí xây dựng, vận hành, bảo dưỡng.

**Bảng 2.3: Các chiến lược tài trợ cho PPP theo điều kiện rủi ro**

| <b>Điều kiện rủi ro</b> | <b>Chiến lược tài trợ</b>  |
|-------------------------|--|
| Rủi ro tổng thể thấp    | Sử dụng tỷ lệ nợ cao để tối đa hóa đòn cân nợ và ROE   |
|                         | Thiết lập công cụ tín dụng dự phòng tối thiểu để tiết kiệm chi phí.  |
|                         | Sử dụng thị trường vốn để tài trợ nợ nhằm giảm chi phí lãi vay.  |
|                         | Tài trợ dài hạn để tiết kiệm chi phí.  |
| Rủi ro chính trị cao    | Tìm kiếm trợ giúp của các tổ chức và cá nhân có ảnh hưởng/quan hệ với chính quyền địa phương.  |
|                         | Tìm sự hỗ trợ của chính quyền địa phương và bảo lãnh CP.   |
|                         | Thiết lập công cụ tín dụng dự phòng để bù đắp những chi phí bất ngờ.   |
| Rủi ro tài chính cao    | Tài trợ nợ với lãi suất cố định; các khoản vay bằng nội tệ.  |
|                         | Tài trợ nợ với đồng tiền giống đồng tiền của doanh thu.  |
|                         | Cấu trúc doanh thu bằng cả ngoại tệ và nội tệ.   |
|                         | Tìm sự hỗ trợ của chính quyền địa phương và bảo lãnh.  |
|                         | Thiết lập công cụ tín dụng dự phòng để bù đắp những chi phí bất ngờ.   |
| Rủi ro thị trường cao   | Tài trợ giai đoạn đầu bằng vốn tự có và các khoản vay tạm thời; tái tài trợ trong giai đoạn vận hành với những khoản vay dài hạn chi phí thấp. |
|                         | Thỏa thuận được điều chỉnh tăng mức phí.   |
|                         | Thiết lập công cụ tín dụng dự phòng để bù đắp rủi ro doanh thu.  |

*Nguồn: Schaufelberger và Wipadapisut (2003)*

Nghiên cứu này khẳng định khả năng thu hút tư nhân để thực hiện mang lại hiệu quả cho các dự án PPP đường bộ phụ thuộc chặt chẽ vào chính sách hỗ trợ của chính phủ, nhấn mạnh khía cạnh phổ biến tại các nước này là hỗ trợ bộ phận dân cư có thu nhập thấp:

- Tại các nước đang phát triển, PPP trong lĩnh vực đường bộ sẽ không thu hút được khu vực tư nhân nếu mức độ hỗ trợ của chính phủ không đủ lớn.

- Với quan điểm hỗ trợ bộ phận dân cư có thu nhập thấp, chính phủ nên thu phí thấp hơn giá trị thực tế, đồng thời để đảm bảo nhà đầu tư có thể hoàn vốn nhanh, chính phủ phải tăng thêm mức hỗ trợ để bù đắp mức phí thấp.

- Bằng việc nghiên cứu mô hình này, nhà đầu tư và chính quyền có thể tiến tới một thỏa thuận về chia sẻ rủi ro và thời hạn sở hữu dự án phù hợp.

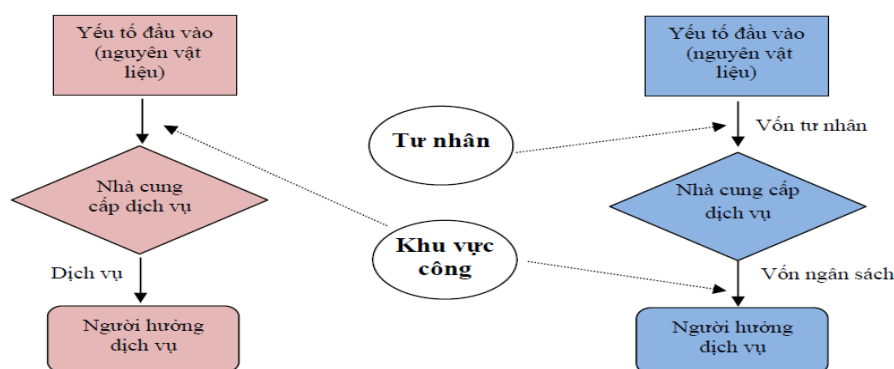
Merna và Dubey (1998) xác định các hình thức hỗ trợ của chính phủ bao gồm:

**(i) Hỗ trợ trực tiếp:** đầu tư vốn (góp vốn ban đầu), trợ cấp, hỗ trợ chi phí vận hành, miễn phí sử dụng đất, các tiện ích và khuyến khích thuế... Chẳng hạn như chính phủ Úc đã hỗ trợ dự án Westlink M7 theo hình thức góp vốn 42%, miễn tiền sử dụng đất, khai thác không gian dự án.

**Vốn góp ban đầu (vốn môi):** Chính phủ hỗ trợ chi phí đầu tư ban đầu (chi phí xây dựng, chi phí chuẩn bị đầu tư...) cho tư nhân. Hình thức này phù hợp với các dự án có mức độ hấp dẫn không cao.

**Hỗ trợ chi phí vận hành:** Chính phủ hỗ trợ chi phí vận hành (chi phí duy tu, bảo dưỡng, thu phí...) cho tư nhân. Một số dự án không hấp dẫn và có chi phí vận hành đắt, nhà nước có thể sử dụng hình thức này để hỗ trợ tư nhân.

**Tính linh hoạt của biểu thuế:** tính linh hoạt của biểu thuế là cần thiết để đảm bảo tính khả thi về tài chính của dự án. Nhà nước cần có các khuyến khích về thuế phù hợp để tăng tính hấp dẫn cho các dự án.



**Hình 2.3: So sánh việc trợ giá truyền thống và trợ giá dựa trên kết quả đầu ra**

*Nguồn: CRISIL Infrastructure Advisory (2009)*

Trợ cấp dựa trên kết quả đầu ra để bổ sung/ thay thế cho phí thu từ người sử dụng, nhà cung cấp vẫn nhận được dòng thanh toán ổn định .

**(ii) Hỗ trợ gián tiếp:** thông qua bảo lãnh khoản vay, doanh thu tối thiểu, tỷ giá,...

Bảo lãnh doanh thu tối thiểu: để giảm rủi ro nhu cầu thị trường cho tư nhân trong trường hợp doanh thu từ thu phí không đủ bù đắp chi phí đầu tư. Ví dụ: Dự án Westlink M7 được chính phủ bảo lãnh doanh thu tối thiểu đến 80%.

Bảo vệ chống rủi ro bất khả kháng: Chính phủ có thể kéo dài thời gian nhượng quyền hoặc bù đắp tổn thất (bằng tiền mặt hoặc các hỗ trợ khác) khi rủi ro bất khả kháng xảy ra để bảo vệ nhà đầu tư. Ví dụ, trong dự án Westlink M7, chính phủ đồng ý kéo dài thời gian khai thác để đền bù thiệt hại nếu rủi ro bất khả kháng xảy ra.

Các hình thức hỗ trợ khác bao gồm bảo lãnh tỷ giá và thưởng cho dự án vượt tiến độ, bù lãi suất...

Có thể kết luận ngắn gọn rằng, các bằng chứng trên cho thấy mức độ tác động của các nhân tố đến thành công hay thất bại của các dự án PPP sẽ khác nhau, tùy thuộc đặc điểm dự án, điều kiện kinh tế xã hội đặc thù của mỗi nước. Các nước phát triển quan tâm nhiều đến phân bổ rủi ro và cấu trúc tài trợ (Cristina, 2004; Hardcastle và các tác giả, 2005). Đối với các nước đang phát triển thì tập trung cả bốn nhân tố nêu trên (Nyagwachi và Smallwood, 2006; John và Sussman, 2006; Esther, 2007).

## **2.4. Lý thuyết các bên có liên quan ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông**

Theo Zhang X. Q. (2005), việc triển khai dự án hợp tác công tư có hiệu quả hoặc thiếu hiệu quả được đánh giá dựa trên kết quả đạt được của các bên liên quan. Hiệu quả được đánh giá bởi khoảng cách giữa những kỳ vọng của các bên liên quan với kết quả mong muốn của dự án.

Thuật ngữ “các bên liên quan” được bắt nguồn từ Học viện nghiên cứu Stanford (SRI) vào những năm 1960. Các bên liên quan được hiểu là những nhóm mà nếu không có sự hỗ trợ của họ thì tổ chức không thể tồn tại. Freeman (1984), định nghĩa các bên liên quan như là nhóm hay cá nhân có ảnh hưởng hoặc bị ảnh hưởng bởi sự đạt được mục tiêu của tổ chức hay những nhóm người rất quan trọng với sự sống còn của tổ chức. Venkat Raman (2004), đưa ra khái niệm các bên liên quan là cá nhân, nhóm hoặc tổ chức có ảnh hưởng trực tiếp hoặc gián tiếp đáng kể đến cách tổ chức hoạt động và hình thành chính sách, quyết định cũng như hành động của tổ chức. Jones & Wicks (1996), cho rằng nội dung lý thuyết của các bên liên quan tập trung vào việc ra quyết định quản

lý của tổ chức và tổ chức có quan hệ với nhiều nhóm (các bên liên quan) và bị ảnh hưởng bởi các quyết định của các nhóm đó. Lý thuyết các bên liên quan rất hữu ích để giúp xác định các bên liên quan và mối quan hệ giữa các bên liên quan trong quá trình hoạt động của tổ chức. Tuan L. A. (2016), cho rằng trong một dự án PPP, các bên liên quan chính được xác định gồm: Khu vực Nhà nước, khu vực tư nhân, người sử dụng dịch vụ và bên cho vay. Như vậy, dựa theo học thuyết các bên liên quan, trong nghiên cứu này, chuẩn mực chủ quan bao gồm ảnh hưởng từ phía khu vực Nhà nước, người sử dụng dịch vụ và bên cho vay.

Lý thuyết các bên liên quan cùng tiến trình từ đầu cho đến khi dự án PPP đi vào hoạt động đưa ra mô hình hiệu quả của hợp tác công - tư trong đó yếu tố phụ thuộc là Hiệu quả mô hình hợp tác công - tư chịu ảnh hưởng bởi 7 biến độc lập gồm: (1) *Cam kết của khu vực Nhà nước*; (2) *Môi trường đầu tư*; (3) *Hỗ trợ của bên cho vay*; (4) *Đặc điểm của dự án*; (5) *Thái độ của khu vực tư nhân*; (6) *Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân*; (7) *Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ*;

#### ***Hiệu quả của mô hình hợp tác công - tư***

Hiệu quả mô hình hợp tác công - tư được hiểu là mức độ đáp ứng giữa năng lực, đặc điểm và kỳ vọng của các bên liên quan với kết quả mong muốn của dự án. Các nhân tố ảnh hưởng của các bên liên quan sẽ tác động đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư của dự án. *Hiệu quả mô hình hợp tác công - tư biểu hiện qua:*

- *Sự quan tâm của nhà đầu tư đến lĩnh vực đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo mô hình PPP*

- *Mức độ hài lòng của Nhà đầu tư về kết quả đạt được trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo mô hình PPP*

- *Tính sẵn sàng của nhà đầu tư vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo hình thức PPP trong thời gian tới*

#### ***(1) Sự cam kết của khu vực Nhà nước***

Nhà nước đóng vai trò quan trọng đảm bảo sự thành công cho các dự án PPP bằng những cam kết phù hợp cho đầu tư tư nhân. Một sự cam kết và tích cực thực hiện của Nhà nước góp phần nâng cao hiệu quả đầu tư của khu vực tư nhân. Sự cam kết của Nhà nước được coi là giá trị gia tăng để duy trì sức thu hút của dự án PPP.

Sự cam kết của Nhà nước được hiểu là Nhà nước tuyên bố và thực hiện các biện pháp cần thiết để thúc đẩy sự phát triển các dự án hợp tác Nhà nước - Tư nhân và thu hút các nhà đầu tư tư nhân vào một thị trường có tính cạnh tranh cao.

Thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển CSHT không phải là dễ. Một trong những lý do quan trọng nhất để khu vực tư nhân tham gia vào dự án PPP là do có được sự cam kết của Nhà nước.

Khu vực tư nhân mong đợi Nhà nước cam kết và hỗ trợ để đảm bảo thành công của dự án. Sự cam kết này có thể dưới dạng chính sách của Nhà nước nhằm tăng cường quan hệ đối tác giữa Nhà nước và khu vực tư nhân; đưa ý tưởng xây dựng và phát triển các dự án vào trong chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển tổng thể kinh tế, xã hội quốc gia cũng như của ngành, vùng, địa phương, kế hoạch, chương trình đầu tư công cộng; tổ chức bộ máy quản lý Nhà nước đối với dự án PPP; giám sát và đánh giá hoạt động của dự án PPP, nhằm tạo điều kiện cho khu vực tư nhân hoàn thành trách nhiệm thực hiện dự án của mình.

Trong nghiên cứu của Ye X., Shi S., Chong H. Y., Fu X., Liu L. Và He Q. (2018), *Emprical Analysis of Firm' Willingness to Participate in Infrastructure PPP Project, Journal of Construction Engineering and Management*, đã tìm thấy sự ảnh hưởng tích cực có ý nghĩa thống kê của sự cam kết hỗ trợ của khu vực Nhà nước tới sự sẵn lòng đầu tư của khu vực tư nhân. *Cam kết của khu vực Nhà nước thể hiện qua các tiêu chí cụ thể sau*

- Cam kết của Chính phủ
  - Hoạch định phát triển dự án PPP
  - Xây dựng các chính sách thực hiện dự án PPP
  - Thiết lập cơ quan chuyên trách quản lý PPP
  - Giám sát và đánh giá dự án
  - Xác định dự án phù hợp đầu tư theo hình thức PPP
  - Khả năng hợp tác tài chính của Nhà nước
  - Bảo lãnh của Nhà nước
  - Kinh nghiệm của Nhà nước về PPP
  - Ưu đãi và đảm bảo đầu tư
- Truyền thông về hình thức đầu tư PPP*

## **(2) Môi trường đầu tư**

Môi trường đầu tư được hiểu là môi trường thể chế, chính sách và pháp lý nơi mà các doanh nghiệp hoạt động hay là môi trường thể chế, chính sách ảnh hưởng đến hiệu suất thực tế và tiềm năng của các cơ sở kinh doanh.



Theo World Bank (2016), “*The state of PPPs: Infrastructure Public-Private Partnerships in Emerging Markets & Developing Economies 1991-2015*”, môi trường đầu tư được tạo ra bởi các chính sách, khung pháp lý do Chính phủ ban hành để thực hiện các dự án PPP theo một quy trình nhất định với mục tiêu chính: **(i)** Tạo ra một môi trường thuận lợi cho sự tham gia của khu vực tư nhân vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải; **(ii)** Đảm bảo tính nhất quán trong việc chuẩn bị và thực hiện các dự án PPP.

Để thực hiện được các dự án PPP, cần có một môi trường chính trị, pháp lý, kinh tế và thương mại thuận lợi cho sự tham gia của khu vực tư nhân, giúp loại bỏ những lo ngại của khu vực tư nhân liên quan đến các rủi ro khác nhau.

Môi trường đầu tư được đánh giá là thuận lợi với một khung pháp lý đầy đủ và thuận lợi; chính trị ổn định; điều kiện kinh tế thuận lợi; dân chủ và ít tham nhũng; minh bạch các thông tin về thực hiện dự án; dễ dàng tìm kiếm các đối tác cùng thực hiện dự án. Khi nghiên cứu về thực hiện PPP ở các quốc gia như Vương quốc Anh, Úc, Singapore, Hồng Kông, Malaysia và Nam Phi, sự thành công có được là do môi trường đầu tư thuận lợi. Các nhà đầu tư trong nước và quốc tế bị thu hút đầu tư vào các nước này vì họ biết rằng quyền lợi của họ sẽ được bảo vệ bởi thể chế của Quốc gia đó.

Một môi trường đầu tư tốt sẽ ảnh hưởng tích cực đến sự tham gia của tư nhân vào đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông. Khi các nhà đầu tư tư nhân đưa ra quyết định về việc tham gia PPP, họ cần phải đánh giá cẩn thận các tiêu chí của môi trường đầu tư bao gồm:

- Khung pháp lý đầy đủ và thuận lợi
- Ổn định chính trị
- Điều kiện kinh tế thuận lợi
- Thị trường tài chính thuận lợi
- Dân chủ và ít tham nhũng
- Minh bạch trong thực hiện dự án PPP
- Dễ dàng tìm kiếm đối tác tin cậy

### **(3) Hỗ trợ của bên cho vay**

Tuan L. A. (2016), *Principal factors for Private Public Partnership (PPP) implementation in Vietnam: a mixed methods study*, Published PhD thesis, University of Technology Sydney, cho rằng hỗ trợ của bên cho vay được hiểu là sự cung cấp tài chính cho dự án PPP thông qua việc cho các nhà đầu tư vay để thực hiện dự án.

Với cấu trúc tài chính của dự án PPP trong đó vốn tự có của nhà đầu tư rất ít chỉ khoảng 10-30%, phần còn lại là vốn vay từ bên cho vay, mà ở Việt Nam hiện nay, trong lĩnh vực đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, bên cho vay chủ yếu vẫn là các tổ chức tín dụng mà cụ thể là các ngân hàng. Điều này mang lại ưu thế cho nhà đầu tư trong giảm rủi ro tài chính nhưng có thể gây ra rủi ro tín dụng cho ngân hàng tài trợ vì các dự án giao thông vận tải có thời gian thu hồi vốn dài, giá trị tài sản đảm bảo chủ yếu là tài sản hình thành từ vốn vay nên rất khó định giá và nếu các dự án không được triển khai hoặc không hoàn thành đúng tiến độ, không phát huy hiệu quả như dự kiến thì gây khó khăn cho việc thu hồi vốn của bên cho vay. Hỗ trợ của bên cho vay thể hiện qua các tiêu chí sau:

- *Sự sẵn có các nguồn lực tài chính trung và dài hạn*
- *Sự tin tưởng vào khả năng trả nợ của khu vực tư nhân*
- *Sự chủ động trong cho vay các dự án PPP*
- *Năng lực và kinh nghiệm của nguồn nhân lực bên cho vay*

#### **(4) Đặc điểm của dự án PPP**

Đặc điểm của dự án PPP được hiểu là những yếu tố đặc trưng giúp xác định, phân biệt, hoặc được dùng để mô tả dự án. Đặc điểm của dự án có thuận lợi và đem lại tiện ích là nhân tố quan trọng cho hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

Mục tiêu duy nhất của nhà đầu tư là sự thành công của dự án. Dự án thành công giúp nhà đầu tư đạt được mục tiêu của mình. Nhiều dự án thất bại bởi chính các yếu tố thuộc về dự án. Trong nghiên cứu của Ojo G. K. (2012), “Project characteristics influence on risk associated with construction clients’ cash flow prediction, Journal of Research in International Business and Management 2(5), tr. 142-150” đã xác định đặc điểm của dự án là nguyên nhân chính mang lại hiệu quả của mô hình PPP. Đặc điểm của dự án PPP được đánh giá qua các tiêu chí sau:

- *Phân bổ và chia sẻ rủi ro hợp lý*
- *Tính khả thi về tài chính của dự án*
- *Tính khả thi về kỹ thuật của dự án*

#### **(5) Thái độ của khu vực tư nhân**

Thái độ từ lâu đã được xác định là yếu tố dự báo về hành động trong tương lai. Gopi A. và RamayahT. (2007), *Applicability of theory of planned behavior in predicting*

*intention to trade online: Some evidence from a developing country*, International Journal of Emerging Markets. 2(4), tr. 348-360, cho rằng thái độ của chủ thể được xác định bởi niềm tin của cá nhân về quyết định mà họ đưa ra. Nếu khu vực tư nhân có thái độ tích cực đối với một vấn đề cụ thể, thì có cơ hội tham gia và nhận được hiệu quả cao hơn là họ không quan tâm đến vấn đề đó. *Thái độ của khu vực tư nhân được đánh giá qua các tiêu chí cụ thể gồm:*

- *Cảm nhận tốt của khu vực tư nhân về đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo mô hình hợp tác công - tư*

- *Coi đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo mô hình hợp tác công - tư là một ý tưởng đúng đắn*

*Nhà đầu tư thích ý tưởng đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo mô hình hợp tác công - tư*

#### **(6) Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân**

Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân được hiểu là khả năng, kinh nghiệm hiện có của khu vực tư nhân để đảm bảo thực hiện được các dự án PPP.

Bản chất phức tạp của các dự án PPP về tổ chức và công nghệ khiến cho khó khăn trong quản lý dự án và đặc biệt là hiệu quả của dự án. Một nhà đầu tư không mạnh về năng lực quản lý, tài chính và chuyên môn sẽ dẫn đến những khó khăn và cuối cùng là thất bại trong thực hiện dự án PPP.

Các nhà đầu tư có kinh nghiệm sẽ có lợi thế trong việc đạt được thành công dự án PPP và ngược lại. Lợi thế này khuyến khích các nhà đầu tư tham gia vào các dự án PPP. Kinh nghiệm thực hiện các dự án có thể cải thiện năng lực của nhà đầu tư và hiệu quả đầu tư, bởi vì kinh nghiệm giúp họ giảm độ phức tạp hoặc không chắc chắn để định hình và cải tiến công việc thường vẫn làm của họ.

Khả năng tài chính, kỹ thuật, quản lý và khả năng quan hệ cũng như kinh nghiệm tích lũy là tất cả các điều kiện cần thiết để khu vực tư nhân đạt được một dự án PPP tốt.

Trong nghiên cứu của Ye X., Shi S., Chong H. Y., Fu X., Liu L. Và He Q. (2018), “*Empirical Analysis of Firm’ Willingness to Participate in Infrastructure PPP Project*, *Journal of Construction Engineering and Management*”, đã tìm thấy sự ảnh hưởng tích cực có ý nghĩa thống kê của năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân tới hiệu quả mô hình hợp tác công tư. *Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân thể hiện qua:*

- *Năng lực chuyên môn*

- *Năng lực tài chính*
- *Năng lực quản lý*
- *Năng lực quan hệ*
- *Kinh nghiệm thực hiện các dự án PPP*

**(7) *Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ***

Người sử dụng dịch vụ là người thụ hưởng sản phẩm, dịch vụ của dự án, là đối tượng phải trả tiền dịch vụ cho bên cung ứng dịch vụ khi sử dụng dịch vụ. Trong lĩnh vực đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, người sử dụng dịch vụ có 03 vai trò chính:

- *Là nguồn lực thực sự của dòng tiền dự án.*
- *Tham gia thảo luận về khả năng và sự sẵn lòng trả cho dịch vụ với mức giá thích hợp.*
- *Đưa ra các yêu cầu về chất lượng, mức độ dịch vụ và giám sát đảm bảo chất lượng dịch vụ.*

Ngoài ra, người sử dụng dịch vụ trong vòng đời của dự án được coi như là một nhân tố “bên ngoài”, vì họ không trực tiếp tham gia vào giai đoạn thực hiện dự án, các vấn đề tài chính, hoặc giai đoạn xây dựng. Tuy nhiên, họ sẽ khai thác tài sản nếu họ cho rằng nó cung cấp đủ mức dịch vụ tương ứng với khoản phí họ trả. Vì vậy, người sử dụng cũng là người đánh giá dự án là thành công hay thất bại nếu nó cung cấp dịch vụ mà họ cho là nên hay không nên sử dụng.

Li T. H. Y., Ng S. T. và Skitmore M. (2012), *Public participation in infrastructure and construction projects in China: From an EIA-based to a whole-cycle process*, Habitat International 36(1), tr. 47-56, cho rằng sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ đảm bảo cho sự thành công của dự án PPP. Sự thất bại của một dự án PPP và sự không hài lòng của người sử dụng xảy ra khi dự án không mang lại giá trị cho cộng đồng. Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ thể hiện qua các yếu tố sau:

- *Sự đồng thuận đối với hình thức PPP*
- *Sự sẵn lòng trả phí sử dụng dịch vụ*

## TÓM TẮT CHƯƠNG 2

Chương 2 đã trình bày cơ sở lý thuyết về đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải và các nhân tố ảnh hưởng đến mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, các nhân tố ảnh hưởng trực tiếp hoặc gián tiếp đến hiệu quả của các dự án hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải.

Qua đó, thấy được một bức tranh toàn cảnh về các nhân tố ảnh hưởng đến mô hình hợp tác công - tư, đặc biệt qua lý thuyết các bên liên quan cùng tiến trình từ đầu cho đến khi dự án PPP đi vào hoạt động, tác giả đưa ra mô hình hiệu quả của hợp tác công - tư trong đó yếu tố phụ thuộc là Hiệu quả mô hình hợp tác công - tư chịu ảnh hưởng bởi 7 biến độc lập gồm: (1) Cam kết của khu vực Nhà nước; (2) Môi trường đầu tư; (3) Hỗ trợ của bên cho vay; (4) Đặc điểm của dự án ; (5) Thái độ của khu vực tư nhân; (6) Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân; (7) Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ.

Chương 3, tác giả sẽ trình bày phương pháp nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

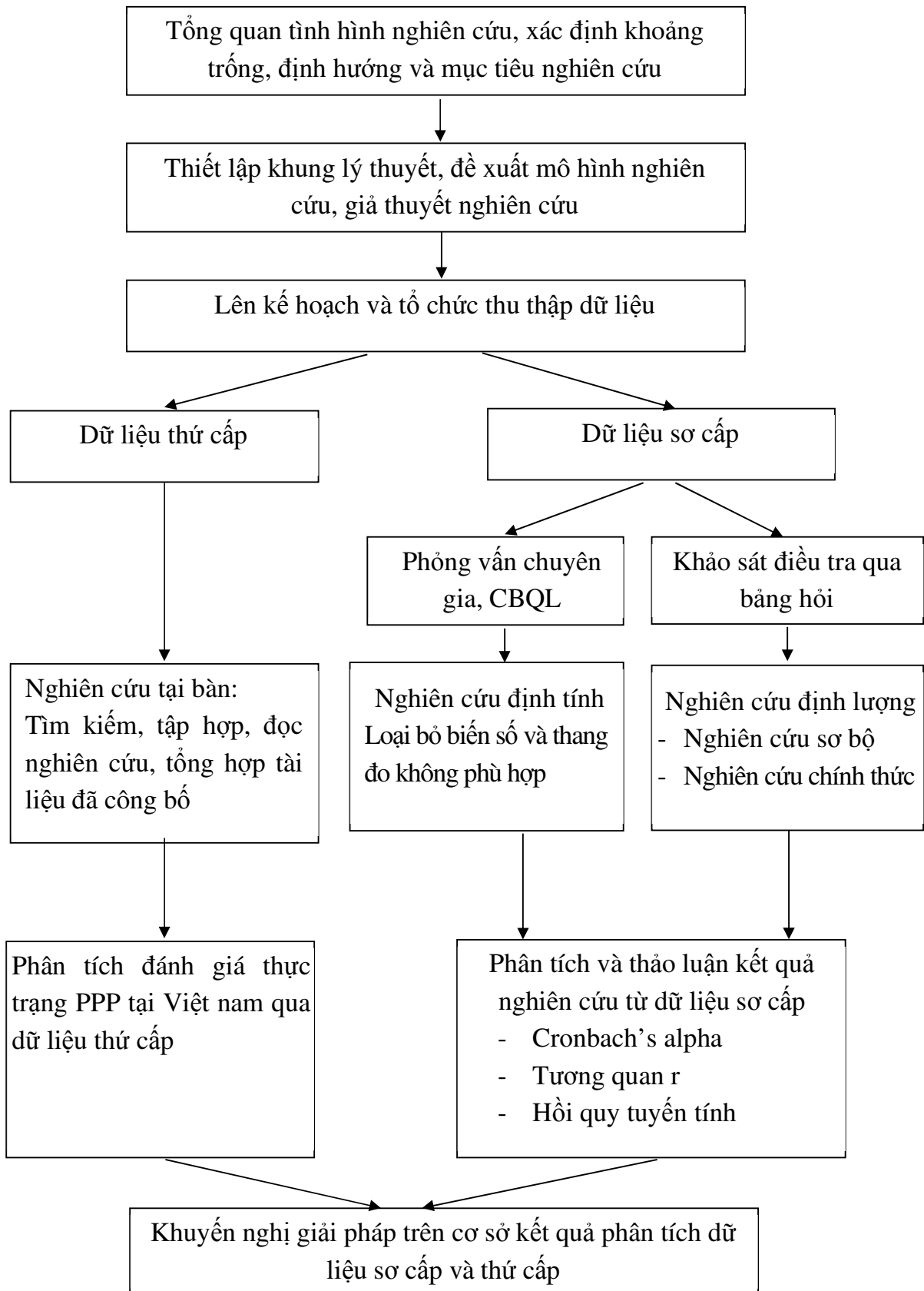
### **CHƯƠNG 3:**

## **PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU**

Sau khi tổng quan tình hình nghiên cứu, xác định khoảng trống, định hướng, mục tiêu nghiên cứu và nghiên cứu cơ sở lý luận về hợp tác công tư và các nhân tố ảnh hưởng đến mô hình hợp tác công tư, chương này tác giả tập trung trình bày chi tiết phương pháp nghiên cứu luận án bao gồm xây dựng quy trình nghiên cứu, đề xuất mô hình nghiên cứu, thang đo và các giả thuyết nghiên cứu, nghiên cứu định tính, nghiên cứu định lượng sơ bộ nhằm hiệu chỉnh mô hình nghiên cứu; nghiên cứu sơ bộ chính thức xây dựng phương pháp thu thập và xử lý dữ liệu sơ cấp từ phỏng vấn chuyên gia, các nhà quản lý và khảo sát điều tra trực tiếp qua bảng hỏi.

### **3.1. Quy trình nghiên cứu**

Nhằm thực hiện mục tiêu nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam, tác giả xây dựng quy trình nghiên cứu chia làm 5 bước chính (*Hình 3.1*), kết hợp hai phương pháp nghiên cứu định tính và nghiên cứu định lượng, cụ thể nội dung các bước nghiên cứu chính trong quy trình nghiên cứu được thực hiện như sau:



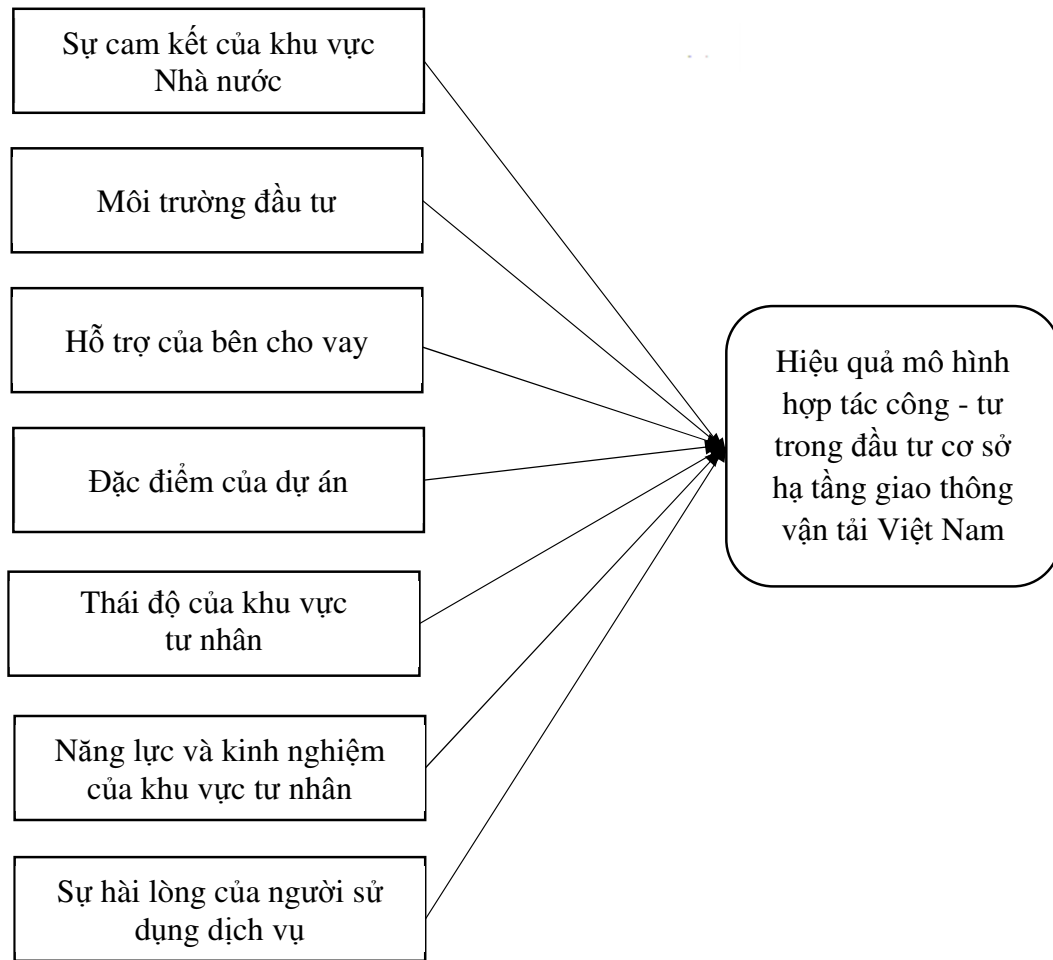
**Hình 3.1: Quy trình nghiên cứu luận án**

### 3.2. Đề xuất mô hình nghiên cứu và giả thuyết nghiên cứu

Từ tổng quan nghiên cứu và lý luận chung về mô hình PPP, các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình PPP, tác giả luận án nhận thấy rằng các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình PPP khá nhiều, được đề cập, tiếp cận dựa trên nhiều góc độ khác nhau và có sự khác biệt nhất định trong phân tổ các yếu tố này. Nếu lựa chọn tất cả các yếu tố để thực hiện khảo sát kết quả sẽ không tập trung, đồng thời sẽ có những yếu tố trùng lặp nhau giữa các lý thuyết của các tác giả khác nhau. Việc lựa chọn những yếu tố nào để nghiên cứu trong mô hình nghiên cứu về các yếu tố ảnh hưởng hiệu quả của mô hình PPP trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông Việt Nam phụ thuộc vào khoảng trống nghiên cứu, đặc điểm của khu vực tư nhân, mục tiêu và câu hỏi nghiên cứu, đồng thời tác giả cũng dựa vào gợi ý của các chuyên gia khi phỏng vấn để từ đó quyết định xây dựng mô hình lý thuyết của mình. Để lựa chọn mô hình nghiên cứu cho luận án phù hợp với đặc điểm và bối cảnh Việt Nam trong giai đoạn hiện tại, qua nghiên cứu tìm hiểu đánh giá, tác giả sẽ lựa chọn những yếu tố từ 1 mô hình cụ thể đã được nghiên cứu thể hiện khá khoa học và cho kết quả đáng tin cậy. Qua nghiên cứu kỹ, tác giả nhận thấy rằng mô hình các bên có liên quan bao gồm Nhà nước, các nhà đầu tư tư nhân, các nhà tài trợ (bên cho vay) và người sử dụng dịch vụ của các dự án PPP giao thông phù hợp nhất, thể hiện rất rõ ràng trên phương diện tổng hợp hiệu quả mang lại cho tất cả các bên liên quan. Mô hình nghiên cứu gần với mục tiêu, đối tượng nghiên cứu của luận án. Với nghiên cứu này tác giả muốn tìm ra những yếu tố tác động phù hợp nghiên cứu kiểm định lại các kết quả nghiên cứu trước của mô hình này trong bối cảnh nghiên cứu đặc thù của Việt Nam và kỳ vọng kết quả nghiên cứu đạt được có ý nghĩa nhất trong điều kiện cụ thể nước ta.

Căn cứ vào nghiên cứu lý luận cơ bản về PPP, hiệu quả của mô hình PPP trong lĩnh vực giao thông, lý thuyết các bên liên quan và tổng quan các công trình nghiên cứu trước đây, tác giả vận dụng lý thuyết mô hình nghiên cứu của Zhang X. Q. (2005) về các bên liên quan tác giả đề xuất mô hình nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác đầu tư trong đầu tư giao thông vận tải ở Việt nam. Trong mô hình này có 7 nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại Việt nam được khái quát trong Hình 3.2.





**Hình 3.2: Mô hình nghiên cứu đề xuất và các giả thuyết nghiên cứu**

Như vậy, trong mô hình này gồm 1 biến phụ thuộc Hiệu quả mô hình hợp tác công - tư phụ thuộc vào 3 tiêu chí cụ thể và 7 biến độc lập là các nhân tố cụ thể ảnh hưởng đến Hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông tại Việt Nam. Thang đo cụ thể của từng biến trong mô hình được tổng kết và giả thuyết nghiên cứu được đề xuất cụ thể như sau:

**3.2.1. Thang đo hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam bao gồm 03 biến quan sát (Bảng 3.1)**

**Bảng 3.1: Thang đo hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam**

| <i>Thang đo</i> |  |
|-----------------|--|
| 1               | Nhà đầu tư rất quan tâm đến lĩnh vực đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP              |
| 2               | Nhà đầu tư rất hài lòng về kết quả đạt được trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP |
| 3               | Nhà đầu tư sẵn sàng đầu tư vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP trong thời gian tới       |

### 3.2.2. Thang đo sự cam kết của khu vực Nhà nước bao gồm 11 biến quan sát (Bảng 3.2)

Trong nghiên cứu của Ye X., Shi S., Chong H. Y., Fu X., Liu L. và He Q. (2018), *Emprical Analysis of Firm' Willingness to Participate in Infrastructure PPP Project, Journal of Construction Engineering and Management*, đã tìm thấy sự ảnh hưởng tích cực có ý nghĩa thống kê của sự cam kết hỗ trợ của khu vực Nhà nước tới sự sẵn lòng đầu tư của khu vực tư nhân. Do vậy, giả thuyết nghiên cứu được đề xuất là:

Giả thuyết H1: Cam kết của khu vực Nhà nước có mối liên hệ thuận chiều với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

**Bảng 3.2: Thang đo sự cam kết của khu vực Nhà nước**

| <i>Thang đo</i> |  |
|-----------------|--|
| 1               | Cam kết của Chính phủ                            |
| 2               | Hoạch định phát triển dự án PPP                  |
| 3               | Xây dựng các chính sách thực hiện dự án PPP      |
| 4               | Thiết lập cơ quan chuyên trách quản lý PPP       |
| 5               | Giám sát và đánh giá dự án                       |
| 6               | Xác định dự án phù hợp đầu tư theo hình thức PPP |
| 7               | Khả năng hợp tác tài chính của Nhà nước          |
| 8               | Bảo lãnh của Nhà nước                            |
| 9               | Kinh nghiệm của Nhà nước về PPP                  |
| 10              | Ưu đãi và đảm bảo đầu tư                         |
| 11              | Truyền thông về hình thức đầu tư PPP             |

### 3.2.3. Thang đo môi trường đầu tư bao gồm 07 biến quan sát (Bảng 3.3)

Theo World Bank (2016), “*The state of PPPs: Infrastructure Public-Private Partnerships in Emerging Markets & Developing Economies 1991-2015*”, Một môi trường đầu tư tốt sẽ ảnh hưởng tích cực đến sự tham gia của tư nhân vào đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông. định về việc tham gia PPP, họ cần phải đánh giá cẩn thận các tiêu chí của môi trường đầu tư. Do đó, nghiên cứu này đề xuất giả thuyết sau:

Giả thuyết H2: Môi trường đầu tư có mối liên hệ thuận chiều với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

**Bảng 3.3: Thang đo môi trường đầu tư**

| <i>Thang đo</i> |                                     |
|-----------------|-------------------------------------|
| 1               | Khung pháp lý đầy đủ và thuận lợi   |
| 2               | Ổn định chính trị                   |
| 3               | Điều kiện kinh tế thuận lợi         |
| 4               | Thị trường tài chính thuận lợi      |
| 5               | Dân chủ và ít tham nhũng            |
| 6               | Minh bạch trong thực hiện dự án PPP |
| 7               | Dễ dàng tìm kiếm đối tác tin cậy    |

**3.2.4. Thang đo hỗ trợ của bên cho vay bao gồm 04 biến quan sát (Bảng 3.4)**

Tuan L. A. (2016), *Principal factors for Private Public Partnership (PPP) implementation in Vietnam: a mixed methods study*, Published PhD thesis, University of Technology Sydney, cho rằng hỗ trợ của bên cho vay được hiểu là sự cung cấp tài chính cho dự án PPP thông qua việc cho các nhà đầu tư vay để thực hiện dự án. Do vậy, giả thuyết nghiên cứu được đề xuất là:

Giả thuyết H3: Hỗ trợ của bên cho vay có mối liên hệ thuận chiều với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

**Bảng 3.4: Thang đo hỗ trợ của bên cho vay**

| <i>Thang đo</i> |  |
|-----------------|--|
| 1               | Sự sẵn có các nguồn lực tài chính trung và dài hạn     |
| 2               | Sự tin tưởng vào khả năng trả nợ của khu vực tư nhân   |
| 3               | Sự chủ động trong cho vay các dự án PPP                |
| 4               | Năng lực và kinh nghiệm của nguồn nhân lực bên cho vay |

**3.2.5. Thang đo đặc điểm dự án bao gồm 03 biến quan sát (Bảng 3.5)**

Trong nghiên cứu của Ojo G. K. (2012), “*Project characteristics influence on risk associated with construction clients’ cash flow prediction*, *Journal of Research in International Business and Management* 2(5), tr. 142-150” đã xác định đặc điểm của dự án là nguyên nhân chính mang lại hiệu quả của mô hình PPP. Do đó, nghiên cứu này đề xuất giả thuyết sau:

Giả thuyết H4: Đặc điểm của dự án có mối liên hệ thuận chiều với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

**Bảng 3.5: Thang đo đặc điểm dự án**

| <i>Thang đo</i> |                                     |
|-----------------|-------------------------------------|
| 1               | Phân bổ và chia sẻ rủi ro hợp lý    |
| 2               | Tính khả thi về tài chính của dự án |
| 3               | Tính khả thi về kỹ thuật của dự án  |

**3.2.6. Thang đo thái độ của khu vực tư nhân bao gồm 03 biến quan sát (Bảng 3.6)**

Thang đo thái độ của khu vực tư nhân được xây dựng dựa trên thang đo kế thừa của Taylor S. và Todd P. (1995), “*Understanding Information Technology Usage: A Test of Competing Models, Information Systems Research. 6(2), tr. 144-176*”. Theo Taylor and Todd, thái độ được đo lường bằng các tiêu chí: thích, ý tưởng tốt và ủng hộ. Để phù hợp với lĩnh vực nghiên cứu, tác giả chỉnh sửa lại thang đo gắn liền với đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo mô hình PPP. Do vậy, giả thuyết nghiên cứu được đề xuất là:

Giả thuyết H5: Thái độ của khu vực tư nhân có mối liên hệ thuận chiều với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

**Bảng 3.6: Thái độ của khu vực tư nhân**

| <i>Thang đo</i> |   |
|-----------------|---|
| 1               | Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo mô hình hợp tác công - tư là một ý tưởng tốt       |
| 2               | Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo mô hình hợp tác công - tư là một ý tưởng đúng đắn  |
| 3               | Nhà đầu tư thích ý tưởng đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo mô hình hợp tác công - tư |

**3.2.7. Thang đo năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân bao gồm 05 biến quan sát (Bảng 3.7)**

Trong nghiên cứu của Ye X., Shi S., Chong H. Y., Fu X., Liu L. và He Q. (2018), “*Empirical Analysis of Firm’ Willingness to Participate in Infrastructure PPP Project, Journal of Construction Engineering and Management*”, đã tìm thấy sự ảnh hưởng tích cực có ý nghĩa thống kê của năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân tới hiệu quả mô hình hợp tác công tư. Do vậy, giả thuyết nghiên cứu được đề xuất là:

Giả thuyết H6: Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân có mối liên hệ thuận chiều với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

**Bảng 3.7: Thang đo năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân**

| <i>Thang đo</i> |                                     |
|-----------------|-------------------------------------|
| 1               | Năng lực chuyên môn                 |
| 2               | Năng lực tài chính                  |
| 3               | Năng lực quản lý                    |
| 4               | Năng lực quan hệ                    |
| 5               | Kinh nghiệm thực hiện các dự án PPP |

### **3.2.8. Thang đo sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ bao gồm 02 biến quan sát (Bảng 3.8)**

Li T. H. Y., Ng S. T. và Skitmore M. (2012), *Public participation in infrastructure and construction projects in China: From an EIA-based to a whole-cycle process*, Habitat International 36(1), tr. 47-56, cho rằng sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ đảm bảo cho sự thành công của dự án PPP. Sự thất bại của một dự án PPP và sự không hài lòng của người sử dụng xảy ra khi dự án không mang lại giá trị cho cộng đồng. Do đó, nghiên cứu này đề xuất giả thuyết sau:

Giả thuyết H7: Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ có mối liên hệ thuận chiều với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

**Bảng 3.8: Thang đo sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ**

| <i>Thang đo</i> |                                     |
|-----------------|-------------------------------------|
| 1               | Sự đồng thuận đối với hình thức PPP |
| 2               | Sự sẵn lòng trả phí sử dụng dịch vụ |

### **3.3. Khái quát các phương pháp nghiên cứu chính**

Để nghiên cứu luận án tác giả sử dụng tổng hợp các phương pháp phân tích thông kê mô tả, tổng hợp, phân tích định tính và phân tích định lượng.

*Phương pháp nghiên cứu tại bàn:*

Hệ thống hóa và khai thác tối đa những kết quả nghiên cứu trong và ngoài nước đã công bố trước đây về sử dụng hình thức PPP trong phát triển kết cấu hạ tầng nói chung và cơ sở hạ tầng giao thông vận tải nói riêng cũng như các nhân tố ảnh hưởng đến

hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong lĩnh vực này, xác định rõ những nội dung có thể kế thừa và phát triển, những “khoảng trống” cần phải nghiên cứu với những đóng góp khoa học thiết thực, hình thành khung lý thuyết và mô hình nghiên cứu đề xuất.

*Phương pháp tổng hợp, so sánh và phân tích:* từ tổng hợp kết quả thực hiện các dự án đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo hình thức PPP ở Việt Nam giai đoạn 2013 - 2018 trong các báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, tác giả so sánh, phân tích để đánh giá đúng thực trạng đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo hình thức PPP, tìm ra hạn chế và bất cập của hoạt động này.

*Phương pháp nghiên cứu định tính:* được thực hiện trên cơ sở kế thừa và vận dụng có chọn lọc các kết quả nghiên cứu lý thuyết và thực nghiệm trên thế giới nhằm xác định các nhân tố và sự khác biệt về mức độ ảnh hưởng của các nhân tố này đến sự thành công của PPP lĩnh vực giao thông vận tải ở các quốc gia phát triển và đang phát triển. Mục đích của nghiên cứu này nhằm tìm hiểu cách thức PPP vận hành ở những quốc gia đã tồn tại thị trường PPP, từ đó lựa chọn phương pháp tiếp cận phù hợp cho nghiên cứu cách thức vận hành của PPP trong điều kiện thị trường PPP chưa hình thành như Việt Nam. Kết quả từ bước nghiên cứu trên được kết hợp với thông tin ghi nhận từ các số liệu thống kê, phân tích được công bố của một số cơ quan quản lý nhà nước, ngân hàng, các tập đoàn, tổng công ty trong lĩnh vực xây dựng và giao thông, nhằm đạt được một đánh giá đa chiều về PPP để có cơ sở điều chỉnh các thang đo về hiệu quả của các dự án PPP giao thông tại Việt Nam.

*Phương pháp nghiên cứu định lượng:* với mục tiêu thu thập các dữ liệu sơ cấp bổ sung cho các dữ liệu thứ cấp để đảm bảo cho tính khoa học, xác thực của các phân tích, đánh giá, luận án thực hiện khảo sát bằng bảng hỏi đại diện các thành phần liên quan trong dự án PPP giao thông vận tải, từ đó kiểm định các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

### **3.4. Nghiên cứu định tính**

Mục tiêu của nghiên cứu định tính nhằm kiểm tra, sàng lọc và khẳng định lại tính phù hợp, chính xác, đáng tin cậy của các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam và mối quan hệ giữa các biến trong mô hình nghiên cứu đề xuất. Kết quả của nghiên cứu định tính dùng để xác định xem có cần điều chỉnh, bổ sung hoàn thiện các nhân tố được sử dụng trong mô hình lý thuyết ban đầu cho phù hợp với bối cảnh của Việt Nam và với mục đích nghiên cứu của luận án hay không.

Ngoài ra, nghiên cứu định tính tạo căn cứ quan trọng để kiểm tra sự hợp lý của các thang đo đề xuất trong từng nhân tố, từ đó điều chỉnh, bổ sung các biến quan sát sao cho phù hợp với mục đích nghiên cứu của tác giả. Sau khi khẳng định được tính phù hợp của mô hình nghiên cứu và các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam, tác giả thực hiện phỏng vấn sâu một số nhà đầu tư có kinh nghiệm về thực hiện dự án theo hình thức PPP và thảo luận trực tiếp với một số nhà quản lý, chuyên gia trong lĩnh vực nghiên cứu về mô hình hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải. Mục tiêu là nhằm sàng lọc, tinh chỉnh, loại bỏ, hoặc thêm mới các thang đo, biến khảo sát đối với từng nhân tố trong mô hình nghiên cứu.

Các chuyên gia tham gia phỏng vấn sâu đều có kinh nghiệm lâu năm trong ngành. Để đảm bảo chất lượng cuộc phỏng vấn, tác giả đã xây dựng bảng hướng dẫn câu hỏi phỏng vấn. Các câu hỏi đặt ra nhằm xác định các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Các cuộc phỏng vấn được ghi chép cẩn thận và đầy đủ, được lưu trữ đầy đủ. Các câu hỏi phỏng vấn được trình bày cụ thể ở phần phụ lục. Tác giả đã thực hiện các cuộc phỏng vấn sâu với 5 cán bộ quản lý nhà nước, 5 cán bộ quản lý, 20 nhân viên của các Tập đoàn, Tổng công ty, Ngân hàng. Tác giả sử dụng dữ liệu phỏng vấn sâu để phân tích và đưa ra kết luận. Kết luận được đưa ra dựa trên sự tổng hợp quan điểm chung của các đối tượng phỏng vấn có cách nhìn tương tự nhau.

Kết quả nghiên cứu định tính: những người được phỏng vấn đều nhất trí cho rằng các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam xuất phát từ thái độ của khu vực tư nhân; phụ thuộc vào cam kết của khu vực Nhà nước, bên cho vay, sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ đến năng lực, kinh nghiệm của khu vực tư nhân, môi trường đầu tư và đặc điểm của dự án PPP trong lĩnh vực giao thông. Đồng thời qua nghiên cứu định tính các chuyên gia cũng thể hiện sự đồng tình cao với các thang đo được lựa chọn để thể hiện những nhân tố trong mô hình nghiên cứu, chính vì thế, những thang đo này sẽ tiếp tục được sử dụng trong mô hình nghiên cứu.

### **3.5. Nghiên cứu định lượng**

#### ***3.5.1. Nghiên cứu định lượng sơ bộ***

Đây là bước nghiên cứu sơ bộ để sàng lọc lại các biến đưa vào mô hình nghiên cứu, kiểm tra các thang đo sử dụng, tham khảo các ý kiến từ phía các chuyên gia, qua đó xây dựng các thang đo đưa vào mô hình nghiên cứu và thiết lập bảng câu hỏi điều tra.

Tác giả thực hiện nghiên cứu định lượng sơ bộ bằng bảng hỏi chi tiết với mẫu nghiên cứu là 30. Mục đích của nghiên cứu này là để chuẩn hóa các thuật ngữ và chỉnh

sửa các câu hỏi trong phiếu điều tra đảm bảo người được hỏi không hiểu sai ý nghĩa của các câu hỏi trước khi tiến hành điều tra chính thức trên diện rộng.

Kết quả cuối cùng nhận được sau khi tiến hành nghiên cứu định tính và định lượng sơ bộ khẳng định Mô hình nghiên cứu các nhân tố và thang đo đề xuất được chấp nhận phù hợp với điều kiện Việt nam gồm 8 biến, trong đó biến Hiệu quả mô hình hợp tác công - tư là biến số phụ thuộc được đo bằng 3 tiêu chí cụ thể và 7 biến số độc lập thể hiện 7 nhân tố với các thang đo cụ thể trong bảng sau:

**Bảng 3.9: Thang đo các nhân tố ảnh hưởng hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam**

| <b>Hiệu quả mô hình hợp tác công tư</b> |  |
|---|--|
| 1                                       | Nhà đầu tư rất quan tâm đến lĩnh vực đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP              |
| 2                                       | Nhà đầu tư rất hài lòng về kết quả đạt được trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP |
| 3                                       | Nhà đầu tư sẵn sàng đầu tư vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP trong thời gian tới       |
| <b>Sự cam kết của khu vực Nhà nước</b>  |  |
| 1                                       | Cam kết của Chính phủ  |
| 2                                       | Hoạch định phát triển dự án PPP  |
| 3                                       | Xây dựng các chính sách thực hiện dự án PPP  |
| 4                                       | Thiết lập cơ quan chuyên trách quản lý PPP   |
| 5                                       | Giám sát và đánh giá dự án   |
| 6                                       | Xác định dự án phù hợp đầu tư theo hình thức PPP   |
| 7                                       | Khả năng hợp tác tài chính của Nhà nước  |
| 8                                       | Bảo lãnh của Nhà nước  |
| 9                                       | Kinh nghiệm của Nhà nước về PPP  |
| 10                                      | Ưu đãi và đảm bảo đầu tư   |
| 11                                      | Truyền thông về hình thức đầu tư PPP   |
| <b>Môi trường đầu tư</b>                |  |
| 1                                       | Khung pháp lý đầy đủ và thuận lợi  |
| 2                                       | Ổn định chính trị  |
| 3                                       | Điều kiện kinh tế thuận lợi  |
| 4                                       | Thị trường tài chính thuận lợi   |
| 5                                       | Dân chủ và ít tham nhũng   |



|  |   |
|--|---|
| 6  | Minh bạch trong thực hiện dự án PPP   |
| 7  | Dễ dàng tìm kiếm đối tác tin cậy  |
| <b>Hỗ trợ của bên cho vay</b>                      |   |
| 1  | Sự sẵn có các nguồn lực tài chính trung và dài hạn  |
| 2  | Sự tin tưởng vào khả năng trả nợ của khu vực tư nhân  |
| 3  | Sự chủ động trong cho vay các dự án PPP   |
| 4  | Năng lực và kinh nghiệm của nguồn nhân lực bên cho vay  |
| <b>Đặc điểm của dự án</b>                          |   |
| 1  | Phân bổ và chia sẻ rủi ro hợp lý  |
| 2  | Tính khả thi về tài chính của dự án   |
| 3  | Tính khả thi về kỹ thuật của dự án  |
| <b>Thái độ của khu vực tư nhân</b>                 |   |
| 1  | Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo mô hình hợp tác công - tư là một ý tưởng tốt       |
| 2  | Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo mô hình hợp tác công - tư là một ý tưởng đúng đắn  |
| 3  | Nhà đầu tư thích ý tưởng đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo mô hình hợp tác công - tư |
| <b>Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân</b> |   |
| 1  | Năng lực chuyên môn   |
| 2  | Năng lực tài chính  |
| 3  | Năng lực quản lý  |
| 4  | Năng lực quan hệ  |
| 5  | Kinh nghiệm thực hiện các dự án PPP   |
| <b>Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ</b>       |   |
| 1  | Sự đồng thuận đối với hình thức PPP   |
| 2  | Sự sẵn lòng trả phí sử dụng dịch vụ   |

### 3.5.2. Nghiên cứu định lượng chính thức

Được thực hiện với các nhà đầu tư trong nước với mẫu nghiên cứu là 200 thông qua phương pháp khảo sát bằng bảng hỏi. Dữ liệu thu thập với công cụ hỗ trợ là phần mềm SPSS.20 sẽ dùng để đánh giá độ tin cậy của thang đo thông qua phân tích Cronbach's alpha, kiểm định mô hình và giả thuyết nghiên cứu thông qua phân tích tương quan, phân tích hồi quy tuyến tính.

### ***Bước 1. Xây dựng bảng hỏi***

- **Mục tiêu khảo sát điều tra chọn mẫu bằng bảng hỏi**

Mục tiêu của điều tra chọn mẫu là nhằm thu thập được nhiều ý kiến từ từ một mẫu đa dạng các đối tượng điều tra ở phạm vi rộng tính khách quan tin cậy hơn đối với nghiên cứu. Căn cứ trên số liệu thu thập được, các phân tích số liệu từ bảng hỏi sẽ được thực hiện để khẳng định các nhân tố, các thang đo thực sự có ảnh hưởng tới ..., xác định mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố, với căn cứ khoa học đầy đủ để đưa ra các kết luận từ quá trình phân tích dữ liệu.

- **Quá trình xây dựng bảng hỏi**

Bảng hỏi và thang đo của nghiên cứu được xây dựng theo trình tự sau:

- (1) Xác định khái niệm lý thuyết của các biến và cách đo lường các biến trong mô hình lý thuyết dựa trên các nghiên cứu được thực hiện trước đây.
- (2) Xây dựng phiên bản tiếng Việt cho các thang đo bằng cách dịch các thang đo từ tiếng Anh sang tiếng Việt. Các thang đo được rút ra từ tổng quan nghiên cứu và mô hình nghiên cứu nhưng có sự điều chỉnh cho phù hợp với bối cảnh nghiên cứu để đảm bảo tính thực tế. Đầu tiên thang đo được dịch từ Tiếng Anh sang Tiếng Việt. Tiếp theo, các thang đo được trao đổi với nhà đầu tư, các chuyên gia (nghiên cứu định tính) để đảm bảo sự sát nghĩa của thang đo. Thang đo được hiệu chỉnh lần cuối với bảng hỏi được đưa ra cho một nhóm 30 doanh nghiệp/nhà đầu tư.
- (3) Để đảm bảo chất lượng và thu thập được đầy đủ các nội dung liên quan, bảng hỏi sau khi được thiết kế dựa trên thang đo, được đưa đến các chuyên gia có chuyên môn sâu trong lĩnh vực PPP giao thông để xin ý kiến. Tác giả đã hỏi và xin ý kiến của ba chuyên gia làm việc trong lĩnh vực PPP giao thông đang công tác tại Bộ Giao thông vận tải, Tổng công ty Phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) và Cảng Hàng không Quốc tế Vân Đồn. Sau quá trình liên lạc, tác giả được gặp trực tiếp ba chuyên gia để hỏi xin ý kiến về bảng hỏi mà tác giả đã thiết kế dựa trên thang đo. Các chuyên gia đọc, nhận xét và cho ý kiến về nội dung cũng như góp ý trong việc hiệu chỉnh câu từ trong bảng hỏi sao cho sát với mục đích nghiên cứu nhất. Các thang đo đã được điều chỉnh dựa trên ý kiến chuyên gia trong lĩnh vực PPP giao thông trước khi tiến hành thu thập số liệu.

- (4) Tiếp theo, sau khi tiếp thu ý kiến và hiệu chỉnh bảng hỏi dưới sự góp ý của các chuyên gia, tác giả lại trực tiếp phỏng vấn 5 cán bộ quản lý nhà nước, 5 cán bộ quản lý, 20 nhân viên của các Tập đoàn, Tổng công ty, Ngân hàng để xin ý kiến về nội dung cũng như câu từ, ngữ nghĩa trong bảng hỏi để đảm bảo không có sự hiểu lầm về ngôn từ và nội dung các câu hỏi. Kết quả được sử dụng để chỉnh sửa các câu, các ý trong bảng hỏi được rõ ràng và đúng nghĩa.
- (5) Tác giả điều chỉnh bảng hỏi ban đầu, trực tiếp phân phát, phỏng vấn, thu thập thử 20 bảng hỏi, để một lần nữa ghi nhận, quan sát cách trả lời của những người tham gia khảo sát, để kịp thời điều chỉnh những câu, từ gây khó hiểu, hiểu nhầm. Sau khi đảm bảo được tính giá trị, tác giả tiến hành phân phát bảng hỏi chính thức. Với mỗi biến, cần đảm bảo chỉ số Cronbach Alpha  $> 0.7$  để đảm bảo thang đo là ổn định, đáng tin cậy qua các lần đo. Nếu không đảm bảo, cần xem lại (i) tổng quan về thang đo; (ii) dịch thuật; (iii) thảo luận chuyên gia; (iv) bớt một vài chỉ báo/ items không phù hợp. Mục đích của việc làm này là mong muốn nhận được hồi đáp để xây dựng một phiếu hỏi hoàn chỉnh để tiến hành khảo sát chính thức.
- (6) Hình thành bảng hỏi chính thức để điều tra trên diện rộng đối với các cán bộ quản lý nhà nước và cán bộ nhân viên của các Tập đoàn, Tổng công ty, Ngân hàng có liên quan đến các dự án PPP giao thông.

Thang đo sau khi được hiệu chỉnh toàn bộ thì được mã hóa cụ thể. Dựa trên các thang đo đã điều chỉnh chính xác phù hợp, tiến hành xây dựng các câu hỏi. Câu hỏi trong bảng hỏi được thiết kế theo thang đo Likert với thang điểm đánh giá từ 1 đến 5 mức, trong đó (1) - Rất không đồng ý, (3) - Trung lập và (5) - Rất đồng ý.

## ***Bước 2 Tổ chức thu thập dữ liệu***

### **• Phương pháp chọn mẫu**

Tổng thể nghiên cứu là toàn bộ các nhà đầu tư trong nước. Họ có thể là các nhà đầu tư đã từng đầu tư vào các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo hình thức PPP hoặc các nhà đầu tư chưa từng đầu tư vào lĩnh vực này.

Kích thước mẫu cần cho nghiên cứu phụ thuộc vào nhiều yếu tố như phương pháp phân tích dữ liệu, kỳ vọng về độ tin cậy. Nghiên cứu này sử dụng phương pháp phân tích nhân tố kết hợp với hồi quy tuyến tính, mô hình nghiên cứu có 07 biến độc lập với 35 thang đo. Vì thế, tính theo nguyên tắc 5 mẫu/biến đo lường thì cỡ mẫu tối thiểu là 210 phần tử. Để phù hợp với nghiên cứu, chọn mẫu có tính đại diện tốt cho tổng

thể, và để đảm bảo độ tin cậy của kết quả nghiên cứu, trong nghiên cứu của luận án tác giả sử dụng 250 phiếu cho luận án của mình.

*Phương pháp khảo sát:* do chia đối tượng khảo sát theo vùng miền nên tác giả kết hợp phát trực tiếp và thông qua công cụ trực tuyến như thư điện tử cho các đối tượng khảo sát.

*Thời gian khảo sát:* việc tiến hành thu thập dữ liệu được tiến hành từ tháng 5/2019 đến tháng 7/2019.

### **3.5.3. Nội dung nghiên cứu định lượng chính thức**

Các bảng hỏi trả lời sau khi đã được thu thập, tác giả tiến hành làm sạch dữ liệu, nhập dữ liệu và phân tích dữ liệu bằng phần mềm SPSS phiên bản 20.0. Dữ liệu sẽ được phân tích theo các bước như sau: đánh giá độ tin cậy của thang đo; phân tích tương quan và phân tích hồi quy tuyến tính.

- Đánh giá độ tin cậy của thang đo: dùng hệ số tin cậy Cronbach's alpha.
- Phân tích tương quan.
- Phân tích hồi quy tuyến tính để kiểm định các giả thuyết nghiên cứu và đánh giá mức độ ảnh hưởng của các biến độc lập đến biến phụ thuộc.

#### **Đánh giá độ tin cậy của thang đo bằng hệ số Cronbach's alpha**

Mục đích để nhằm kiểm tra xem các biến quan sát có đóng góp vào việc đo lường cho một khái niệm đang cần nghiên cứu hay không hay để kiểm tra tính thống nhất của các biến quan sát của thang đo và cụ thể là đánh giá độ tin cậy về sự tương quan giữa các biến quan sát của thang đo. Hệ số Cronbach's Alpha cho biết các biến quan sát có liên kết với nhau hay không nhưng không cho biết biến quan sát nào cần bỏ đi và biến nào cần giữ lại. Hệ số tương quan biến tổng sẽ giúp loại bỏ những biến quan sát nào mà không đóng góp nhiều cho sự mô tả khái niệm cần đo.

Phạm vi giá trị Cronbach's Alpha từ 0 đến 1. Giá trị Cronbach's alpha càng cao thì thang đo càng đáng tin cậy và ở mức cao hơn 0.7 được coi là tốt và/hoặc chấp nhận được khi kiểm tra độ tin cậy của thang đo. Ngoài giá trị của hệ số Cronbach's alpha, để đảm bảo độ tin cậy của thang đo, hệ số tương quan biến tổng (Corrected Item-Total Correlation) phải từ 0.3 trở lên.

#### **Phân tích tương quan**

Trước khi phân tích hồi quy để kiểm định giả thuyết về mối quan hệ giữa các biến cần tiến hành phân tích tương quan.

Mục đích phân tích tương quan để kiểm tra mức độ chặt chẽ của mối quan hệ tuyến tính giữa các biến độc lập với biến phụ thuộc và giữa các biến độc lập với nhau thông qua hệ số tương quan  $r$  (Pearson Correlation Coefficient).

Phạm vi giá trị của hệ số tương quan từ  $-1$  đến  $+1$ .

- Giá trị  $r > 0$  thể hiện mối tương quan thuận giữa các biến phân tích.
- Giá trị  $r < 0$  thể hiện mối tương quan nghịch giữa các biến phân tích.
- Giá trị  $r = 0$  thể hiện các biến phân tích không có mối tương quan với nhau.
- Giá trị tuyệt đối của hệ số tương quan tiến gần đến 1 khi hai biến có mối tương quan tuyến tính chặt chẽ.
- Giá trị tuyệt đối của hệ số tương quan tiến gần đến 0 khi hai biến có mối tương quan tuyến tính yếu.

Ngoài ra, khi phân tích tương quan cần nhận diện vấn đề đa cộng tuyến khi các biến độc lập cũng có tương quan mạnh với nhau.

### **Phân tích hồi quy tuyến tính**

Sau khi phân tích tương quan, tác giả tiến hành phân tích hồi quy tuyến tính để kiểm định mô hình và giả thuyết nghiên cứu, cũng như mức độ ảnh hưởng của các biến độc lập lên biến phụ thuộc.

Nghiên cứu tiến hành kiểm định mô hình hồi quy theo phương pháp Stepwise (gọi là phương pháp từng bước) với mức ý nghĩa 5%. Phương pháp này thường được sử dụng để quyết định các biến độc lập nào nên được sử dụng trong mô hình hồi quy và cách các biến đó nên được đưa vào mô hình.

Kết quả hồi quy của mô hình tuyến tính được phân tích như sau:

- Đánh giá độ phù hợp của mô hình hồi quy: sử dụng hệ số  $R^2$ . Hệ số này cho biết mức độ % sự biến động của biến phụ thuộc được giải thích bởi biến độc lập. Giá trị  $R^2$  nằm trong khoảng từ 0 đến 1.

$R^2 = 0$ , kết luận biến phụ thuộc và các biến độc lập không có quan hệ với nhau.

$R^2 = 1$ , kết luận đường hồi quy phù hợp hoàn hảo.

Tuy nhiên, do hệ số  $R^2$  có nhược điểm là càng đưa thêm biến độc lập vào mô hình thì  $R^2$  càng tăng mặc dù biến đưa vào không có ý nghĩa. Với  $R^2$  điều chỉnh không nhất thiết tăng lên khi nhiều biến được đưa thêm vào mô hình. Vì vậy,  $R^2$  điều chỉnh được sử dụng để phản ánh sát hơn mức độ phù hợp của mô hình hồi quy tuyến tính. Do

đó, tác giả sử dụng  $R^2$  điều chỉnh để kết luận về % sự biến động của biến phụ thuộc được giải thích bởi các biến độc lập.

- Kiểm định độ phù hợp của mô hình hồi quy: sử dụng kiểm định F. Kiểm định F được sử dụng để kiểm định giả thuyết về độ phù hợp của mô hình hồi quy tuyến tính tổng thể. Mô hình hồi quy tuyến tính của nghiên cứu được coi là phù hợp và sử dụng được khi giá trị Sig. của F nhỏ hơn 0.05.

- Kiểm tra giả định về hiện tượng đa cộng tuyến: đa cộng tuyến là trạng thái các biến độc lập có tương quan với nhau và được kiểm định thông qua giá trị độ chấp thuận của biến (Tolerance) hoặc hệ số phóng đại phương sai (VIF - Variance Inflation Factor). Hệ số VIF  $\geq 10$  hoặc Tolerance  $\leq 0.1$  thì xảy ra hiện tượng đa cộng tuyến.

- Xác định mức độ ảnh hưởng và hướng tác động của các biến độc lập đến biến phụ thuộc thông qua hệ số  $\beta$ . Biến độc lập nào có giá trị tuyệt đối hệ số  $\beta$  càng lớn thì ảnh hưởng càng mạnh đến biến phụ thuộc. Biến độc lập nào có giá trị hệ số  $\beta$  dương (+) thì có tác động thuận chiều đến biến phụ thuộc và biến độc lập nào có giá trị hệ số  $\beta$  âm (-) thì có tác động ngược chiều đến biến phụ thuộc.

Từ kết quả phân tích hồi quy, mối quan hệ giữa biến phụ thuộc và các biến độc lập được biểu diễn dưới dạng phương trình hồi quy như sau:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \dots + \beta_n X_n$$

Trong đó:

Y: biến phụ thuộc

$X_i$ : biến độc lập

$\beta_i$ : hệ số hồi quy

### **TÓM TẮT CHƯƠNG 3**

Chương 3 đã trình bày chi tiết phương pháp nghiên cứu của luận án bao gồm xây dựng quy trình nghiên cứu, đề xuất mô hình nghiên cứu, thang đo và các giả thuyết nghiên cứu, nghiên cứu định tính, nghiên cứu định lượng.

Chương 4, tác giả sẽ trình bày các kết quả nghiên cứu và đi sâu vào phân tích, thảo luận kết quả nghiên cứu.

## **CHƯƠNG 4:**

### **PHÂN TÍCH VÀ THẢO LUẬN KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU**

Chương này sẽ trình bày và phân tích, thảo luận kết quả nghiên cứu từ nguồn dữ liệu thứ cấp về thực trạng hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam; dữ liệu sơ cấp qua phỏng vấn và điều tra khảo sát trực tiếp về các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại Việt Nam. Những kết luận rút ra từ nghiên cứu 2 nguồn dữ liệu với cách tiếp cận phân tích định tính và định lượng này sẽ là cơ sở khoa học cho đề xuất những định hướng và giải pháp quan trọng cho triển khai áp dụng có hiệu quả mô hình PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại Việt Nam giai đoạn tới.

#### **4.1. Thực trạng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam**

Nhận thức được vai trò đặc biệt quan trọng trong việc phát triển kinh tế - xã hội sự cần thiết của việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, tháng 12/2004 Thủ tướng Chính phủ đã ra Quyết định số 206/2004/QĐ-TTg về việc phê duyệt chiến lược phát triển giao thông Việt Nam định hướng đến năm 2020 và ngày 25/02/2013 Thủ tướng Chính phủ đã ra Quyết định số 355/QĐ-TTg về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030. Theo đó, nhu cầu về vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông của Việt Nam đến năm 2020 là rất lớn, kế hoạch hàng năm dành khoảng 3,5%-4,5% GDP vốn ngân sách nhà nước và trái phiếu Chính phủ tương đương khoảng 137.000 tỷ đến 176.000 tỷ đồng. Tuy nhiên con số được triển khai là ít hơn nhiều do những vướng mắc trong quá trình thực hiện. Ngoài ra theo tính toán của Bộ Giao thông vận tải, nhu cầu vốn đầu tư từ năm 2016 đến năm 2020 là khoảng 960.000 tỷ đồng. Nhu cầu lớn như vậy, nhưng khả năng đáp ứng của các nguồn vốn hiện có cho đầu tư hạ tầng giao thông như: Ngân sách Nhà nước, ODA, trái phiếu chính phủ... chỉ đáp ứng khoảng 45 - 55% nhu cầu. Đó là chưa kể các nguồn phát sinh cho chi phí vận hành, bảo trì hằng năm. Trong tương lai gần, với những thay đổi không ngừng của cơ cấu kinh tế, bao gồm cả quá trình đô thị hóa, công nghiệp hóa và hội nhập toàn cầu, nhu cầu về các dịch vụ hạ tầng tại các lĩnh vực trọng yếu như giao thông vận tải ở Việt Nam sẽ tăng mạnh. Chính vì vậy, để đáp ứng được nhu cầu về vốn đầu tư, Chính phủ đã chủ trương huy động tối đa mọi nguồn lực, thu hút mọi thành phần kinh tế kể cả nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phát triển hạ tầng giao thông dưới hình thức PPP, được thể hiện rõ bởi các văn bản pháp quy như Nghị định 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức đối tác công tư ; Thông tư số 09/2018/TT-BKHĐT ngày 28/12/2018 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về hướng dẫn thực



hiện một số điều của Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức đối tác công tư.

Trong những năm gần đây, hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam đã được nâng cấp và xây dựng mới, góp phần nâng cao năng lực khai thác, đáp ứng tăng trưởng kinh tế: tăng tốc độ khai thác trên các tuyến đường bộ; rút ngắn thời gian trên các tuyến đường sắt, đường sông; tăng lượng hàng hóa thông qua các cảng biển; tăng lưu lượng hành khách và hàng hóa thông qua các cảng hàng không. Xếp hạng năng lực và chất lượng hạ tầng giao thông Việt Nam (bởi Diễn đàn kinh tế thế giới) liên tục tăng từ thứ 103 năm 2010 lên thứ 74 năm 2014. Tuy nhiên, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông ở Việt Nam đa số có quy mô nhỏ bé, chưa đồng bộ và chưa tạo được sự kết nối liên hoàn, khả năng đáp ứng nhu cầu giao thông và an toàn giao thông còn hạn chế. So với một số nước tiên tiến trong khu vực, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông của Việt Nam chỉ ở mức trung bình.

***Theo kết quả báo cáo của Bộ Giao thông vận tải năm 2017 như sau:***

**Đường bộ:** Tổng chiều dài khoảng 260.000 km đường các loại, trong đó quốc lộ có hơn 20.000 km; đường tỉnh khoảng 24.000 km; mới có hơn 700 km đường bộ cao tốc đã hoàn thành và gần 500 km đang xây dựng. Kết cấu hạ tầng đường bộ Việt Nam về mật độ chung là không nhỏ so với các nước trong khu vực nhưng về quy mô thì còn khá thấp (mật độ riêng đường quốc lộ và đường cao tốc thấp hơn, số làn xe ít hơn).

**Đường sắt:** Mạng lưới đường sắt quốc gia Việt Nam có tổng chiều dài là 3.143 km, mật độ đạt 7,9 km/1000 km<sup>2</sup>, trong đó 2.531 km đường chính tuyến, bao gồm 3 loại khổ đường mà chủ yếu là khổ đường 1000mm (chiếm 85%), còn lại là khổ đường 1435 mm và khổ đường lồng. Hạ tầng đường sắt Việt Nam còn lạc hậu, hiện nay chủ yếu chỉ duy tu bảo dưỡng để bảo đảm an toàn và duy trì khai thác ở mức độ bình thường.

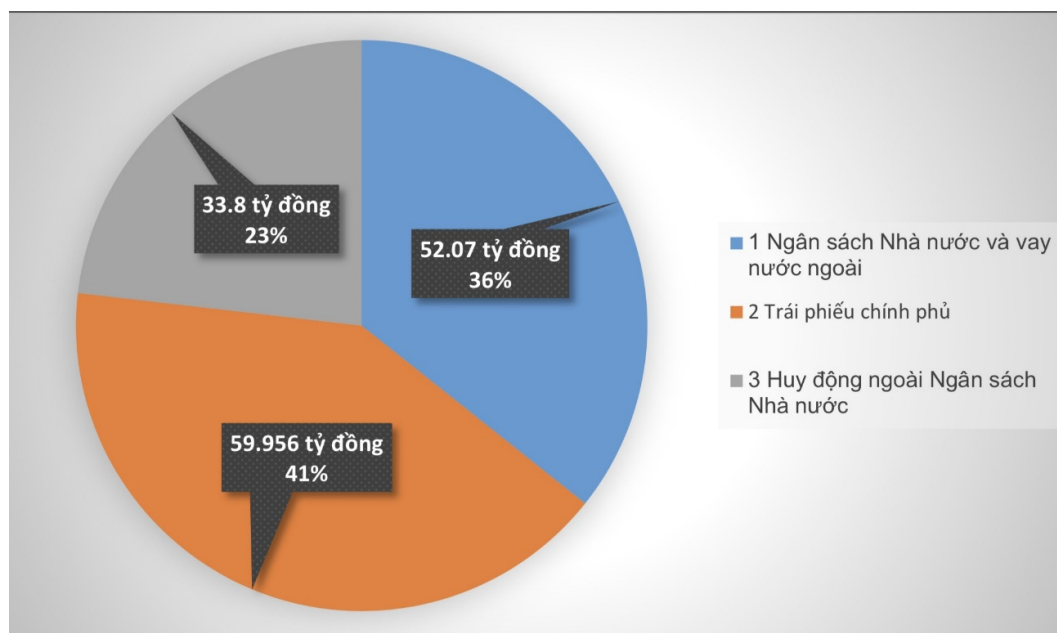
**Đường biển:** Hệ thống cảng biển Việt Nam đã được đầu tư xây dựng 44 cảng tổng hợp bao gồm 219 bến/khu bến, gồm 373 cầu cảng với tổng số 44.000 m dài cầu cảng. Trong đó có 213 cầu cảng tổng hợp, cầu cảng container với khoảng 35.900 m dài cầu cảng. Tổng công suất cảng biển khoảng hơn 400 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container khoảng 240 triệu tấn/năm).

**Đường thủy nội địa:** Tổng chiều dài tuyến đường thủy nội địa toàn quốc được tổ chức quản lý, khai thác là hơn 19.000 km, hầu hết là khai thác tự nhiên, trong đó tổ chức quản lý, bảo trì khoảng 6.700 km tuyến đường thủy nội địa quốc gia, 12.600 km tuyến đường thủy nội địa địa phương (thuộc địa bàn 27 tỉnh, thành phố). Độ sâu chạy tàu các tuyến đường thủy nội địa quốc gia phía Bắc bảo đảm từ 2,0 m đến 2,5 m, các

tuyến chính phía Nam bảo đảm trên 3 m. Ngoài ra còn có tuyến ven biển đang khai thác trở lại từ năm 2014. Về cảng có 131 cảng thủy nội địa, trong đó 13 cảng có tiếp nhận tàu nước ngoài.

**Hàng không:** Hiện có 21 cảng hàng không đang hoạt động, trong đó có 7 cảng hàng không quốc tế, 14 cảng hàng không nội địa. Tổng năng lực khai thác tại nhà ga khoảng 70 triệu hành khách thông qua/năm. Hai cảng hàng không lớn nhất là Nội Bài tại Hà Nội và Tân Sơn Nhất tại TP.Hồ Chí Minh có tiêu chuẩn loại 4E (ICAO).

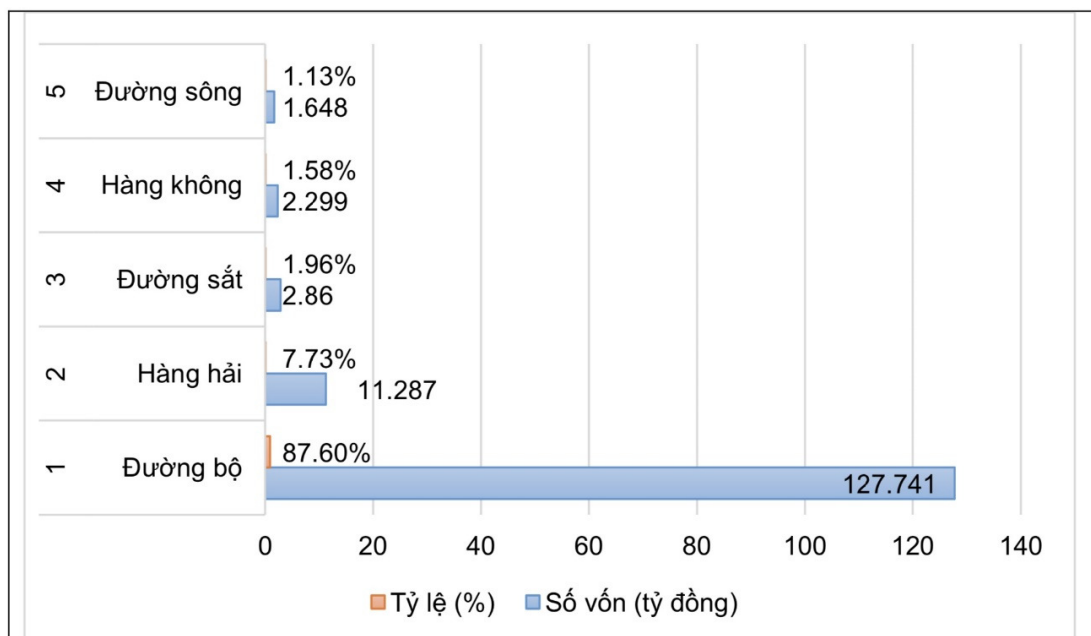
***Về nguồn vốn đầu tư cho phát triển hạ tầng giao thông vận tải:***



**Hình 4.1: Thực trạng tính theo nguồn vốn đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông**

*Nguồn: Bộ Giao thông vận tải*

Qua biểu đồ số liệu trên cho thấy, cơ cấu nguồn vốn cho phát triển hạ tầng giao thông đã được huy động từ nhiều nguồn khác nhau. Nguồn vốn Ngân sách Nhà nước chiếm tỉ trọng lớn song không phải là nguồn chủ yếu, quyết định. Vốn ngoài ngân sách đã chiếm một tỉ lệ lớn cho thấy các lực lượng (nhà đầu tư) đã và đang đầu tư vào lĩnh vực hạ tầng giao thông. Đây có thể sẽ là một nguồn quan trọng trong tương lai. Nguồn trái phiếu Chính phủ chiếm tỉ lệ lớn nhất, cho thấy sự đóng góp của nhân dân là vô cùng quan trọng. Qua biểu đồ trên có thể thấy rằng, nếu có sự đồng thuận cao giữa Nhà nước và nhân dân, các nhà đầu tư thì chúng ta có thể huy động đủ vốn cho phát triển hạ tầng giao thông.



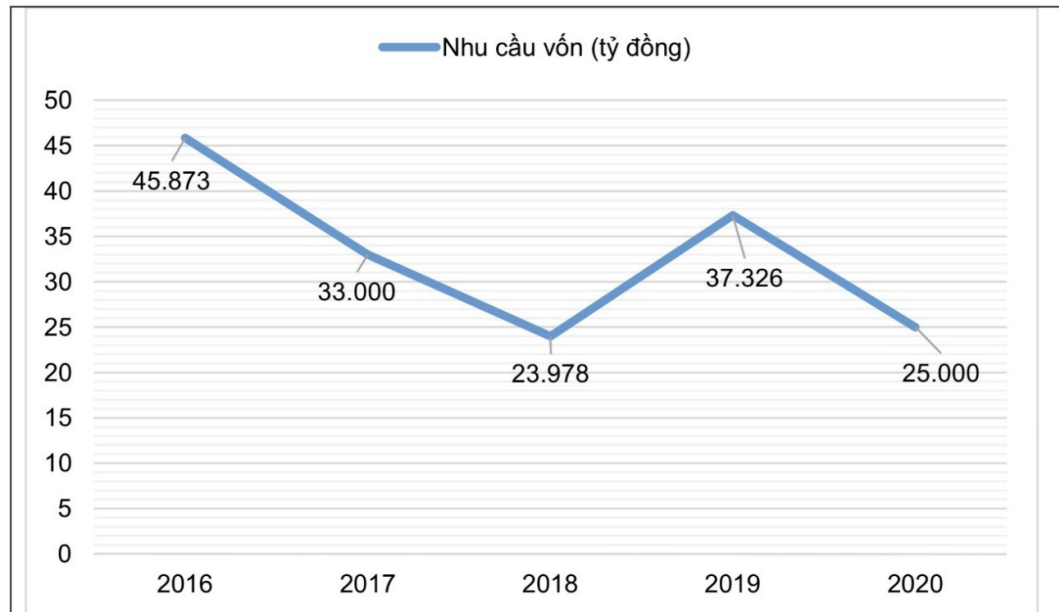
**Hình 4.2: Thực trạng vốn đầu tư vào cơ sở hạ tầng GTVT theo lĩnh vực**

*Nguồn: Bộ Giao thông vận tải*

Cơ cấu nguồn vốn theo Ngành giai đoạn 2012 - 2017 phát triển cơ sở hạ tầng giao thông được đầu tư ở các ngành (Đường bộ, Đường biển, Đường sắt, Đường sông, Hàng không), tuy nhiên, tổng số vốn đầu tư cho giao thông đường bộ là chiếm nhiều nhất (87,6%). Điều này cho thấy tính cấp thiết, nhu cầu của việc phát triển giao thông đường bộ. Mặc dù trong nhiều năm đầu tư như vậy và với nguồn vốn lớn song hiện nay giao thông đường bộ vẫn còn thiếu nhiều, cần mở rộng, phát triển mới, nâng cấp và sửa chữa thì mới đáp ứng được nhu cầu phát triển giao thông cho đất nước.

Bên cạnh đó, vốn đầu tư cho công tác bảo trì quốc lộ luôn thiếu trầm trọng, chỉ đáp ứng khoảng 40% nhu cầu. Năm 2013, kinh phí cấp cho công tác bảo trì quốc lộ chỉ là 4.187 tỷ đồng so với nhu cầu là 11.063 tỷ đồng, đạt 38% (không bao gồm các khoản chi liên quan khác như: chi xử lý trạm thu phí, trả nợ quốc lộ 5; ...). Năm 2014, kinh phí cấp cho công tác bảo trì cũng chỉ được 4.640 tỷ đồng so với nhu cầu là 12.360 tỷ đồng, đạt 38%. Tính đến ngày 31/3/2018, Quỹ bảo trì đường bộ đã có trên 1.800 tỷ đồng bằng 121% so với cùng kỳ 2017 và đạt trên 28% kế hoạch năm 2018 (6.400 tỷ), tuy nhiên chỉ đáp ứng được một phần nhu cầu thực tế. Với nguồn vốn hạn hẹp như vậy nên công tác bảo trì đường bộ thiếu sự chủ động: Hồng đầu sửa đây, không thực hiện sửa chữa theo quy định về sửa chữa định kỳ (trung, đại tu) để đảm bảo ngăn chặn sự xuống cấp của công trình (trong tổng số 19.100 km quốc lộ, có: 9.937 km quá thời hạn sửa chữa lớn 8 năm và 2.577 km đến hạn phải sửa chữa vừa 4 năm). Ngoài ra việc phải thực hiện khắc phục bão lũ

hàng năm rất lớn với thiệt hại từ 200 - 500 tỷ đồng, phải cân đối trong kế hoạch vốn cấp hàng năm càng làm việc thiếu vốn của bảo trì đường bộ thêm trầm trọng.



**Hình 4.3: Nhu cầu vốn cho phát triển giao thông đường bộ từ năm 2016 - 2020**

*Nguồn: Bộ Giao thông vận tải*

Qua biểu đồ số liệu trên cho thấy, nhu cầu vốn đầu tư vào phát triển giao thông đường bộ giảm dần từ năm 2016 đến năm 2020 nhưng dự tính tổng số vốn cần đến cho giao thông đường bộ là 165.177 tỉ đồng (chiếm 75,9% đầu tư toàn bộ cơ sở hạ tầng giao thông). Điều này cho thấy sự ưu tiên và mức độ cần thiết đầu tư vào giao thông đường bộ của Việt Nam đến năm 2020.

**Bảng 4.1: Vốn đầu tư phát triển đường cao tốc**

| TT | Danh mục                                  | Chiều dài (km) | Giá trị (triệu đồng) |
|----|---|----------------|----------------------|
| A  | Các dự án đã hoàn thành (5 tuyến)         | 167            |                      |
| B  | Các dự án hoàn thành giai đoạn 2013 -2020 | 1.851          | 446.289.669          |
| 1  | Cao tốc Bắc Nam (10 tuyến)                | 776            | 209.172.796          |
| 2  | Cao tốc phía Bắc (6 tuyến)                | 705            | 123.660.000          |
| 3  | Cao tốc phía Bắc (1 tuyến)                | 76             | 13.802.000           |
| 4  | Vành đai Hà Nội, TP. HCM (3 tuyến)        | 94.6           | 45.744.331           |
| 5  | Cao tốc khác                              | 200            | 53.910.541           |

*Nguồn: Bộ Giao thông vận tải*

Qua bảng số liệu trên, đường bộ cao tốc cần đến khoảng 446.289 tỷ đồng, bình quân 49.092 tỷ đồng/năm, trong đó riêng cao tốc Bắc Nam phía Đông cần 209.173 tỷ đồng, bình quân 26.147 tỷ đồng/năm. Đường bộ cao tốc là yêu cầu thực tiễn của một đất nước phát triển, vì vậy cũng cần thiết phải đầu tư để thúc đẩy sự phát triển kinh tế nhanh, theo kịp quốc tế.

#### **4.2. Thực trạng các dự án hợp tác công - tư trong đầu tư hạ tầng giao thông**

Nếu như ở rất nhiều nước trên thế giới, đặc biệt các nước phát triển thì hình thức đầu tư xây dựng giao thông theo hình thức hợp tác Nhà nước - Tư nhân đã rất phổ biến và chiếm tỷ trọng lớn thì ở Việt Nam mới đang ở giai đoạn sơ kỳ. Trong điều kiện nguồn lực quốc gia còn hạn hẹp thì việc phát triển hình thức đầu tư xây dựng giao thông theo hình thức PPP là rất cần thiết.

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) cho biết, trong giai đoạn 2013 - 2018, tính đến hết tháng 7/2018, ngành GTVT đã thu hút được 71 dự án triển khai theo hình thức đầu tư đối tác công - tư (PPP) xây dựng hệ thống đường bộ với tổng mức đầu tư khoảng 202.556 tỷ đồng, đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng cảng biển với tổng mức đầu tư 157.600 tỷ đồng, đầu tư bến, cảng thủy nội địa với tổng mức đầu tư khoảng 18.977 tỷ đồng. Trong đó, số dự án đầu tư theo dạng thức hợp đồng BOT là 69 dự án, với tổng mức đầu tư là 186.481 tỷ đồng. Nhờ vậy, mạng lưới hạ tầng giao thông từng bước được hoàn thiện phục vụ hiệu quả cho phát triển kinh tế xã hội, an ninh quốc phòng. Trong số 71 dự án đầu tư theo hình thức PPP đang quản lý, đã hoàn thành đưa vào thu phí 33 dự án, với tổng mức đầu tư (TMĐT) khoảng 41.677 tỷ đồng; đang triển khai 38 dự án, với TMĐT khoảng 181.993 tỷ đồng.

Về tình hình thực hiện công tác chuẩn bị dự án, hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang chỉ đạo nghiên cứu triển khai 62 dự án, gồm 42 dự án lĩnh vực đường bộ, trong đó có 10 dự án đường bộ cao tốc trọng điểm, cần nghiên cứu triển khai sớm; 07 dự án lĩnh vực hàng không; 06 dự án lĩnh vực đường thủy nội địa; 05 dự án lĩnh vực đường sắt và 02 dự án lĩnh vực hàng hải.

**Bảng 4.2: Tổng hợp giá trị giải ngân các nguồn vốn đầu tư phát triển KCHTGT giai đoạn 2011-2015**

*Đơn vị: Tỷ đồng*

| <b>Năm/Nguồn vốn</b>      | <b>2011</b> | <b>2012</b> | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>2015</b> |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Nguồn vốn NSNN            | 13,545      | 23,666      | 29,980      | 34,129      | 33,950      |
| Nguồn vốn TPCP            | 11,078      | 16,037      | 14,768      | 35,545      | 35,749      |
| Nguồn vốn ngoài ngân sách | 8,787       | 8,005       | 21,761      | 41,300      | 41,980      |

*Nguồn: Vụ Kế hoạch đầu tư - Bộ GTVT*

Đối với các dự án cụ thể, ngoài việc tính toán đảm bảo hiệu quả tài chính hoàn vốn đầu tư, Bộ GTVT đã chỉ đạo tư vấn đánh giá tổng thể hiệu quả kinh tế - xã hội. Các dự án đầu tư mang lại nhiều lợi ích do rút ngắn được thời gian vận chuyển hàng hóa và hành khách, tiết kiệm nhiên liệu, giảm chi phí sửa chữa, khấu hao phương tiện. Theo tính toán của tư vấn, lợi ích mang lại cho người sử dụng lớn hơn so với mức phí người sử dụng phải đóng (ví dụ, đối với đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai, cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, ước tính giảm 50% thời gian đi lại, giảm khoảng 30% chi phí; QL 1 đoạn Hà Nội - Vinh giảm khoảng 30% thời gian đi lại, giảm khoảng 20% chi phí; đối với QL14 đoạn Pleiku - Cầu 110 tỉnh Gia Lai giảm khoảng 37% thời gian đi lại, giảm khoảng 16% chi phí; đối với QL14 đoạn qua Đăk Nông, giảm khoảng 30% thời gian đi lại, giảm khoảng 6% chi phí). Trong đó, chưa kể đến các lợi ích mang lại khó định lượng được như tiết kiệm thời gian, giảm thiểu tai nạn giao thông, ô nhiễm môi trường, ảnh hưởng đến sức khỏe người dân...

Đối với các doanh nghiệp nhà nước được giao quản lý kết cấu hạ tầng sau khi chuyển từ sở hữu nhà nước sang đa sở hữu, tình hình tài chính, hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp đã thay đổi toàn diện, tích cực, các chỉ tiêu tài chính doanh nghiệp đều cải thiện tốt. Việc thoái toàn bộ vốn nhà nước tại những doanh nghiệp không thuộc lĩnh vực nhà nước phải nắm giữ cổ phần chi phối đã thu hồi nguồn vốn nhà nước đã đầu tư cho doanh nghiệp; tạo điều kiện cho các doanh nghiệp được chủ động huy động nguồn lực, đầu tư chiều sâu, đổi mới công nghệ, mở rộng quy mô hoạt động (trong điều kiện nguồn lực nhà nước còn hạn chế); Tạo môi trường kinh doanh bình đẳng, cạnh tranh lành mạnh, công khai minh bạch giữa các doanh nghiệp; Giảm sự độc quyền tại một số lĩnh vực trước đây chỉ có 01 doanh nghiệp nhà nước đảm nhận (khai thác cảng, dịch vụ hàng không), người dân, xã hội được lựa chọn những dịch vụ, sản phẩm đa dạng, chất lượng với giá cả hợp lý.

Việc huy động nguồn lực ngoài ngân sách đầu tư phát triển KCHTGT vừa đảm bảo mục tiêu phát triển kinh tế xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng, vừa góp phần ổn định kinh tế vĩ mô, giảm áp lực nợ công. Chính yếu tố này đã tạo ra động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, góp phần đảm bảo an ninh - quốc phòng, hạn chế ô nhiễm môi trường, giảm ùn tắc, tai nạn giao thông và trực tiếp làm tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Thực tiễn đã chứng minh đây là một hướng đi đúng; hiện thực hóa chủ trương, chính sách của Đảng, Nhà nước, góp phần phát huy nội lực, tăng cường sử dụng sản phẩm, hàng hóa, công nghệ và dịch vụ trong nước để giảm chi phí sản xuất, giảm nhập siêu...

### **Thứ nhất, về các dự án PPP đường bộ**

#### *- Về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng*

Bộ GTVT đang triển khai thực hiện 71 dự án BOT, BT lĩnh vực đường bộ (chưa bao gồm các dự án do Tổng công ty phát triển đường cao tốc thực hiện) với tổng mức đầu tư khoảng 202.556 tỷ đồng. Tổng hợp các dự án đầu tư xây dựng KCHTGT đường bộ được XHH đến nay của Bộ GTVT (không tính dự án xây dựng đường và cầu Cỏ May trên QL51 đã hết thời gian thu phí, chuyển giao cho Cơ quan Nhà nước có thẩm quyền) gồm: 20 dự án đã hoàn thành đưa vào khai thác với tổng mức đầu tư 23.799 tỷ đồng với tổng chiều dài là 410 km (Trong đó có 4 cầu lớn là cầu Yên Lệnh, cầu Rạch Miễu, cầu Cỏ Chiên, cầu Đồng Nai và hầm đèo Ngang); 51 dự án đang trong giai đoạn thực hiện đầu tư với tổng mức đầu tư (TMĐT) là 178.757 tỷ đồng với tổng chiều dài khoảng 1.700 km.

#### *- Về quản lý bảo trì*

Tổng chiều dài hệ thống quốc lộ hiện nay là 20.614 km, trong đó Tổng cục ĐBVN trực tiếp quản lý và bảo trì bằng vốn Quỹ bảo trì Trung ương 17.450 km. Nhà đầu tư BOT quản lý, bảo trì 20 dự án đang khai thác với tổng chiều dài là 410 km (chưa kể 25 km đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng). Trong đó có những tuyến có quy mô rất lớn như đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng. Hiện nay 51 dự án BOT triển khai xây dựng với chiều dài khoảng 1.700 km cũng sẽ do các nhà đầu tư bảo trì sau khi đưa vào khai thác

Đối với hệ thống quốc lộ được đầu tư bằng ngân sách, từ năm 2013, Quỹ bảo trì đường bộ Trung ương hàng năm thu qua đầu phương tiện trung bình đáp ứng khoảng 50%.

*- Về hệ thống bến xe, trạm dừng nghỉ trên đường bộ:* Hiện tại, có 213 bến xe thực hiện xã hội hóa do các doanh nghiệp quản lý, khai thác (trên tổng số 457 bến xe trên phạm vi toàn quốc); có 20 trạm dừng nghỉ trên quốc lộ thực hiện theo hình thức xã hội (trong đó có 03 trạm do tổ chức JICA tài trợ bàn giao cho địa phương).

#### *- Về nhượng quyền thu phí:*

Thực hiện chủ trương XHH của Chính phủ, Bộ GTVT đã tổ chức đấu giá bán quyền thu phí 7 trạm thu phí sử dụng đường bộ do Nhà nước đầu tư (trạm Nam Cầu Giẽ - Km 216+500, QL1; trạm Bãi Cháy - Km114+700, QL18; trạm Hoàng Mai - Km393+400, QL1; trạm Bàn Thạch - Km1350+400, QL1; trạm Phù Đồng - Km159+100, QL1; đường cao tốc TP Hồ Chí Minh - Trung Lương). Thông qua đấu giá quyền thu phí, đã làm lợi cho ngân sách nhà nước khoảng 416 tỷ VNĐ (là chênh lệch giữa doanh thu do các công ty nhà nước được giao quản lý trước đây và giá đấu thầu); đồng

thời, với việc thu ngay được khoản tiền thông qua đấu giá bán quyền thu phí để hòa vào ngân sách nhà nước đầu tư cho các công trình xây dựng hạ tầng giao thông khác.

*- Cho thuê kết cấu hạ tầng nhà trạm thu phí:*

Trong các năm vừa qua, đã tiến hành cho 18 Nhà đầu tư BOT thuê sử dụng có thu phí các nhà trạm thu phí tại các tuyến đường được đầu tư cải tạo, nâng cấp, mở rộng theo hình thức BOT tại 18 dự án. Tổng số phải thu (nhà đầu tư phải nộp) khoảng 7,928 tỷ VNĐ; Số đã thu nộp ngân sách nhà nước: 4,723 tỷ VNĐ (tương đương 59,5%); Số còn phải nộp: 3,204 tỷ VNĐ (tương đương 40,5%).

Có thể nói, trong lĩnh vực đường bộ, công tác xã hội hóa đã triển khai theo rất nhiều hình thức (PPP, cho thuê kết cấu hạ tầng, doanh nghiệp tư đầu tư, bán quyền thu phí), nhiều hạng mục (xây dựng cầu đường, trạm dừng nghỉ, bến xe) với kết quả đáng khích lệ đặc biệt khá thành công đối với mô hình BOT. Tuy nhiên, đa số các dự án có quy mô vừa, nhỏ và không có hoặc có ít vốn góp nhà nước; chủ yếu mới chỉ nhà đầu tư trong nước tham gia, nguồn cung cấp tín dụng chủ yếu là ngân hàng trong nước.

## **Thứ hai, Lĩnh vực hàng hải**

*- Về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển:*

Đến nay nguồn vốn đầu tư ngoài ngân sách nhà nước (bao gồm FDI, vốn doanh nghiệp tự huy động) theo giá thời điểm năm 2014 vào lĩnh vực cảng biển đạt khoảng 157.600 tỷ đồng/168 cảng, bến theo hình thức doanh nghiệp đầu tư trực tiếp. Trong đó, giai đoạn 2011-2015 đã huy động được khoảng 121.453 tỷ đồng/58 cảng. Nhiều cảng có quy mô hiện đại như bến cảng Container Tân Cảng Cát Lái (Công ty Tân Cảng); bến cảng Container Trung tâm Sài Gòn SPCT (Liên doanh DP World - Ả rập Saudi); bến cảng Container quốc tế Sài Gòn Việt Nam SITV (Liên doanh Hutchison Hongkong); bến cảng quốc tế SP-PSA (Liên doanh PSA Singapore); bến cảng Container quốc tế Cái Mép CMIT (Liên doanh với APMT Đan Mạch); bến cảng Container quốc tế Cảng Sài Gòn SSA (Liên doanh với SSA Marine Mỹ); bến cảng Container quốc tế Tân Cảng Cái Mép (Liên doanh với Mitsui O.S.K line - Nhật Bản, Hanjin Shipping Line - Hàn Quốc và Wanhai Lines - Đài Loan). Hệ thống cảng biển chuyên dùng cũng thu hút được nguồn vốn ngoài ngân sách đáng kể với việc hình thành cảng cụm công nghiệp hiện đại, có quy mô lớn (ví dụ: Khu kinh tế Nghi Sơn, Vũng Áng - Sơn Dương, Dung Quất, Trà Vinh...).

*- Về đầu tư nạo vét, bảo trì luồng hàng hải:*

Bộ GTVT đã triển khai 2 dự án theo hình thức BT (Dự án nạo vét luồng Kênh Tráp và dự án VTS luồng Hải Phòng) với TMDT khoảng 230 tỷ đồng. Bộ GTVT đã chủ



trương xã hội hóa mạnh mẽ trong công tác bảo trì theo hình thức nạo vét, tận thu sản phẩm cát không sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước đối với 22 tuyến luồng; cho phép các doanh nghiệp cảng tự bỏ kinh phí để thực hiện công tác nạo vét, duy tu (luồng sông Cấm).

*- Nhượng quyền vận hành khai thác:*

Trong giai đoạn 2013-2017, Bộ GTVT đã triển khai nhượng quyền vận hành khai thác 4 cảng/bến được đầu tư từ nguồn vốn ODA và nguồn vốn TPCP gồm: cảng Cái Lân (Cầu 5,6,7), cảng Tổng hợp Thị Vải, Bến cảng container Cái Mép (Dự án cảng quốc tế Cái Mép - Thị Vải), cảng biển An Thới với thời hạn 30 năm, giá trị là 743 tỷ và 481,32 triệu USD.

*- Cổ phần hóa các đơn vị quản lý vận hành khai thác cảng biển:*

Bên cạnh đó, một số cảng được đầu tư từ nguồn vốn ngân sách do Tổng công ty hàng hải Việt Nam (Vinalines) và một số doanh nghiệp nhà nước quản lý cũng đã và đang được triển khai xã hội hóa thông qua hình thức cổ phần hóa. Cụ thể trong giai đoạn 2013-2017 đã hoàn thành cổ phần hóa 12 cảng biển, tổng vốn nhà nước sau khi xác định giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa tăng 3.872 tỷ đồng; đã thoái một phần vốn nhà nước tại 14 công ty cổ phần và giá trị thặng dư bán cổ phần lên tới 411 tỷ đồng (giá trị theo mệnh giá 684 tỷ đồng/giá trị thu về thực tế 1.275 tỷ đồng). Ngoài ra, Vinalines đang liên doanh với các đối tác nước ngoài đầu tư và đang vận hành khai thác 4 cảng biển (CICT Cái Lân, CMIT, SPPSA, SSIT tại khu vực Cái Mép Thị Vải), tỷ lệ nắm giữ vốn của Vinalines và các đơn vị thành viên tại 4 cảng này từ 5-51% vốn điều lệ. Đối với Vinalines ngày 20/6/2018, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 751/QĐ - TTg phê duyệt phương án cổ phần hóa công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Đây là sự khẳng định của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ đối với việc tái cơ cấu thành công Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Sau khi chuyển sang hoạt động theo mô hình công ty cổ phần, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, với tên giao dịch quốc tế Viet Nam Maritime Corporation (VIMC) có mục tiêu đến năm 2020 là doanh nghiệp hàng đầu của ngành hàng hải Việt Nam. Đến năm 2030, VIMC trở thành doanh nghiệp có thương hiệu trong khu vực, có khả năng cạnh tranh cao với lĩnh vực vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải.

Lĩnh vực cảng biển là một trong những lĩnh vực thu hút vốn đầu tư tư nhân khá sớm và khá thành công theo hình thức doanh nghiệp đầu tư trực tiếp. Đặc biệt là giai đoạn sau khi Việt Nam trở thành Thành viên của WTO, nguồn vốn huy động ngoài ngân

sách để đầu tư cho hệ thống cảng biển phát triển rất mạnh mẽ với sự tham gia của nhiều tập đoàn hàng đầu thế giới trong lĩnh vực vận tải và điều hành khai thác cảng biển trên thế giới đã có mặt tại Việt Nam để hình thành các liên doanh đầu tư xây dựng và khai thác cảng biển, như Hutchison, PSA, DP World, SSA, Maersk A/S, CMA-CGM,... đây là nền tảng rất thuận lợi để cảng biển Việt Nam trở thành một mắt xích trong chuỗi cung ứng toàn cầu của các tập đoàn hàng hải và khai thác cảng biển hàng đầu thế giới. Đối với các cảng biển được đầu tư từ nguồn vốn nhà nước khi cổ phần hóa phần vốn nhà nước được đánh giá lại đều cao hơn so với vốn điều lệ trước đó; phần vốn nhà nước thoái tại các công ty cổ phần đều cao hơn mệnh giá; các doanh nghiệp sau khi cổ phần hóa nhượng quyền khai thác đều làm ăn có hiệu quả; đảm bảo quyền lợi của nhà nước, nhà đầu tư và người lao động. Riêng đối với công tác bảo trì các luồng hàng hải một phần cũng đã được xã hội hóa thông qua thu phí bảo đảm hàng hải và phí tải trọng.

### **Thứ ba, Lĩnh vực đường thủy nội địa**

*- Về đầu tư kết cấu hạ tầng cảng, bến thủy nội địa:*

Đến nay hầu hết hệ thống cảng, bến do các doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân xây dựng hình thành qua nhiều năm, vì vậy không xác định được tổng mức đầu tư ban đầu. Việc xác định tổng mức đầu tư dựa trên cơ sở thống kê về số lượng, quy mô xây dựng, công suất và suất đầu tư khoảng 18.997 tỷ đồng;

**Bảng 4.3: Tổng hợp số lượng, tổng mức đầu tư các cảng, bến thủy nội địa đầu tư theo hình thức xã hội hóa**

*Đơn vị: Tỷ đồng*

| <b>TT</b> | <b>Nội dung</b>  | <b>Số lượng<br/>(cảng, bến)</b> | <b>Mức đầu<br/>tư</b> |
|-----------|--|---------------------------------|-----------------------|
| 1         | Cảng thủy nội địa đã được công bố                        | 153                             | 14.945                |
| 2         | Bến thủy nội địa trên tuyến TW dự kiến chuyển thành cảng | 401                             | 638                   |
| 3         | Bến thủy nội địa tổng hợp                                | 5.286                           | 2.854                 |
| 4         | Bến khách ngang sông                                     | 3.740                           | 560                   |
|           | <b>Cộng:</b>   | 9.580                           | 18.997                |

*- Về đầu tư và bảo trì hệ thống luồng đường thủy nội địa:*

Bộ GTVT đã triển khai 35 dự án bảo trì luồng đường thủy nội địa theo hình thức nạo vét tận thu sản phẩm với khối lượng nạo vét khoảng 14,5 triệu m<sup>3</sup> và đã kêu gọi đầu

tư được 01 dự án đầu tư nâng cấp luồng sông Sài Gòn từ Bình Lợi đến Bến Súc với TMĐT khoảng 1.303 tỷ đồng theo hình thức BOT.

- *Về công tác cổ phần hóa các doanh nghiệp quản lý khai thác cảng:* Cho đến nay, các cảng thủy nội địa được đầu tư từ nguồn vốn nhà nước do 2 Tổng công ty Vận tải thủy đã được cổ phần hóa thông qua cổ phần hóa 02 tổng công ty (Tổng Công ty vận tải thủy miền Bắc: Cảng Hà Nội, cảng Nam Định, cảng Ninh Phúc, cảng Đáp Cầu, cảng Á Lữ, Hòa Bình, Việt Trì; Tổng Công ty vận tải thủy miền Nam: Cảng Long Bình).

Tương tự lĩnh vực hàng hải, hệ thống cảng, bến thủy nội địa cũng đã được xã hội hóa đầu tư khá sớm và chủ yếu theo hình thức doanh nghiệp tư đầu tư. Đầu tư nâng cấp, bảo trì luồng đường thủy nội địa cũng đã triển khai theo cả hình thức nạo vét tận thu và hình thức BOT.

### **Thứ tư, lĩnh vực đường sắt**

Công tác xã hội hóa đầu tư mới dừng ở mức cho thuê kết cấu hạ tầng (cho thuê mặt bằng) để kinh doanh dịch vụ ở các ga hành khách lớn (Hà Nội, Sài Gòn, Huế, Đà Nẵng...), cho thuê kho bãi ở các ga hàng hóa (Giáp Bát, Yên Viên, Bim Sơn...) và dịch vụ xếp dỡ tại các ga hàng hóa lớn.

Đối với các dự án đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt hiện nay có 02 Nhà đầu tư quan tâm đang nghiên cứu đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng (Liên danh Công ty Cổ phần đầu tư khai thác cảng và Tập đoàn ITALIAN-THAI Development PLC) và tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu (Công ty Cổ phần Đầu tư và kinh doanh Golf Long Thành).

Đối với nhượng quyền tuyến hiện hữu, hiện tại mới chỉ có duy nhất Công ty Cổ phần Thương mại - Dịch vụ - Khách sạn Bạch Đằng xin nhượng quyền khai thác đoạn đường sắt Đà Lạt - Trại Mát (tỉnh Lâm Đồng) và các cơ sở hạ tầng nhà ga. Có thể nói, đường sắt là lĩnh vực mà công tác xã hội hóa còn chậm do nguồn vốn cần để đầu tư cơ sở hạ tầng lớn, tính thu hút không cao, các quy định trong Luật chuyên ngành mà đặc biệt là Nghị định hướng dẫn còn nhiều vướng mắc trong quá trình thực hiện...

### **Thứ năm, lĩnh vực hàng không**

Hiện nay, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) được Nhà nước giao quản lý, khai thác toàn bộ hệ thống 22 cảng hàng không, sân bay (CHK, SB), trong đó có 21 CHK, SB đang có hoạt động khai thác. Các CHK, SB hầu hết được đầu tư từ nguồn vốn của ACV (Quỹ đầu tư phát triển) hoặc nguồn vốn tín dụng do ACV vay. Hiện nay ACV đã được cổ phần hóa ACV trong năm 2016. Bên cạnh đó, ACV đang lực chọn

đối tác để hợp tác cùng đầu tư nhà ga hành khách, hàng hóa tại một số CHK, SB để giảm áp lực về nguồn vốn (Nhà ga hành khách quốc tế Đà Nẵng, Nhà ga hành khách Cam Ranh...).

Được sự cho phép của Chính phủ, một số dự án đầu tư kết cấu hạ tầng hàng không đã và đang kêu gọi đầu tư theo hình thức đối tác công - tư (PPP), cụ thể:

- Dự án đầu tư xây dựng khu hàng không dân dụng sân bay Phan Thiết với tổng mức đầu tư 1.694 tỷ đồng do Ủy ban nhân dân (UBND) tỉnh Bình Thuận là Cơ quan Nhà nước có thẩm quyền và Nhà đầu tư được lựa chọn là Tập đoàn Rạng Đông; dự án đã được khởi công từ Quý I/2015.

- Dự án Cảng hàng không Quảng Ninh, tổng mức đầu tư 7.494 tỷ đồng, do UBND tỉnh Quảng Ninh là Cơ quan Nhà nước có thẩm quyền, Nhà đầu tư được lựa chọn là Tập đoàn SunGroup; khởi công trong năm 2016.

Ngoài ra, trước đây một số công trình và hạng mục thuộc kết cấu hạ tầng hàng không từ những năm 2000 đã được các Nhà đầu tư tư nhân tham gia đầu tư và quản lý khai thác như ga hàng hóa Nội Bài do Công ty Cổ phần Logistics Hàng không (ALS) đầu tư, nhà kho hàng hóa tại Tân Sơn Nhất do Tổng công ty Hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines) liên doanh với Công ty phục vụ mặt đất của Singapore đầu tư, cơ sở chế biến suất ăn hàng không Tân Sơn Nhất do Vietnam Airlines liên doanh với Công ty suất ăn Cathay Pacific Hồng Kông đầu tư (giai đoạn 1993-2013, nay đã chuyển toàn bộ về Vietnam Airlines).

Có thể nói, đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng CHK, SB đến nay chủ yếu sử dụng nguồn vốn ngoài ngân sách và hình thức đầu tư thông dụng là ACV hoặc ACV cùng các đối tác đầu tư trực tiếp theo quy định Luật Đầu tư và Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. Tuy nhiên, do lĩnh vực KCHT hàng không có vai trò quan trọng và nhạy cảm với an ninh quốc phòng nên việc thu hút nguồn lực tư nhân đặc biệt là nhà đầu tư nước ngoài đang triển khai với một lộ trình thận trọng.

#### **4.3. Những kết quả đạt được**

Nhìn chung, việc triển khai các dự án PPP trong lĩnh vực giao thông ở Việt Nam đã cụ thể, hiện thực hóa chủ trương của Đảng, Nhà nước về tăng cường huy động nguồn lực trong lĩnh vực giao thông. Thực hiện tái cơ cấu nền kinh tế, trong bối cảnh nguồn vốn ngân sách khó khăn, nguồn vốn huy động từ hình thức PPP; các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng theo mô hình hợp tác công tư đưa vào khai thác đã phát huy tốt hiệu quả, chất lượng và năng lực phục vụ của hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông cải thiện đáng kể (đã

đưa vào sử dụng hàng nghìn km đường bộ, trong đó có khoảng 700 km đường cao tốc, các cầu quy mô lớn như cầu Cổ Chiên, cầu Rạch Miễu, cầu Việt Trì, cầu Yên Lệnh..., các cảng hàng không Vân Đồn, Phú Quốc, Vinh).

Đối với các dự án cụ thể, ngoài việc tính toán đảm bảo hiệu quả tài chính hoàn vốn đầu tư, Bộ GTVT đã chỉ đạo tư vấn đánh giá tổng thể hiệu quả kinh tế - xã hội. Các dự án đầu tư mang lại nhiều lợi ích do rút ngắn được thời gian vận chuyển hàng hóa và hành khách, tiết kiệm nhiên liệu, giảm chi phí sửa chữa, khấu hao phương tiện. Theo tính toán của tư vấn, lợi ích mang lại cho người sử dụng lớn hơn so với mức phí người sử dụng phải đóng (ví dụ, đối với đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai, cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, ước tính giảm 50% thời gian đi lại, giảm khoảng 30% chi phí; QL 1 đoạn Hà Nội - Vinh giảm khoảng 30% thời gian đi lại, giảm khoảng 20% chi phí; đối với QL14 đoạn Pleiku - Cầu 110 tỉnh Gia Lai giảm khoảng 37% thời gian đi lại, giảm khoảng 16% chi phí; đối với QL14 đoạn qua Đăk Nông, giảm khoảng 30% thời gian đi lại, lợi ích mang lại khoảng 244 tỷ đồng/năm, giảm khoảng 6% chi phí),... Xét tổng quan, các tuyến đường được đầu tư nâng cấp, xây dựng mới đã rút ngắn đáng kể thời gian vận chuyển hàng hóa và hành khách, tiết kiệm nhiên liệu, giảm chi phí sửa chữa, khấu hao phương tiện. Ngoài ra, chưa kể đến các lợi ích không định lượng được bằng tiền, như giảm tai nạn giao thông, ô nhiễm môi trường, rút ngắn thời gian đi lại. Có thể thấy, chủ trương huy động các nguồn lực trong nước để phát triển KCHT giao thông là hướng đi đúng trong việc hiện thực hóa chủ trương, chính sách của Đảng, Nhà nước, góp phần phát huy nội lực, tăng cường sử dụng sản phẩm, hàng hóa, công nghệ và dịch vụ trong nước để giảm chi phí sản xuất, giảm nhập siêu, mang lại hiệu quả trên nhiều phương diện.

Thực hiện một phép so sánh, nguồn vốn hợp tác công tư cho giao thông năm 2013 đạt hơn 68.500 tỷ đồng, cao hơn rất nhiều lần so với cả thời kỳ 10 năm trước đó (49.600 tỷ đồng). Còn so với nguồn vốn ODA, trong ba năm gần đây, vốn xã hội hóa đã huy động đạt 180 nghìn tỷ đồng (tương đương 9 tỷ USD), bằng hơn 50% nguồn vốn ODA của Việt Nam thu hút cho lĩnh vực hạ tầng kỹ thuật (giao thông và viễn thông) hơn 20 năm qua.

Đối với các doanh nghiệp nhà nước được giao quản lý kết cấu hạ tầng sau khi chuyển từ sở hữu nhà nước sang đa sở hữu, tình hình tài chính, hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp đã thay đổi toàn diện, tích cực, các chỉ tiêu tài chính doanh nghiệp đều cải thiện tốt. Việc thoái toàn bộ vốn nhà nước tại những doanh nghiệp không thuộc lĩnh vực nhà nước phải nắm giữ cổ phần chi phối đã thu hồi nguồn vốn nhà nước đã đầu tư cho doanh nghiệp; tạo điều kiện cho các doanh nghiệp được chủ động huy

động nguồn lực, đầu tư chiều sâu, đổi mới công nghệ, mở rộng quy mô hoạt động (trong điều kiện nguồn lực nhà nước còn hạn chế); Tạo môi trường kinh doanh bình đẳng, cạnh tranh lành mạnh, công khai minh bạch giữa các doanh nghiệp; Giảm sự độc quyền tại một số lĩnh vực trước đây chỉ có 01 doanh nghiệp nhà nước đảm nhận (khai thác cảng, dịch vụ hàng không), người dân, xã hội được lựa chọn những dịch vụ, sản phẩm đa dạng, chất lượng với giá cả hợp lý.

Việc huy động nguồn lực ngoài ngân sách đầu tư phát triển KCHTGT vừa đảm bảo mục tiêu phát triển kinh tế xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng, vừa góp phần ổn định kinh tế vĩ mô, giảm áp lực nợ công. Chính yếu tố này đã tạo ra động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, góp phần đảm bảo an ninh - quốc phòng, hạn chế ô nhiễm môi trường, giảm ùn tắc, tai nạn giao thông và trực tiếp làm tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Thực tiễn đã chứng minh đây là một hướng đi đúng; hiện thực hóa chủ trương, chính sách của Đảng, Nhà nước, góp phần phát huy nội lực, tăng cường sử dụng sản phẩm, hàng hóa, công nghệ và dịch vụ trong nước để giảm chi phí sản xuất, giảm nhập siêu... Chủ trương đã được các cấp, các ngành và xã hội đồng tình cao, đã coi xã hội hóa là giải pháp tất yếu để phát triển KCHTGT, đồng thời cơ bản sẵn sàng chi trả phí sử dụng KCHT.

Bước đầu huy động được nguồn vốn tư nhân cho phát triển cơ sở hạ tầng, chia sẻ gánh nặng với nhà nước; qua đó góp phần đáng kể vào phát triển kinh tế - xã hội, cũng như đóng vai trò đòn bẩy thúc đẩy các dự án kinh tế khác. Phương thức đầu tư này không chỉ huy động nguồn vốn nước ngoài, mà thời gian gần đây đã thực sự thúc đẩy các nhà đầu tư trong nước mạnh dạn đề xuất và thực hiện nhiều dự án BOT, đặc biệt trong lĩnh vực giao thông.

Từng bước hoàn chỉnh khung pháp lý về thống nhất về PPP, theo hướng ngày càng gần với chuẩn mực quốc tế, phản ánh đúng bản chất dự án và dần xác lập rõ căn cứ phân chia lợi ích và rủi ro giữa nhà nước và nhà đầu tư. Điều này được phản ánh rõ nét thông qua số lượng dự án thực hiện thời gian gần đây đã tăng đáng kể. Đồng thời, quá trình chuẩn bị, triển khai dự án, vì thế, mà cũng giảm đáng kể so với trước đây.

#### **4.4. Những hạn chế trong triển khai thực hiện các dự án PPP trong lĩnh vực giao thông tại Việt Nam**

##### **4.4.1. Về thể chế chính sách**

Nếu như trước đây thuật ngữ PPP còn tương đối “mờ nhạt” hoặc chỉ hạn chế ở các hình thức BOT, BT trong các văn bản quy phạm pháp luật dưới luật, cũng như chỉ sử dụng ở các loại hình thức hợp đồng thì hiện nay thuật ngữ này đang càng ngày càng

gần hơn với cuộc sống và được công nhận với tên thống nhất, mang tính pháp lý ở các văn bản có giá trị pháp lý cao hơn (Luật Đấu thầu số 43/2013/QH13; Luật Đầu tư công số 49/2014/QH13; Luật Xây dựng số 50/2014/QH13; Luật Đầu tư số 67/2014/QH13). Đặc biệt, Chính phủ đã ban hành Nghị định 63/2018/NĐ-CP về đầu tư theo hình thức đối tác công tư; Thông tư số 09/2018/TT-BKHĐT ngày 28/12/2018 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức đối tác công tư và Nghị định 30/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đấu thầu về lựa chọn nhà đầu tư. Tuy nhiên, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật vẫn còn những tồn tại nhất định:

Các Thông tư hướng dẫn thực hiện Nghị định vẫn chưa được ban hành đồng bộ vẫn còn phụ thuộc nhiều Luật chuyên ngành trong suốt vòng đời một dự án PPP từ bước chuẩn bị đến triển khai đầu tư và vận hành, khai thác dự án trong khi những văn bản này chủ yếu được xây dựng để điều chỉnh hoạt động đầu tư dự án công là chủ yếu. Do vậy, mặc dù Nghị định PPP ra đời nhưng phía Nhà nước và tư nhân vẫn còn gặp nhiều khó khăn (quy trình, thủ tục và nội dung cần thiết để thực hiện quyết định đầu tư dự án; công tác giám sát, nghiệm thu và thanh toán công trình đặc biệt quản lý phần vốn góp của nhà nước; công tác giám sát và quản lý chất lượng trong quá trình đầu tư, vận hành; các cơ chế ưu đãi, bảo đảm đầu tư). Một trong những vấn đề cốt lõi nữa là do tính ổn định của chính sách không cao và đây là quan ngại lớn của các nhà đầu tư nước ngoài.

Các cơ chế chính sách bảo lãnh, hay nói cách khác là chia sẻ rủi ro của Chính phủ đối với các rủi ro nhà nước quản lý tốt hơn như doanh thu, tỷ giá hối đoái, chuyển đổi ngoại tệ... còn chưa đầy đủ trong khi chỉ số tín nhiệm của Việt Nam chưa cao nên không hấp dẫn các nhà đầu tư nước ngoài hoặc các nhà đầu tư đều đòi hỏi lợi nhuận ở một mức cao do phải tính cả chi phí rủi ro dự án.

Quy định bắt buộc lựa chọn mô hình đầu tư theo mô hình PPP theo quy định hiện tại vẫn dừng ở mức “ưu tiên”; trong khi quy định các nước và hướng dẫn của một số tổ chức trên thế giới yêu cầu Chính phủ “phải” xem xét tính khả thi đầu tư dự án theo mô hình PPP trước khi quyết định bỏ toàn bộ ngân sách đầu tư để giảm gánh nặng đầu tư công và tăng hiệu quả đầu tư, khai thác, vận hành dự án.

Do hành lang pháp lý về PPP chưa đồng bộ, các văn bản quy phạm pháp luật thường xuyên phải sửa đổi, bổ sung hoặc thay đổi liên tục khiến các nhà đầu tư nước ngoài băn khoăn về dự án PPP mà họ quan tâm hoặc đang đầu tư sẽ gặp phải rủi ro liên quan đến cơ sở pháp lý. Vì những nguyên nhân nêu trên mà các nhà đầu tư nước ngoài vẫn còn tâm lý khá e dè, chần chừ khi bước chân vào môi trường đầu tư của Việt Nam nói chung và KCHTGT nói riêng, mà đặc biệt là với hình thức mới PPP.

#### ***4.4.2. Ngân sách nhà nước hạn hẹp để chuẩn bị và tham gia trong các dự án PPP***

Theo thông lệ, chi phí chuẩn bị dự án PPP là khá cao với phần lớn được sử dụng thuê các chuyên gia, tư vấn (tài chính, pháp lý, kỹ thuật) thực hiện các hoạt động như lập đề xuất dự án, lập báo cáo nghiên cứu khả thi và hỗ trợ quá trình đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư. Tuy nhiên, hiện tại không chỉ Bộ GTVT mà một số bộ, ngành và địa phương chưa thể cân đối bố trí kinh phí cho việc chuẩn bị dự án PPP một cách bài bản. Theo đó, rất khó khăn để các Bộ, ngành, địa phương chủ động lập đề xuất dự án mà hầu hết đều chỉ dừng ở mức có ý tưởng với vài thông tin sơ bộ. Bộ Kế hoạch và Đầu tư cũng đã hình thành quỹ chuẩn bị các dự án PPP tuy nhiên quy mô cũng chỉ 30 triệu USD và quy trình tiếp cận cũng còn chưa thuận tiện.

Trong giai đoạn thực hiện dự án, để mô hình PPP thực sự hiệu quả luôn cần có sự tham gia của Nhà nước, trong đó bao gồm sự tham gia về mặt chính trị, chính sách và cả đóng góp về tài chính. Phần tham gia của Nhà nước trong mô hình PPP trên thế giới được gọi là phần bù đắp nhằm tăng tính khả thi của dự án PPP, có nghĩa khi Nhà nước tham gia đóng góp tài chính vào dự án với một tỷ lệ nhất định, thì dự án đó mới đảm bảo khả thi về tài chính cũng như có thể huy động được nguồn vốn từ các ngân hàng. Mặt khác, sự tham gia của Nhà nước tạo niềm tin cho nhà đầu tư bởi hợp đồng PPP là dài hạn trong vòng hàng chục năm. Tuy nhiên, tính sẵn sàng và cam kết cụ thể về phần vốn tham gia của Nhà nước chưa rõ, cơ chế thực hiện và giải ngân nguồn vốn này chưa được quy định cụ thể. Thực tế cho thấy để có được nguồn ngân sách cho các dự án PPP hiện nay là khá khó khăn. Vì thế, việc tiếp tục triển khai các dự án của các bộ, ngành, địa phương tại thời điểm này gần như bế tắc (đề xuất dự án triển khai theo mô hình PPP được coi là giải pháp để khắc phục tình trạng thiếu nguồn vốn đầu tư từ nguồn ngân sách nhà nước với kỳ vọng sẽ có phương án đầu tư cho những dự án tồn đọng này, tuy nhiên để triển khai được dự án theo mô hình PPP thì phải cân đối một khoản ngân sách nhà nước nhất định để đảm bảo tính khả thi tài chính của dự án lại cũng rất khó khăn).

#### ***4.4.3. Nguồn cung cấp tín dụng cho các dự án***

Các dự án đầu tư vào lĩnh vực kết cấu hạ tầng, đặc biệt là các dự án thuộc lĩnh vực giao thông thường đòi hỏi vốn đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn dài. Trên thực tế, đã có nhiều doanh nghiệp kiến nghị cơ chế đặc thù nhằm hỗ trợ và tăng thêm tính khả thi cho dự án. Tuy nhiên, phần lớn các đề xuất chưa được chấp thuận do chưa đưa ra phương án tài chính và giải pháp thích hợp để vừa đảm bảo lợi ích của nhà nước, cộng



đồng dân cư và nhà đầu tư như việc tăng giá phí (không thể tăng quá cao mức phí do quy định mức phí trần của Bộ Tài chính và khả năng chi trả của người dân).

Hầu hết nguồn cung cấp tín dụng dài hạn hiện nay đến từ các tổ chức tín dụng trong nước. Tuy nhiên, khả năng cung cấp tín dụng dài hạn của các tổ chức tín dụng trong nước đang ở mức giới hạn. Việc huy động vốn từ các ngân hàng tín dụng ngoài nước khó khăn do hầu hết các tổ chức tín dụng đều yêu cầu bảo lãnh doanh thu, bảo lãnh rủi ro tỷ giá và thậm chí là bảo lãnh của Chính phủ đối với khoản vay... Thị trường trái phiếu kém phát triển với rủi ro cao, việc phát hành trái phiếu dài hạn khó khả thi.

#### **4.4.4. Về nguồn nhân lực**

Do tính chất phức tạp, đa dạng và mới nên chất lượng nguồn nhân lực ở cả các Bộ ngành, địa phương và cả nhà đầu tư chưa đáp ứng nhu cầu thực tiễn, còn hạn chế cả về số lượng và chất lượng đặc biệt các lĩnh vực về tài chính dự án, pháp lý, phân bổ rủi ro...

Bên cạnh đó, quy trình và tài liệu đào tạo một cách bài bản về PPP ở Việt Nam là chưa có, trong khi kiến thức về PPP tổng quan cũng như cách áp dụng PPP cho từng ngành, từng lĩnh vực lại rộng lớn. Việc thiếu hụt kiến thức và kinh nghiệm cọ xát trong những dự án thực tế của các cán bộ dẫn đến nhiều bất cập, cụ thể: Tuy áp dụng PPP để thực hiện dự án nhưng lối suy nghĩ và cách làm vẫn theo cách đầu tư công truyền thống; Nền tảng kiến thức về PPP của mỗi cán bộ là khác nhau nên đối thoại giữa các cấp trong một cơ quan, hoặc giữa các cơ quan về cùng một nội dung thường không đi đến được thống nhất, việc triển khai chậm.

Một yếu tố cần phải nói đến là nhận thức một số cán bộ ở một số cơ quan vẫn chưa chuyển biến, quen với mô hình đầu tư truyền thống sử dụng 100% nguồn vốn ngân sách và “ngại” nghiên cứu, xem xét triển khai dự án theo mô hình xã hội hóa.

#### **4.4.5. Về chính sách phí và sự đồng thuận của xã hội**

- Theo quy định hiện nay, việc lập dự án dựa trên thông tư chung về mức phí do Bộ Tài chính ban hành. Tuy nhiên, trước khi đưa vào thu phí, mỗi dự án Bộ Tài chính sẽ ban hành một thông tư riêng nghĩa là trong quá trình lựa chọn nhà đầu tư, mức phí chưa được chính thức ban hành. Về bản chất việc ban hành mức phí là việc của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nếu thực hiện như quy định hiện nay, nhà đầu tư luôn cảm thấy rủi ro về mức phí.

- Tất cả các dự án đầu tư phát triển KCHTGT đều có tổng mức đầu tư lớn, vòng đời dự án dài. Tuy nhiên, hiện nay mức phí vẫn chưa cho phép tăng theo chỉ số CPI hay nói cách khác chưa tính đến các biến động của thị trường mà chỉ đề cập một cách định

tính “*căn cứ tình hình thực tế, chỉ số giá cả và đề xuất của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính thực hiện điều chỉnh mức thu phí quy định tại Thông tư này bảo đảm nguyên tắc của pháp luật về phí, lệ phí*” nên các nhà đầu tư và các tổ chức tín dụng luôn cảm thấy rủi ro.

- Chính sách phí chưa linh hoạt, chưa cho phép nhà đầu tư điều chỉnh trong phạm vi tối đa, tối thiểu phù hợp với thị trường.

- Một bộ phận xã hội kể cả các cơ quan nhà nước và người dân chưa đồng thuận với chủ trương xã hội hóa đầu tư thông qua việc thu phí hoàn vốn.

Như vậy PPP đang trở thành xu thế khách quan đối với tình hình Việt Nam hiện nay để cải thiện hơn nữa sự thiếu thốn và tụt hậu của hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển xã hội. Hợp tác công tư như một miếng “bánh ngọt” mà nhà nước muốn thu hút đặt ra đây hứa hẹn đối với nhà đầu tư. Tuy nhiên chứa đựng nhiều rủi ro. Để mô hình này có thể thực sự hoàn thiện và đem lại lợi ích như mong muốn rất cần có một chính sách, một khung pháp lý chặt chẽ và hiệu quả, đồng thời, việc thực hiện và nâng cao năng lực quản lý của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền là yêu cầu quan trọng.

#### **4.5. Phân tích kết quả nghiên cứu về các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại Việt Nam**

Tác giả sẽ trình bày kết quả nghiên cứu định lượng chính thức thông qua phân tích dữ liệu thu được từ điều tra trực tiếp qua bảng hỏi.

##### **4.5.1. Mô tả mẫu nghiên cứu**

Tác giả thực hiện việc thu thập dữ liệu nghiên cứu thông qua phiếu điều tra. Tháng 5/2019, 250 phiếu điều tra được gửi đến các doanh nghiệp, ngân hàng trên phạm vi cả nước. Số phiếu thu về 236 phiếu với tỷ lệ phản hồi  $236/250 = 94,4\%$ . Số phiếu đầy đủ thông tin và được sử dụng trong phân tích dữ liệu là 200 phiếu đạt 80% ( $200/250 = 80\%$ ) tổng số phiếu khảo sát điều tra.

Đối tượng trả lời phiếu khảo sát bao gồm 04 loại hình doanh nghiệp: nhà nước, tư nhân, cổ phần và trách nhiệm hữu hạn trong đó hình thức cổ phần chiếm tỷ lệ lớn nhất là 53.5%. Các doanh nghiệp phân bố trên cả 3 miền Bắc, Trung, Nam nhưng tập trung chính là khu vực phía Bắc (chiếm 74%) do giới hạn nguồn lực đi khảo sát. Đa số các doanh nghiệp này hoạt động trong lĩnh vực xây dựng (chiếm 62%). Thời gian hoạt động của doanh nghiệp từ 15 năm trở lên là chủ yếu (chiếm 48%). Trong 200 đối tượng khảo sát thì có 65 doanh nghiệp chưa từng thực hiện dự án PPP (chiếm 32.5%), 135 doanh

nghiệp đã thực hiện dự án PPP với 45.5% thực hiện từ 1 - 3 dự án và 22% thực hiện trên 3 dự án. Các thông tin cụ thể về mẫu nghiên cứu được trình bày trong bảng sau.

**Bảng 4.4: Mô tả mẫu nghiên cứu**

| Các tiêu chí                             |                     | Số lượng | Tỷ lệ (%) |
|--|---------------------|----------|-----------|
| <b>Lĩnh vực hoạt động</b>                | Xây dựng            | 124      | 62.0      |
|  | Ngân hàng           | 16       | 8.0       |
|  | Dịch vụ             | 06       | 3.0       |
|  | Tổng hợp            | 54       | 27.0      |
| <b>Thời gian hoạt động</b>               | 1 - 5 năm           | 47       | 23.5      |
|  | 6 - 10 năm          | 25       | 12.5      |
|  | 11 - 15 năm         | 32       | 16.0      |
|  | > 15 năm            | 96       | 48.0      |
| <b>Loại hình Doanh nghiệp/Nhà đầu tư</b> | Nhà nước            | 22       | 11.0      |
|  | Tư nhân             | 15       | 7.5       |
|  | Cổ phần             | 107      | 53.5      |
|  | Trách nhiệm hữu hạn | 56       | 28.0      |
| <b>Khu vực địa lý</b>                    | Miền Bắc            | 148      | 74.0      |
|  | Miền Trung          | 29       | 14.5      |
|  | Miền Nam            | 23       | 11.5      |
| <b>Số lượng dự án PPP đã thực hiện</b>   | 0 dự án             | 65       | 32.5      |
|  | 1 - 3 dự án         | 91       | 45.5      |
|  | > 3 dự án           | 44       | 22.0      |

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

#### **4.5.2. Kết quả kiểm định độ tin cậy của thang đo**

Theo phương pháp phân tích dữ liệu đã được trình bày ở trên, kích thước mẫu nghiên cứu là 200, đủ lớn để đảm bảo đánh giá độ tin cậy của thang đo. Hệ thống thang đo đo lường được đánh giá và kiểm định hệ số tin cậy Cronbach's Alpha để kiểm tra hệ số tương quan và mối quan hệ giữa các biến, thông qua phân tích nhân tố khám phá EFA để kiểm tra sự tương tác giữa biến đo lường trong từng nhân tố được thể hiện trong Bảng 4.5, cụ thể như sau:

#### 4.5.2.1. Đánh giá thang đo bằng hệ số tin cậy Cronbach's Alpha

- Thang đo “sự cam kết của khu vực nhà nước” có hệ số cronbach's alpha tổng thể là  $0.860 > 0.6$ . Hệ số tương quan biến tổng của biến  $SCK6 = 0.082$ ,  $SCK9 = 0.228$ ,  $SCK11 = 0.081 < 0.3$ . Loại 3 biến  $SCK6$ ,  $SCK9$ ,  $SCK11$  của thang đo và thực hiện kiểm định lại. Sau khi chạy kiểm định lại, thang đo “sự cam kết của khu vực nhà nước” có hệ số cronbach's alpha tổng thể là  $0.917 > 0.6$  hệ số thang đo này có ý nghĩa, hệ số tương quan biến tổng ở mức cho phép  $0.611 - 0.832 (> 0.3)$  cho thấy các biến thành phần có mối quan hệ rất chặt chẽ.

- Thang đo “môi trường đầu tư” có hệ số cronbach's alpha tổng thể là  $0.838 > 0.6$  hệ số thang đo này có ý nghĩa. Hệ số tương quan biến tổng của biến  $MTDT7 = 0.092 < 0.3$ . Loại biến  $MTDT7$  của thang đo và thực hiện kiểm định lại. Sau khi chạy kiểm định lại, thang đo “môi trường đầu tư” có hệ số cronbach's alpha tổng thể là  $0.909 > 0.6$  hệ số thang đo này có ý nghĩa, hệ số tương quan biến tổng ở mức cho phép  $0.643 - 0.832 (> 0.3)$  cho thấy các biến thành phần có mối quan hệ rất chặt chẽ.

- Thang đo “hỗ trợ của bên cho vay” có hệ số cronbach's alpha tổng thể là  $0.856 > 0.6$  hệ số thang đo này có ý nghĩa, hệ số tương quan biến tổng ở mức cho phép  $0.635 - 0.815 (> 0.3)$  cho thấy các biến thành phần có mối quan hệ rất chặt chẽ.

- Thang đo “đặc điểm của dự án” có hệ số cronbach's alpha tổng thể là  $0.816 > 0.6$  hệ số thang đo này có ý nghĩa, hệ số tương quan biến tổng ở mức cho phép  $0.617 - 0.760 (> 0.3)$  cho thấy các biến thành phần có mối quan hệ rất chặt chẽ.

- Thang đo “thái độ của khu vực tư nhân” có hệ số cronbach's alpha tổng thể là  $0.845 > 0.6$  hệ số thang đo này có ý nghĩa, hệ số tương quan biến tổng ở mức cho phép  $0.656 - 0.780 (> 0.3)$  cho thấy các biến thành phần có mối quan hệ rất chặt chẽ.

- Thang đo “năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân” có hệ số cronbach's alpha tổng thể là  $0.867 > 0.6$  hệ số thang đo này có ý nghĩa, hệ số tương quan biến tổng ở mức cho phép  $0.589 - 0.802 (> 0.3)$  cho thấy các biến thành phần có mối quan hệ rất chặt chẽ.

- Thang đo “sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ” có hệ số cronbach's alpha tổng thể là  $0.704 > 0.6$  hệ số thang đo này có ý nghĩa, hệ số tương quan biến tổng ở mức cho phép  $0.554 - 0.554 (> 0.3)$  cho thấy các biến thành phần có mối quan hệ rất chặt chẽ.

- Thang đo “hiệu quả mô hình hợp tác công - tư” có hệ số cronbach's alpha tổng thể là  $0.822 > 0.6$  hệ số thang đo này có ý nghĩa, hệ số tương quan biến tổng ở mức cho phép  $0.656 - 0.716 (> 0.3)$  cho thấy các biến thành phần có mối quan hệ rất chặt chẽ.

Kết quả Cronbach's alpha của các thang đo về các thành phần sự cam kết của khu vực Nhà nước, môi trường đầu tư, hỗ trợ của bên cho vay, đặc điểm của dự án, thái độ của khu vực tư nhân, năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân, sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ, hiệu quả mô hình hợp tác công - tư được thể hiện bằng biến quan sát và đều có hệ số tin cậy Cronbach's alpha đạt yêu cầu ( $>0.6$ ).

**Bảng 4.5: Tổng hợp kết quả kiểm định thang đo các nhân tố**

| <b>Biến quan sát</b>  | <b>Trung bình thang đo nếu loại biến</b> | <b>Phương sai thang đo nếu loại biến</b> | <b>Tương quan biến tổng</b> | <b>Cronbach's Alpha nếu loại biến</b> |
|---|--|--|-----------------------------|---------------------------------------|
| <b>Sự cam kết của khu vực Nhà nước (SCK), Cronbach's alpha= 0.917</b> |  |  |                             |                                       |
| SCK1  | 22.92                                    | 47.827                                   | .675                        | .911                                  |
| SCK2  | 22.95                                    | 45.545                                   | .768                        | .903                                  |
| SCK3  | 22.87                                    | 49.008                                   | .611                        | .915                                  |
| SCK4  | 23.07                                    | 46.668                                   | .670                        | .912                                  |
| SCK5  | 22.83                                    | 45.844                                   | .784                        | .902                                  |
| SCK7  | 22.92                                    | 45.109                                   | .832                        | .898                                  |
| SCK8  | 22.93                                    | 45.728                                   | .783                        | .902                                  |
| SCK10   | 22.96                                    | 47.315                                   | .689                        | .910                                  |
| <b>Môi trường đầu tư (MTDT), Cronbach's alpha=0.909</b>               |  |  |                             |                                       |
| MTDT1   | 15.81                                    | 16.074                                   | .643                        | .907                                  |
| MTDT2   | 15.69                                    | 14.830                                   | .730                        | .896                                  |
| MTDT3   | 15.74                                    | 14.404                                   | .722                        | .898                                  |
| MTDT4   | 15.72                                    | 14.516                                   | .753                        | .892                                  |
| MTDT5   | 15.73                                    | 14.251                                   | .832                        | .881                                  |
| MTDT6   | 15.70                                    | 14.392                                   | .816                        | .883                                  |
| <b>Hỗ trợ của bên cho vay (HT), Cronbach's alpha= 0.856</b>           |  |  |                             |                                       |
| HT1   | 9.77                                     | 6.791                                    | .681                        | .825                                  |
| HT2   | 9.80                                     | 7.149                                    | .676                        | .826                                  |
| HT3   | 9.85                                     | 7.003                                    | .635                        | .844                                  |
| HT4   | 9.71                                     | 6.591                                    | .815                        | .769                                  |
| <b>Đặc điểm của dự án (DD), Cronbach's alpha=0.816</b>                |  |  |                             |                                       |
| DD1   | 7.29                                     | 3.905                                    | .643                        | .782                                  |
| DD2   | 7.17                                     | 4.805                                    | .617                        | .798                                  |

| <b>Biến quan sát</b>  | <b>Trung bình thang đo nếu loại biến</b> | <b>Phương sai thang đo nếu loại biến</b> | <b>Tương quan biến tổng</b> | <b>Cronbach's Alpha nếu loại biến</b> |
|---|--|--|-----------------------------|---------------------------------------|
| DD3   | 7.21                                     | 3.946                                    | .760                        | .650                                  |
| Thái độ của khu vực tư nhân (TD), Cronbach's alpha=0.845                    |  |  |                             |                                       |
| TD1   | 7.13                                     | 3.075                                    | .656                        | .835                                  |
| TD2   | 7.01                                     | 2.729                                    | .704                        | .792                                  |
| TD3   | 7.15                                     | 2.601                                    | .780                        | .716                                  |
| Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân (NLKN), Cronbach's alpha= 0.867 |  |  |                             |                                       |
| NLKN1   | 14.52                                    | 11.819                                   | .665                        | .846                                  |
| NLKN2   | 14.35                                    | 12.570                                   | .662                        | .846                                  |
| NLKN3   | 14.53                                    | 12.401                                   | .589                        | .865                                  |
| NLKN4   | 14.41                                    | 11.800                                   | .745                        | .826                                  |
| NLKN5   | 14.42                                    | 11.260                                   | .802                        | .810                                  |
| Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ (SHL), Cronbach's alpha= 0.704        |  |  |                             |                                       |
| SHL1  | 3.22                                     | 1.285                                    | .554                        |                                       |
| SHL2  | 3.25                                     | .869                                     | .554                        |                                       |
| Hiệu quả mô hình hợp tác công - tư (HQMh), Cronbach's alpha= 0.822          |  |  |                             |                                       |
| HQMh1   | 7.04                                     | 5.214                                    | .656                        | .775                                  |
| HQMh2   | 6.85                                     | 5.066                                    | .658                        | .773                                  |
| HQMh3   | 6.87                                     | 5.183                                    | .716                        | .716                                  |

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

Như vậy, sau khi đánh giá độ tin cậy thang đo thì mô hình bao gồm 8 yếu tố là: Sự cam kết của khu vực Nhà nước, môi trường đầu tư, hỗ trợ của bên cho vay, đặc điểm của dự án, thái độ của khu vực tư nhân, năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân, sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ, hiệu quả mô hình hợp tác công - tư. Các yếu tố này sẽ được đưa vào phân tích nhân tố khám phá EFA.

#### *4.5.2.2. Phân tích nhân tố khám phá (EFA)*

Sau khi kiểm định độ tin cậy của các thang đo, phân tích nhân tố khám phá được tiến hành. Phương pháp rút trích nhân tố được lựa chọn là phương pháp Principal components với phép quay Varimax.

Thang đo trong nghiên cứu có 8 thang đo với 31 biến quan sát của 7 nhân tố độc lập và 3 biến quan sát của nhân tố phụ thuộc đạt yêu cầu về mức độ tin cậy để đưa vào phân tích nhân tố khám phá.

Trong phân tích EFA, các biến có hệ số tải nhân trên 0.5 sẽ được giữ lại (Hair and ctg, 1998) và tổng phương sai trích phải lớn hơn 50% (Gerbing % Anderson, 1988). Chỉ số KMO (Kaiser - Meyer - Olkin Measure of Sampling Adequacy) phải thỏa mãn điều kiện  $0.5 \leq KMO \leq 1$  và kiểm định Barlett có ý nghĩa sig  $< 0.05$ .

#### 4.5.2.3. Phân tích nhân tố cho biến độc lập

Đưa 31 biến quan sát đại diện cho 7 nhân tố độc lập ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư đủ độ tin cậy để tiến hành phân tích nhân tố. Kết quả, các biến quan sát đều thỏa mãn điều kiện hệ số Factor loading  $> 0.5$ , kết quả thu được mô hình có khả năng giải thích, phân tích tốt nhất.

a. Kiểm định thích hợp của mô hình phân tích nhân tố EFA (KMO) và kiểm định tương quan giữa các biến quan sát (Barlett's Test)

**Bảng 4.6: Bảng hệ số KMO và kiểm định Barlett's**

**KMO and Bartlett's Test**

|  |                    |          |
|--|--------------------|----------|
| Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy. |                    | 0.824    |
| Bartlett's Test of Sphericity                    | Approx. Chi-Square | 3657.636 |
|  | df                 | 465      |
|  | Sig.               | 0.000    |

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

Thước đo KMO (Kaiser - Meyer-Olkin) có giá trị  $= 0.824$  thỏa mãn  $0.5 \leq KMO \leq 1$ . Như vậy phân tích nhân tố phù hợp với dữ liệu thực tế.

Kiểm định Barlett có giá trị sig  $= 0.000 < 0.05$ . Kết luận các biến quan sát có tương quan với nhau trong mỗi nhóm nhân tố.

b. Kiểm định phương sai trích của các yếu tố tác động đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư.

**Bảng 4.7: Bảng hệ số Eigenvalues****Total Variance Explained**

| Component | Initial Eigenvalues |               |              | Extraction Sums of Squared Loadings |               |              | Rotation Sums of Squared Loadings |               |              |
|-----------|---------------------|---------------|--------------|-------------------------------------|---------------|--------------|-----------------------------------|---------------|--------------|
|           | Total               | % of Variance | Cumulative % | Total                               | % of Variance | Cumulative % | Total                             | % of Variance | Cumulative % |
| 1         | 8.062               | 26.007        | 26.007       | 8.062                               | 26.007        | 26.007       | 5.203                             | 16.783        | 16.783       |
| 2         | 3.953               | 12.750        | 38.758       | 3.953                               | 12.750        | 38.758       | 4.227                             | 13.634        | 30.418       |
| 3         | 2.620               | 8.452         | 47.210       | 2.620                               | 8.452         | 47.210       | 3.353                             | 10.816        | 41.233       |
| 4         | 2.168               | 6.995         | 54.204       | 2.168                               | 6.995         | 54.204       | 2.828                             | 9.123         | 50.356       |
| 5         | 1.866               | 6.018         | 60.223       | 1.866                               | 6.018         | 60.223       | 2.285                             | 7.372         | 57.729       |
| 6         | 1.700               | 5.485         | 65.708       | 1.700                               | 5.485         | 65.708       | 2.246                             | 7.244         | 64.973       |
| 7         | 1.377               | 4.443         | 70.150       | 1.377                               | 4.443         | 70.150       | 1.605                             | 5.178         | 70.150       |
| 8         | .865                | 2.792         | 72.942       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 9         | .685                | 2.211         | 75.153       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 10        | .660                | 2.129         | 77.282       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 11        | .620                | 1.999         | 79.281       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 12        | .566                | 1.827         | 81.108       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 13        | .547                | 1.764         | 82.872       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 14        | .506                | 1.632         | 84.505       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 15        | .472                | 1.523         | 86.028       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 16        | .444                | 1.433         | 87.461       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 17        | .414                | 1.336         | 88.797       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 18        | .393                | 1.268         | 90.065       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 19        | .373                | 1.204         | 91.268       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 20        | .332                | 1.072         | 92.340       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 21        | .305                | .985          | 93.326       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 22        | .300                | .967          | 94.292       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 23        | .276                | .891          | 95.183       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 24        | .273                | .880          | 96.063       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 25        | .236                | .760          | 96.823       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 26        | .215                | .693          | 97.516       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 27        | .190                | .614          | 98.130       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 28        | .180                | .582          | 98.712       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 29        | .155                | .499          | 99.211       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 30        | .135                | .436          | 99.647       |                                     |               |              |                                   |               |              |
| 31        | .109                | .353          | 100.000      |                                     |               |              |                                   |               |              |

Extraction Method: Principal Component Analysis.

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*



Trong bảng tổng phương sai trích, tiêu chuẩn chấp nhận phương sai trích >50%

Trong bảng kết quả phân tích trên cho thấy, tổng phương sai trích ở dòng component số 7 và cột cumulative có giá trị phương sai cộng dồn của các yếu tố là 70.150% >50% đáp ứng tiêu chuẩn

Kết luận: 70.150% thay đổi của các nhân tố được giải thích bởi các biến quan sát

c. Kiểm định hệ số factor loading

**Bảng 4.8: Bảng kết quả phân tích các nhân tố**

|       | Nhân tố |      |      |      |   |   |   |
|-------|---------|------|------|------|---|---|---|
|       | 1       | 2    | 3    | 4    | 5 | 6 | 7 |
| SCK7  | .860    |      |      |      |   |   |   |
| SCK5  | .821    |      |      |      |   |   |   |
| SCK2  | .811    |      |      |      |   |   |   |
| SCK8  | .807    |      |      |      |   |   |   |
| SCK4  | .728    |      |      |      |   |   |   |
| SCK10 | .719    |      |      |      |   |   |   |
| SCK1  | .702    |      |      |      |   |   |   |
| SCK3  | .679    |      |      |      |   |   |   |
| MTDT6 |         | .869 |      |      |   |   |   |
| MTDT5 |         | .868 |      |      |   |   |   |
| MTDT4 |         | .822 |      |      |   |   |   |
| MTDT2 |         | .812 |      |      |   |   |   |
| MTDT3 |         | .802 |      |      |   |   |   |
| MTDT1 |         | .712 |      |      |   |   |   |
| NLKN5 |         |      | .876 |      |   |   |   |
| NLKN4 |         |      | .835 |      |   |   |   |
| NLKN1 |         |      | .781 |      |   |   |   |
| NLKN2 |         |      | .761 |      |   |   |   |
| NLKN3 |         |      | .705 |      |   |   |   |
| HT4   |         |      |      | .875 |   |   |   |
| HT2   |         |      |      | .823 |   |   |   |

|      | Nhân tố |   |   |      |      |      |      |
|------|---------|---|---|------|------|------|------|
|      | 1       | 2 | 3 | 4    | 5    | 6    | 7    |
| HT1  |         |   |   | .773 |      |      |      |
| HT3  |         |   |   | .718 |      |      |      |
| TD3  |         |   |   |      | .863 |      |      |
| TD2  |         |   |   |      | .830 |      |      |
| TD1  |         |   |   |      | .765 |      |      |
| DD3  |         |   |   |      |      | .877 |      |
| DD1  |         |   |   |      |      | .800 |      |
| DD2  |         |   |   |      |      | .794 |      |
| SHL1 |         |   |   |      |      |      | .875 |
| SHL2 |         |   |   |      |      |      | .828 |

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

Kết quả phân tích EFA cho các biến độc lập của ma trận xoay nhân tố trên cho thấy, hệ số tải nhân tố của các biến quan sát đều thỏa mãn điều kiện khi phân tích nhân tố là hệ số Factor loading  $\geq 0.5$  và số nhân tố tạo ra khi phân tích nhân tố là 7 nhân tố với 31 biến quan sát.

#### 4.5.2.4. Phân tích nhân tố phụ thuộc: hiệu quả mô hình hợp tác công - tư

a. Kiểm định thích hợp của mô hình phân tích nhân tố EFA (KMO) và kiểm định tính tương quan giữa các biến quan sát (Barlett's Test)

**Bảng 4.9: Bảng hệ số KMO và kiểm định Barlett's**  
**KMO and Bartlett's Test**

|  |                    |         |
|--|--------------------|---------|
| Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy. |                    | 0.713   |
| Bartlett's Test of Sphericity                    | Approx. Chi-Square | 215.218 |
|  | df                 | 3       |
|  | Sig.               | 0.000   |

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

Thước đo KMO (Kaiser - Meyer-Olkin) có giá trị  $= 0.713$  thỏa mãn  $0.5 \leq KMO \leq 1$ . Như vậy phân tích nhân tố phù hợp với dữ liệu thực tế.

Kiểm định Barlett có giá trị sig = 0.0000  $< 0.05$ . kết luận các biến quan sát có tương quan với nhau trong nhóm nhân tố.

## b. Kiểm định phương sai trích của các yếu tố

**Bảng 4.10: Bảng hệ số Eigenvalues**

| Component | Initial Eigenvalues |               |              | Extraction Sums of Squared Loadings |               |              |
|-----------|---------------------|---------------|--------------|-------------------------------------|---------------|--------------|
|           | Total               | % of Variance | Cumulative % | Total                               | % of Variance | Cumulative % |
| 1         | 2.215               | 73.831        | 73.831       | 2.215                               | 73.831        | 73.831       |
| 2         | .443                | 14.759        | 88.590       |                                     |               |              |
| 3         | .342                | 11.410        | 100.000      |                                     |               |              |

Extraction Method: Principal Component Analysis.

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

Trong bảng tổng phương sai trích, tiêu chuẩn chấp nhận phương sai trích >50%

Trong bảng kết quả phân tích trên cho thấy, tổng phương sai trích ở dòng component số 1 và cột culumulative có giá trị phương sai cộng dồn của yếu tố là 73.831% >50% đáp ứng tiêu chuẩn

Kết luận: 73.831% thay đổi của nhân tố được giải thích bởi các biến quan sát

## c. Kiểm định hệ số factor loading

**Bảng 4.11: Bảng kết quả phân tích nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam**

|       | Kết quả | Thang đo   |
|-------|---------|--|
| HQMH1 | .847    | Nhà đầu tư rất quan tâm đến lĩnh vực đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP              |
| HQMH2 | .848    | Nhà đầu tư rất hài lòng về kết quả đạt được trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP |
| HQMH3 | .882    | Nhà đầu tư sẵn sàng đầu tư vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP trong thời gian tới       |

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

Kết quả phân tích EFA cho các biến phụ thuộc trên cho thấy, hệ số tải nhân tố của các biến quan sát đều thỏa mãn điều kiện khi phân tích nhân tố là hệ số Factor loading  $\geq 0.5$  và số nhân tố tạo ra khi phân tích nhân tố là 1 nhân tố, không có biến quan sát nào bị loại.

#### 4.5.2.5. Đặt tên và giải thích nhân tố

Như vậy, Mô hình nghiên cứu và các thang đo sau khi tiến hành phân tích nhân tố khám phá EFA bao gồm: 7 yếu tố độc lập ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư và 1 biến phụ thuộc hiệu quả mô hình hợp tác công - tư, cụ thể như sau:

**Bảng 4.12: Bảng tóm tắt và đặt tên nhân tố**

| TT             | Mã nhân tố | Biến đại diện                            | Tên nhân tố                                 |
|----------------|------------|--|---|
| 1              | SCK        | SCK1;SCK2;SCK3;SCK4;SCK5;SCK7;SCK8;SCK10 | Sự cam kết của khu vực Nhà nước             |
| 2              | MTDT       | MTDT1;MTDT2;MTDT3;MTDT4;MTDT5;MTDT6      | Môi trường đầu tư                           |
| 3              | HT         | HT1;HT2;HT3;HT4                          | Hỗ trợ của bên cho vay                      |
| 4              | DD         | DD1;DD2;DD3                              | Đặc điểm của dự án                          |
| 5              | TD         | TD1;TD2;TD3                              | Thái độ của khu vực tư nhân                 |
| 6              | NLKN       | NLKN1;NLKN2;NLKN3;NLKN4;NLKN5            | Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân |
| 7              | SHL        | SHL1;SHL2                                | Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ       |
| Biến độc lập   |            | Tổng số biến: 31                         |   |
|                | Y          | HQMH1;HQMH2;HQMH3                        | Hiệu quả mô hình hợp tác công - tư          |
| Biến phụ thuộc |            | Tổng số: 3 biến                          |   |

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

## 4.6. Mô hình hồi quy và các yếu tố tác động đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam

### 4.6.1. Kiểm định hệ số tương quan $r$

Sau khi kiểm định độ tin cậy và giá trị của thang đo, các nhân tố được đưa vào kiểm định mô hình. Giá trị nhân tố được kiểm định là trung bình của các biến quan sát thành phần thuộc nhân tố đó.

Trước khi kiểm định mô hình, kiểm định hệ số tương quan Pearson được sử dụng để kiểm tra mối liên hệ tuyến tính giữa các biến độc lập và biến phụ thuộc.

**Bảng 4.13: Ma trận tương quan giữa các nhân tố**

|      |                     | SCK    | MTDT   | HT     | TD     | DD     | NLKN   | SHL    | HQMH   |
|------|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| SCK  | Pearson Correlation | 1      | .210** | .351** | .396** | .319** | .305** | .178*  | .615** |
|      | Sig. (2-tailed)     |        | .003   | .000   | .000   | .000   | .000   | .012   | .000   |
|      | N                   | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    |
| MTDT | Pearson Correlation | .210** | 1      | .284** | .275** | .188** | .004   | .113   | .417** |
|      | Sig. (2-tailed)     | .003   |        | .000   | .000   | .008   | .950   | .111   | .000   |
|      | N                   | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    |
| HT   | Pearson Correlation | .351** | .284** | 1      | .282** | .202** | .208** | .284** | .474** |
|      | Sig. (2-tailed)     | .000   | .000   |        | .000   | .004   | .003   | .000   | .000   |
|      | N                   | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    |
| TD   | Pearson Correlation | .396** | .275** | .282** | 1      | .243** | .202** | .141*  | .471** |
|      | Sig. (2-tailed)     | .000   | .000   | .000   |        | .001   | .004   | .046   | .000   |
|      | N                   | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    |
| DD   | Pearson Correlation | .319** | .188** | .202** | .243** | 1      | .201** | .138   | .465** |
|      | Sig. (2-tailed)     | .000   | .008   | .004   | .001   |        | .004   | .052   | .000   |
|      | N                   | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    |
| NLKN | Pearson Correlation | .305** | .004   | .208** | .202** | .201** | 1      | .130   | .380** |
|      | Sig. (2-tailed)     | .000   | .950   | .003   | .004   | .004   |        | .066   | .000   |
|      | N                   | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    |
| SHL  | Pearson Correlation | .178*  | .113   | .284** | .141*  | .138   | .130   | 1      | .295** |
|      | Sig. (2-tailed)     | .012   | .111   | .000   | .046   | .052   | .066   |        | .000   |
|      | N                   | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    |
| HQMH | Pearson Correlation | .615** | .417** | .474** | .471** | .465** | .380** | .295** | 1      |
|      | Sig. (2-tailed)     | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        |
|      | N                   | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    |

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

Theo ma trận hệ số tương quan ở bảng trên, hầu hết các giá trị hệ số tương quan giữa các biến độc lập và biến phụ thuộc hiệu quả mô hình hợp tác công - tư đều có ý nghĩa ở mức 99%. (sig<0.001). Giá trị r giữa biến phụ thuộc hiệu quả mô hình hợp tác

công - tư với các biến độc lập chạy từ 0.295 đến 0.615. Các biến độc lập phù hợp để đưa vào mô hình giải thích cho biến phụ thuộc hiệu quả mô hình hợp tác công - tư.

#### 4.6.2. Ước lượng mô hình hồi quy mẫu

Các biến độc lập có tương quan đến biến phụ thuộc, phù hợp để đưa vào mô hình giải thích cho biến phụ thuộc giá trị thương hiệu (Bảng 5.10). Vì vậy, tác giả dự đoán mô hình hồi quy tuyến tính đa biến có dạng như sau:

$$HQM H = \beta_1 + \beta_1 SCK + \beta_2 MTDT + \beta_3 HT + \beta_4 DD + \beta_5 TD + \beta_6 NLKN + \beta_7 SHL$$

Trong đó các biến được hình thành bằng phương pháp trung bình cộng nhân tố, cụ thể:

$$HQM H = (HQM H1 + HQM H2 + HQM H3) / 3$$

$$SCK = (SCK1 + SCK2 + SCK3 + SCK4 + SCK5 + SCK7 + SCK8 + SCK10) / 8$$

$$MTDT = (MTDT1 + MTDT2 + MTDT3 + MTDT4 + MTDT5 + MTDT6) / 6$$

$$HT = (HT1 + HT2 + HT3 + HT4) / 4$$

$$DD = (DD1 + DD2 + DD3) / 3$$

$$TD = (TD1 + TD2 + TD3) / 3$$

$$NLKN = (NLKN1 + NLKN2 + NLKN3 + NLKN4 + NLKN5) / 5$$

$$SHL = (SHL1 + SHL2) / 2$$

**Bảng 4.14: Kết quả hệ số hồi quy**

| Model |            | Unstandardized Coefficients |            | Standardized Coefficients | t      | Sig. | Collinearity Statistics |       |
|-------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|-------------------------|-------|
|       |            | B                           | Std. Error | Beta                      |        |      | Tolerance               | VIF   |
| 1     | (Constant) | -1.993                      | .347       |                           | -5.749 | .000 |                         |       |
|       | SCK        | .366                        | .059       | .326                      | 6.168  | .000 | .711                    | 1.406 |
|       | MTDT       | .308                        | .069       | .215                      | 4.466  | .000 | .856                    | 1.169 |
|       | HT         | .196                        | .065       | .154                      | 3.029  | .003 | .768                    | 1.303 |
|       | TD         | .191                        | .068       | .141                      | 2.794  | .006 | .778                    | 1.285 |
|       | DD         | .230                        | .053       | .208                      | 4.318  | .000 | .857                    | 1.167 |
|       | NLKN       | .209                        | .061       | .164                      | 3.420  | .001 | .867                    | 1.153 |
|       | SHL        | .118                        | .056       | .099                      | 2.112  | .036 | .905                    | 1.105 |

a. Dependent Variable: HQMH

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

Kết quả tóm tắt mô hình bằng lệnh Enter được thể hiện tại cho thấy mô hình với các biến độc lập: SCK, MTDT, HT, TD, DD, NLKN, SHL có mức ý nghĩa sig  $\leq 0.05$  với biến phụ thuộc nên 7 biến độc lập tương quan và có ý nghĩa với biến phụ thuộc (HQM) hiệu quả mô hình hợp tác công - tư với độ tin cậy trên 95%.

Kết luận: SCK, MTDT, HT, TD, DD, NLKN, SHL có mức ý nghĩa sig  $\leq 0.05$  nên 7 biến độc lập tương quan và có ý nghĩa với biến phụ thuộc hiệu quả mô hình hợp tác công - tư, với độ tin cậy trên 95%.

#### **4.6.3. Biện luận hệ số hồi quy Beta chưa chuẩn hóa**

Qua Bảng 4.14 kết quả hệ số hồi quy, phương trình hồi quy thể hiện mối liên hệ giữa các nhân hình thành nên hiệu quả mô hình hợp tác công - tư như sau (với hệ số beta chưa chuẩn hóa):

$$HQM = -1.993 + 0.366*SCK + 0.308*MTDT + 0.196*HT + 0.191*TD + 0.230*DD + 0.209*NLKN + 0.118*SHL$$

-  $B_{SCK} = 0.366$  thể hiện quan hệ cùng chiều. Khi đánh giá về hiệu quả mô hình hợp tác công - tư tăng thêm 1 điểm, hiệu quả mô hình hợp tác công - tư sẽ tăng thêm 0.366 điểm.

-  $B_{MTDT} = 0.308$  thể hiện quan hệ cùng chiều. Khi đánh giá về môi trường đầu tư thêm 1 điểm, hiệu quả mô hình hợp tác công - tư sẽ tăng thêm 0.308 điểm.

-  $B_{HT} = 0.196$  thể hiện quan hệ cùng chiều. Khi đánh giá về Hỗ trợ của bên cho vay tăng thêm 1 điểm, hiệu quả mô hình hợp tác công - tư sẽ tăng thêm 0.196 điểm.

-  $B_{TD} = 0.191$  thể hiện quan hệ cùng chiều. Khi đánh giá về thái độ của khu vực tư nhân tăng thêm 1 điểm, hiệu quả mô hình hợp tác công - tư sẽ tăng thêm 0.191 điểm.

-  $B_{DD} = 0.230$  thể hiện quan hệ cùng chiều. Khi đánh giá về Đặc điểm của dự án tăng thêm 1 điểm, hiệu quả mô hình hợp tác công - tư sẽ tăng thêm 0.230 điểm.

-  $B_{NLKN} = 0.209$  thể hiện quan hệ cùng chiều. Khi đánh giá về Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân tăng thêm 1 điểm, hiệu quả mô hình hợp tác công - tư sẽ tăng thêm 0.209 điểm.

-  $B_{SHL} = 0.118$  thể hiện quan hệ cùng chiều. Khi đánh giá về sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ tăng thêm 1 điểm, hiệu quả mô hình hợp tác công - tư sẽ tăng thêm 0.118 điểm.

#### 4.6.4. Kiểm định giả thuyết về ý nghĩa của hệ số hồi quy

Các giá trị thống kê  $t$  và mức ý nghĩa hai phía quan sát được của kiểm định  $t$  đối với giả thuyết về các hệ số hồi quy (thể hiện trong Bảng 4.14). Nếu thấy mức ý nghĩa quan sát được đối với hệ số độ dốc của các nhân tố là  $<0.05$  chứng tỏ rằng giả thuyết  $H_0: \beta_i=0$  bị bác bỏ với độ tin cậy 95%. Với nghiên cứu này tác giả kiểm định với mức độ tin cậy 95%, nên mức ý nghĩa của mô hình nhỏ hơn 5% đều được chấp nhận.

Từ kết quả bảng cho thấy mức ý nghĩa của SCK, MTDT, HT, TD, DD, NLKN, SHL có mức ý nghĩa sig  $<0.05$  nên được chấp nhận với mức độ tin cậy 95%.

#### 4.6.5. Kiểm định giả thiết của mô hình nghiên cứu

Từ kết quả hồi quy ta có thể kết luận như sau:

**Bảng 4.15: Kiểm định giả thuyết của mô hình nghiên cứu**

| Giả thuyết    |   | Kết quả kiểm định |
|---------------|---|-------------------|
| Giả thuyết H1 | Sự cam kết của khu vực Nhà nước có mối tương quan thuận với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư          | Chấp nhận         |
| Giả thuyết H2 | Môi trường đầu tư có mối tương quan thuận với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư                        | Chấp nhận         |
| Giả thuyết H3 | Hỗ trợ của bên cho vay có mối tương quan thuận với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư                   | Chấp nhận         |
| Giả thuyết H4 | Thái độ của khu vực tư nhân có mối quan hệ thuận với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư                 | Chấp nhận         |
| Giả thuyết H5 | Đặc điểm của dự án có mối tương quan thuận với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư                       | Chấp nhận         |
| Giả thuyết H6 | Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân có mối quan hệ thuận với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư | Chấp nhận         |
| Giả thuyết H7 | Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ có mối tương quan thuận với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư    | Chấp nhận         |

Nguồn: Nghiên cứu của tác giả



#### 4.6.6. Đánh giá độ phù hợp của mô hình

Ý nghĩa của  $R^2$  hiệu chỉnh = 0.604 (sig < 0.001) có nghĩa là 60.4% sự thay đổi của biến phụ thuộc hiệu quả mô hình hợp tác công - tư có thể được giải thích bởi mô hình hồi quy với 7 biến độc lập (Bảng 4.16).

**Bảng 4.16: Chỉ tiêu đánh giá sự phù hợp mô hình hồi quy**

| <b>R</b>          | <b><math>R^2</math></b> | <b><math>R^2</math> điều chỉnh</b> | <b>Độ lệch chuẩn của ước lượng</b> | <b>Hệ số Durbin - Watson</b> |
|-------------------|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------|
| .786 <sup>a</sup> | .618                    | .604                               | 0.68432                            | 1.780                        |

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

Kết quả phân tích ANOVA trên bảng cho thấy kiểm định F của mô hình được lựa chọn là 44.391 có ý nghĩa thống kê với độ tin cậy 99% (sig ≤ 0.001). chứng tỏ mô hình lý thuyết phù hợp với thực tế. Các biến độc lập có tương quan tuyến tính với biến phụ thuộc trong mô hình.

**Bảng 4.17: Bảng phân tích phương sai ANOVA**

| <b>Model</b> |            | <b>Sum of Squares</b> | <b>df</b> | <b>Mean Square</b> | <b>F</b> | <b>Sig.</b>       |
|--------------|------------|-----------------------|-----------|--------------------|----------|-------------------|
| 1            | Regression | 145.517               | 7         | 20.788             | 44.391   | .000 <sup>b</sup> |
|              | Residual   | 89.914                | 192       | .468               |          |                   |
|              | Total      | 235.431               | 199       |                    |          |                   |

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

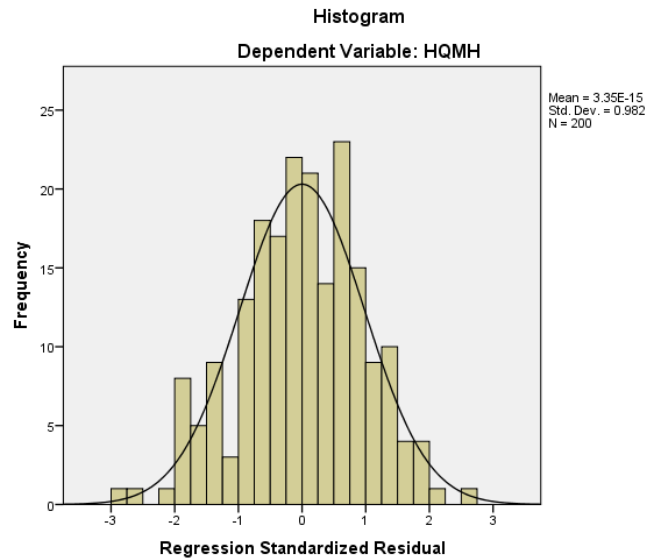
### 4.7. Kiểm định sự vi phạm các giả định hồi quy

#### 4.7.1. Hiện tượng đa cộng tuyến

Hệ số phóng đại phương sai (Variance inflation factor - VIF), có liên hệ nghịch đảo với độ chấp nhận. Quy tắc khi VIF vượt quá 10 là có dấu hiệu của hiện tượng đa cộng tuyến.

Từ kết quả của hệ số hồi quy (bảng 4.10) ta thấy  $VIF < 2$ , do đó mô hình không có dấu hiệu của hiện tượng đa cộng tuyến.

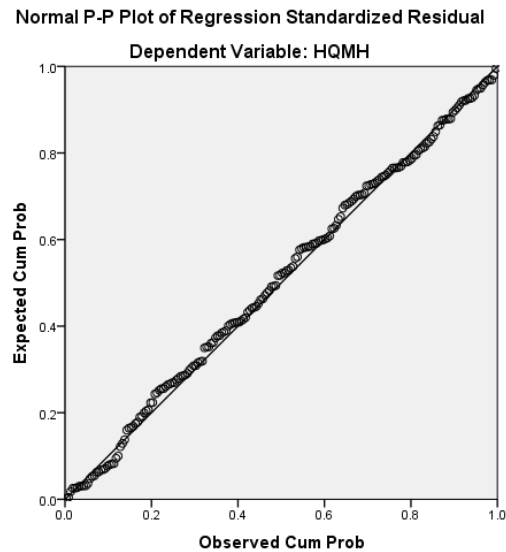
#### 4.7.2. Phân phối chuẩn phần dư



**Hình 4.4: Đồ thị Histogram của phần dư đã chuẩn hóa**

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

Từ biểu đồ ta thấy được, một đường cong phân phối chuẩn được đặt chồng lên biểu đồ tần số. Đường cong này có dạng hình chuông, phù hợp với dạng đồ thị của phân phối chuẩn. Giá trị trung bình Mean gần bằng 0, độ lệch chuẩn là 0.982 gần bằng 1, như vậy có thể nói, *phân phối phần dư xấp xỉ chuẩn*. Do đó, có thể kết luận rằng: *Giả thiết phân phối chuẩn của phần dư không bị vi phạm*.



**Hình 4.5: Đồ thị P-P plot của phần dư đã chuẩn hóa**

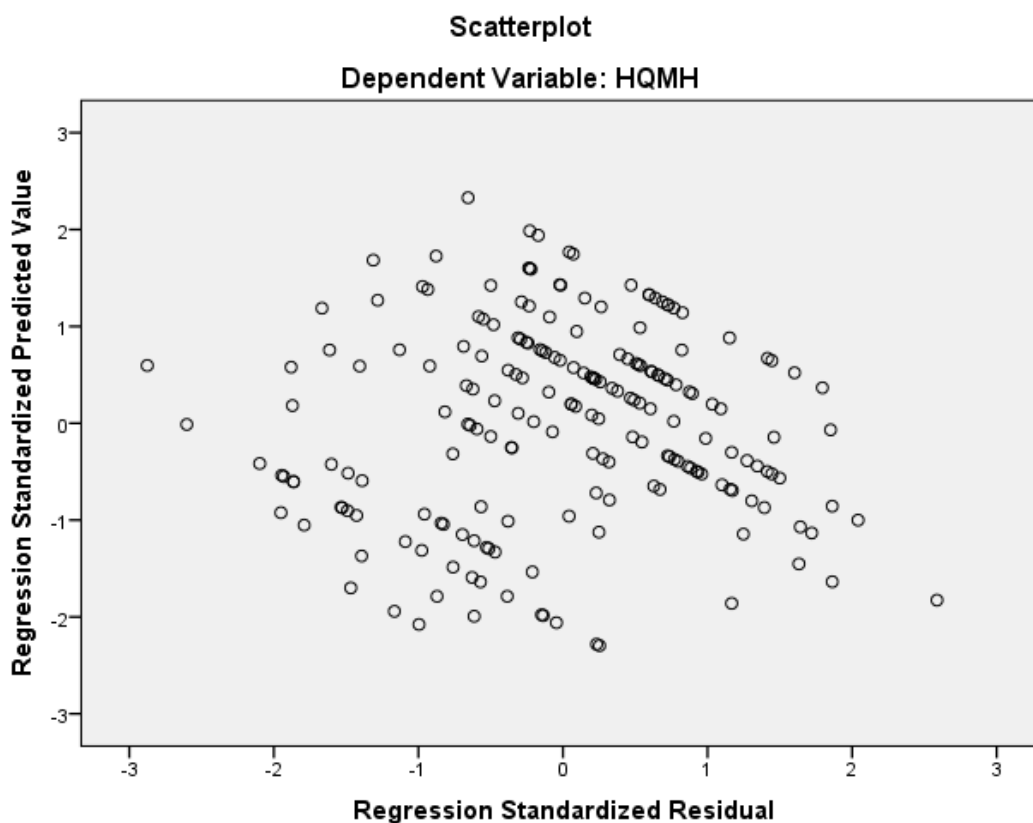
*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

Đồ thị P-P plot ta cũng thấy những điểm của phần dư phân tán xung quanh đường chéo, phân phối phần dư có thể xem như chuẩn. Như vậy, giả định phân phối chuẩn của phần dư không vi phạm.

#### 4.7.2.1. Tự tương quan phần dư

Ở bảng 4.16 giá trị kiểm định Durbin-Watson ( $d$ ) = 1.780, nằm trong khoảng từ 1-3  $\rightarrow$  không có hiện tượng tự tương quan giữa các phần dư trong mô hình, mô hình có ý nghĩa.

#### 4.7.2.2. Phương sai phần dư thay đổi



**Hình 4.6: Đồ thị phân tán giữa các phần dư và giá trị dự đoán**

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

Phần dư chuẩn hóa phân bố tập trung xung quanh đường hoành độ 0, do vậy giả định quan hệ tuyến tính không bị vi phạm.

Tóm lại, các kết quả kiểm định trên cho thấy, các giá trị trong mô hình hồi quy tuyến tính không bị vi phạm. Vì thế, cho phép khẳng định mô hình hồi quy và các giả

thuyết: H1, H2, H3, H4, H5, H6, H7 đã được kiểm định trong nghiên cứu này được chấp nhận.

### ***Xác định tầm quan trọng của các biến trong mô hình***

Hệ số hồi quy chuẩn hóa và mức độ đóng góp trong mô hình được thể hiện như sau (Bảng 4.18)

**Bảng 4.18: Xác định tầm quan trọng của các biến độc lập với biến phụ thuộc**

| Ký hiệu biến | Biến  | Hệ số Beta chuẩn hóa | %     | Thứ tự ảnh hưởng |
|--------------|---|----------------------|-------|------------------|
| SCK          | Sự cam kết của khu vực Nhà nước             | 0.326                | 24.94 | 1                |
| MTDT         | Môi trường đầu tư                           | 0.215                | 16.46 | 2                |
| HT           | Hỗ trợ của bên cho vay                      | 0.154                | 11.79 | 5                |
| TD           | Thái độ của khu vực tư nhân                 | 0.141                | 10.80 | 6                |
| DD           | Đặc điểm của dự án                          | 0.208                | 15.91 | 3                |
| NLKN         | Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân | 0.164                | 12.52 | 4                |
| SHL          | Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ       | 0.099                | 7.57  | 7                |
| Tổng         |   | 1.308                | 100%  |                  |

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

### **4.8. Thảo luận kết quả nghiên cứu**

Kết quả nghiên cứu khẳng định có 7 nhân tố được đo lường bởi 35 thang đo tác động đến hiệu quả của mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Cụ thể là các nhân tố: Môi trường đầu tư; thái độ của khu vực tư nhân; sự hài lòng của người sử dụng; đặc điểm dự án; năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân; hỗ trợ của bên cho vay; sự cam kết của Nhà nước đều có tác động tích cực có ý nghĩa thống kê và thuận chiều đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam đúng như giả thiết đã đề xuất trong mô hình nghiên cứu.

Kết quả nghiên cứu cũng cho thấy mức độ tác động của từng nhân tố đến hiệu quả của mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Trong đó, 03 nhân tố có tác động ảnh hưởng mạnh nhất đến hiệu quả mô hình

hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam trong bối cảnh hiện nay đó là: Sự cam kết của khu vực nhà nước ; Môi trường đầu tư và Đặc điểm của dự án. Cụ thể, mức độ tác động được xếp theo trật tự từ mạnh nhất đến yếu nhất được sắp xếp như sau:

### ***Sự cam kết của khu vực Nhà nước***

Kết quả của nghiên cứu cho thấy sự cam kết của khu vực Nhà nước tác động tích cực, ảnh hưởng mạnh nhất trong mô hình nghiên cứu và có ý nghĩa thống kê đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Sự cam kết của khu vực Nhà nước đối với đầu tư theo hình thức PPP góp phần nâng cao tính hấp dẫn của một dự án PPP và tạo điều kiện khuyến khích khu vực tư nhân tham gia. Nhà nước đóng một vai trò quan trọng trong việc phát triển và quản lý của một dự án PPP. Sự tham gia không phù hợp của khu vực Nhà nước có thể dẫn đến không thu hút được các nhà đầu tư và không đem lại hiệu quả cho dự án PPP. Sự cam kết của khu vực Nhà nước trong thời gian qua xứng đáng là yếu tố được đánh giá cao nhất ảnh hưởng lớn nhất đến hiệu quả của mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Đó là kết quả của hàng loạt những định hướng chủ trương chính sách thể hiện sự quyết tâm và cam kết của Đảng và Nhà nước ta đối với khu vực tư nhân trong thời gian qua, cụ thể như Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Ban Chấp hành Trung ương Khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020; Nghị quyết số 10-NQ/TW ngày 03/06/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Khóa XII về phát triển kinh tế tư nhân trở thành một động lực quan trọng của nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa. Chủ trương về phát triển kinh tế tư nhân là sự thể hiện cam kết cao nhất khẳng định vị trí vai trò của khu vực tư nhân trong phát triển kinh tế xã hội đất nước nói chung và cơ sở giao thông vận tải nói riêng. Cùng với đó là sự quyết liệt chỉ đạo của Chính phủ huy động cả hệ thống chính trị thực hiện nhất quán các chủ trương chính sách thúc đẩy khu vực tư nhân tham gia vào đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, cam kết đảm bảo lợi ích chính đáng cho các nhà đầu tư. Chính phủ Việt nam đã thể hiện vai trò rất tích cực đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải. Sự quyết tâm sự cam kết và quyết liệt chỉ đạo là động lực quan trọng thu hút vốn đầu tư theo mô hình PPP đầu tư vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông. Nhiều dự án lớn được triển khai với sự tham gia tích cực chủ động của khu vực tư nhân đã hoàn thành đưa vào sử dụng. Trong thời gian tới, sự cam kết của khu vực nhà nước sẽ tiếp tục là yếu tố nền tảng quan trọng cho nâng cao hiệu quả của mô hình này.

### ***Môi trường đầu tư***

Kết quả của nghiên cứu cho thấy môi trường đầu tư tác động tích cực, ảnh hưởng thứ hai trong mô hình nghiên cứu và có ý nghĩa thống kê đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Sự tồn tại của môi trường đầu tư tốt từ lâu đã được khẳng định là điều kiện tiên quyết để mang lại hiệu quả, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Khu vực tư nhân sẽ không quan tâm đến tham gia vào các dự án PPP nếu tình hình đất nước không có lợi. Sự sẵn lòng của các nhà đầu tư tư nhân tham gia vào các dự án PPP dựa trên tính ổn định của môi trường đầu tư quyết định đến hiệu quả của các dự án PPP giao thông Việt Nam. Nhân tố Môi trường đầu tư có mức tác động được xếp thứ hai trong 7 nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả của PPP giao thông. Kết quả này cho thấy Môi trường đầu tư là một trong những nhân tố được đánh giá cao trong thời gian gần đây. Một môi trường đầu tư thuận lợi, ổn định đảm bảo lợi ích hài hòa giữa nhà đầu tư và nền kinh tế luôn có sức hấp dẫn lớn đối với các nhà đầu tư. Nhận thức rõ điều đó, trong suốt những năm từ khi đổi mới cơ chế quản lý Đảng và Nhà nước ta đã luôn phấn đấu xây dựng một môi trường đầu tư thuận lợi thu hút nguồn vốn trong và ngoài nước vào phát triển kinh tế xã hội đất nước. Những năm gần đây với quan điểm xây dựng Chính phủ kiến tạo môi trường đầu tư được cải thiện nhanh chóng rõ rệt đã đưa đến những thay đổi tích cực từ các nhà đầu tư tư nhân. Đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông cần lượng vốn rất lớn, đã thu hút được khu vực tư nhân Việt Nam tham gia ngày càng nhiều. Nhiều dự án đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đã đi vào hoạt động cho thấy rõ tính hiệu quả của mô hình PPP trong lĩnh vực giao thông. Hệ thống giao thông vận tải nước ta đã có những thay đổi nhanh chóng đang góp phần tích cực vào tạo điều kiện thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội đất nước. Bằng sự quyết liệt, chủ động của Chính phủ môi trường đầu tư tiếp tục được hoàn thiện đã, đang và sẽ tiếp tục là điểm sáng có ảnh hưởng tích cực đến hiệu quả của mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam trong thời gian tới.

### ***Đặc điểm dự án.***

Kết quả của nghiên cứu cho thấy đặc điểm dự án thể hiện qua tính khả thi về kỹ thuật và có tiềm năng lợi nhuận có sức hút lớn sự tham gia của khu vực tư nhân qua đó tác động tích cực đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Kết quả này hoàn toàn hợp logic vì mục tiêu quan trọng của các nhà đầu tư tư nhân chính lợi nhuận mang lại từ việc đầu tư thực hiện dự án. Khi tham gia các hình thức đầu tư, điều đầu tiên các nhà đầu tư luôn quan tâm đến là tính hiện thực, khả năng thực hiện dự án trong thực tế cả về mặt kỹ thuật và tài chính. Trong bối

cảnh Việt nam những yếu tố này lại càng quan trọng bởi những hạn chế về năng lực của khu vực tư nhân nước ta.

### ***Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân***

Kết quả của nghiên cứu cho thấy năng lực và kinh nghiệm của bản thân khu vực tư nhân tác động tích cực có ý nghĩa thống kê đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Càng có nhiều nguồn lực của khu vực tư nhân thì càng có nhiều khả năng tham gia vào các dự án PPP. Khu vực tư nhân mạnh về nguồn lực đóng vai trò quan trọng để đạt được sự thành công của các dự án PPP giao thông ở Việt Nam. Xét về mức độ tác động của nhân tố năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân đến hiệu quả của mô hình PPP giao thông đứng ở vị trí thứ 4 trong 7 nhân tố. Mặc dù có tác động thuận chiều đến hiệu quả của mô hình PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải nhưng kết quả này cũng cho thấy nhân tố “Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân” ở Việt nam có tác động đến hiệu quả của mô hình PPP chỉ ở mức trung bình. Nguyên nhân có thể giải thích cho kết quả trên là do khu vực tư nhân Việt Nam còn chưa mạnh về khả năng tài chính, năng lực công nghệ, năng lực, trình độ và kinh nghiệm quản lý. Bồi dưỡng và phát triển một khu vực tư nhân đủ lớn mạnh là một trong những yêu cầu quan trọng có ý nghĩa rất lớn đến hiệu quả của mô hình PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

### ***Hỗ trợ của bên cho vay***

Kết quả của nghiên cứu cho thấy hỗ trợ của bên cho vay tác động tích cực và có ý nghĩa thống kê đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Dự án PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải thường được mô tả là lớn, phức tạp và đòi hỏi nhiều vốn. Một kế hoạch tài chính thuận lợi là yếu tố quan trọng cho sự thành công của một dự án PPP. Với sự hỗ trợ từ phía bên cho vay giúp tăng cường năng lực và khả năng của khu vực tư nhân trong việc thực hiện các dự án PPP. Thiếu đi nguồn lực tài chính từ phía bên cho vay có thể khiến khu vực tư nhân không tham gia đầu tư vào các dự án PPP giao thông. Chính vì vậy, dự án PPP muốn đem lại hiệu quả cần có tổ chức tài chính tham gia sớm trong quá trình triển khai. Điều này giúp dự án tăng khả năng thành công và hạn chế thất bại của dự án do các vấn đề về tài chính.

Kết quả nghiên cứu cho thấy đứng vị trí thứ năm về mức tác động đến hiệu quả mô hình PPP giao thông Việt nam là nhân tố hỗ trợ của bên cho vay. Thực tế cho thấy các ngân hàng và tổ chức tài chính Việt nam trong giai đoạn vừa qua có vai trò rất

lớn trong việc hỗ trợ các nhà đầu tư nhân trong việc triển khai thực hiện các dự án PPP. Do đặc thù là khu vực tư nhân Việt Nam còn thiếu về năng lực tài chính nên sự tài trợ, đồng hành của các ngân hàng thương mại là rất quan trọng để dự án thành công, đem lại hiệu quả cho các nhà đầu tư và cho bản thân các ngân hàng. Tuy nhiên, đây là một trong những nhân tố cần được được cân nhắc, kiểm soát chặt chẽ để đảm bảo tính hiệu quả của mô hình PPP trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông. Đã có hiện tượng nhiều dự án xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông được thực hiện với nguồn vốn chủ yếu huy động từ các ngân hàng. Tỷ trọng nguồn vốn của một số nhà đầu tư trong tổng số vốn đầu tư của dự án rất thấp. Thậm chí có chuyên gia cho rằng một số nhà đầu tư “tay không bắt giặc” khi được giao thực hiện dự án. Điều này dẫn đến những rủi ro cao và tính hiệu quả trong thực hiện dự án thấp. Mặc dù vậy, trong giai đoạn tới xét tổng thể, sự hỗ trợ, hợp tác và huy động tài chính từ các ngân hàng thương mại và các tổ chức tài chính vẫn sẽ là nhân tố tiềm năng tác động ngày càng hiệu quả đến mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Xây dựng một cơ chế, chính sách đảm bảo sự hợp tác chặt chẽ tích cực hơn giữa các nhà đầu tư tư nhân với các ngân hàng thương mại dưới sự giám sát chặt chẽ của Nhà nước là định hướng quan trọng trong nâng cao hiệu quả đến mô hình PPP cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam

### ***Thái độ của khu vực tư nhân***

Kết quả giải thích thực tế là hiệu quả của mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam được tác động tích cực bởi nhân tố thái độ của khu vực tư nhân. Nếu thái độ đó là tích cực sẽ tỷ lệ thuận với khả năng đem lại hiệu quả của dự án PPP giao thông nói chung. Tuy nhiên hầu hết các chuyên gia được hỏi trong nghiên cứu này đều cho rằng thái độ của khu vực tư nhân phụ thuộc rất lớn vào kỳ vọng dựa trên kết quả của các dự án thành công trước đây hoặc niềm tin vào một thể chế rõ ràng, minh bạch và có đầy đủ sự cam kết, tham gia trách nhiệm của khu vực nhà nước, cũng như yếu tố môi trường đầu tư thuận lợi. Mức độ tác động của nhân tố thái độ của khu vực tư nhân xếp thứ 6 trong 7 nhân tố trong mô hình nghiên cứu. Một trong những đặc thù của các dự án PPP giao thông là tính phức tạp và độ rủi ro cao nên các nhà đầu tư tư nhân rất quan tâm đến hiệu quả của dòng vốn bỏ ra và khả năng thu hồi vốn. Thái độ tích cực tham gia hay không phụ thuộc vào kỳ vọng dòng tiền thu được đúng như khi lập dự án, tính minh bạch của hệ thống chính sách của Nhà nước, sự đảm bảo lợi ích chính đáng của họ khi bỏ vốn đầu tư. Nền kinh tế Việt nam đang trong quá trình hội nhập, phát triển nhanh, hệ thống luật pháp chính sách chưa hoàn chỉnh đang tiếp tục hoàn thiện. Cộng với những biến động phức tạp khó dự đoán của nền kinh tế thế giới dẫn đến những biến động làm cho môi trường đầu tư tiềm ẩn nhiều rủi ro hơn. Các



dự án PPP giao thông diễn ra trong thời gian dài khó tránh khỏi những phát sinh ngoài dự kiến hoặc tính minh bạch chưa cao dẫn đến kết quả không được như kỳ vọng là một trong những nguyên nhân làm cho nhân tố thái độ của khu vực tư nhân tác động đến hiệu quả của mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam chưa cao. Xây dựng một môi trường đầu tư ổn định, giảm thiểu rủi ro, đem lại lợi ích như dự kiến của các nhà đầu tư là yếu tố quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả của mô hình PPP trong giao thông vận tải nước ta thời gian tới.

### ***Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ***

Kết quả của nghiên cứu cho thấy sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ tác động tích cực có ý nghĩa thống kê đến hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Với vai trò chính đảm bảo tài chính, mang lại lợi nhuận cho dự án, sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ giúp nâng cao hiệu quả dự án, tạo tính minh bạch tổng thể, cải thiện mối quan hệ tổ chức giữa người sử dụng với khu vực Nhà nước và khu vực tư nhân. Nếu không có được sự đồng tình, ủng hộ và sẵn lòng trả phí dịch vụ sử dụng của người sử dụng sẽ ngăn cản, trì hoãn thực hiện hình thức PPP, và không mang lại hiệu quả trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP. Tuy nhiên, nhân tố “Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ” có mức độ ảnh hưởng thấp nhất trong số 7 nhân tố tác động đến hiệu quả của mô hình PPP trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông Việt nam. Mức độ ảnh hưởng thấp của nhân tố này cho thấy một thực tế là cả Nhà nước và các nhà đầu tư tư nhân khi xây dựng, xét duyệt và triển khai các dự án PPP giao thông thời gian qua chưa thực sự chú trọng và đánh giá nhân tố này tương xứng với tầm quan trọng của trong quá trình hình thành và triển khai thực hiện các dự án đầu tư theo mô hình PPP. Hệ quả là trong thực tế một số dự án đầu tư theo mô hình BOT trong xây dựng đường bộ ở nước ta khi đưa vào hoạt động gặp phải sự cản trở từ phía người dân - những người tham gia giao thông, sử dụng dịch vụ từ kết quả của mô hình này. Kết quả này đưa ra gợi ý trong thời gian tới cần phải hoàn thiện chính sách để đảm bảo sự hài hòa hơn lợi ích của người sử dụng khi xây dựng dự án, phê duyệt và triển khai thực hiện các dự án PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam.

## **TÓM TẮT CHƯƠNG 4**

Chương 4 nghiên cứu đã trình bày các kết quả nghiên cứu về thực trạng hợp tác công tư về đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam trong thời gian qua, từ đó cho thấy những kết quả tích cực. Tuy nhiên bên cạnh đó, thực trạng hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam còn tồn tại nhiều bất cập, nguy cơ khan hiếm nguồn vốn trong tương lai và đặc biệt là đầu tư tư nhân rất cân nhắc việc đầu tư do có nhiều rủi ro, thách thức.

Kết quả nghiên cứu định lượng của nghiên cứu cho thấy 03 nhân tố có ảnh hưởng quan trọng nhất trong mô hình nghiên cứu là: Sự cam kết của khu vực Nhà nước ; Môi trường đầu tư ; Đặc điểm của dự án. Kết quả phân tích hồi quy tuyến tính cho thấy các biến độc lập đều tác động tích cực có ý nghĩa thống kê đến biến phụ thuộc.

Chương 5, trên cơ sở kết quả nghiên cứu của Chương 4, tác giả sẽ đề xuất những giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam.

## **CHƯƠNG 5:**

### **GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN CÁC NHÂN TỐ NHẪM NÂNG CAO HIỆU QUẢ MÔ HÌNH HỢP TÁC CÔNG TƯ TRONG ĐẦU TƯ CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI Ở VIỆT NAM**

#### **5.1. Các định hướng cụ thể về hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải**

Việt Nam đang ở giai đoạn đầu của quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa. Trong giai đoạn này nhu cầu xây dựng mới và bảo trì hệ thống cơ sở hạ tầng đang ở mức cao. Trong vài thập kỷ tới, nhu cầu xây dựng vận hành bảo trì các công trình kết cấu hạ tầng có quy mô lớn như đầu tư xây dựng hệ thống đường bộ cao tốc, hệ thống giao thông đô thị tại các đô thị lớn, hệ thống đường sắt quốc gia, các cảng biển, cảng hàng không, các trung tâm giao nhận logistics tại Việt Nam sẽ bùng nổ và đây là một thị trường khổng lồ cho các dự án PPP và là cơ hội cho cả doanh nghiệp trong và ngoài nước.

Đến nay, hành lang pháp lý và cơ chế chính sách trong lĩnh vực PPP trong giai đoạn vừa qua cơ bản đã được Chính phủ chỉ đạo rà soát, điều chỉnh, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện phù hợp với điều kiện thực tiễn, thông lệ quốc tế, đảm bảo tính công khai, minh bạch, hài hòa lợi ích Nhà nước - Nhà đầu tư - Người sử dụng. Vừa qua, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018 về đầu tư theo hình thức đối tác công tư; Thông tư số 09/2018/TT-BKHĐT ngày 28/12/2018 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức đối tác công tư. Bên cạnh đó, Việt Nam đã là thành viên của nhiều tổ chức quốc tế (WTO, ASEAN...), đã và sẽ tham gia ký kết nhiều hiệp định tự do thương mại, hiệp định tránh đánh thuế 2 lần với nhiều quốc gia; có lợi thế chính trị, kinh tế và đặc biệt thể chế chính trị ổn định; Quy mô dân số lớn, nền kinh tế tăng trưởng ổn định, nguồn nhân lực dồi dào với chi phí hợp lý là những điều kiện thuận lợi, hấp dẫn nhà đầu tư.

Theo báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, giao thông vận tải Việt Nam đang đòi hỏi phải phát triển đồng bộ cả về cơ sở hạ tầng, vận tải và công nghiệp giao thông vận tải theo hướng công nghiệp hóa - hiện đại hóa, tạo thành mạng lưới giao thông vận tải hoàn chỉnh, liên hoàn, liên kết được các phương thức vận tải, đảm bảo giao lưu thông suốt, nhanh chóng, an toàn và thuận lợi trên phạm vi cả nước với trình độ tương đương các nước tiên tiến trong khu vực, phục vụ mục tiêu đưa Việt Nam sớm trở thành một nước công nghiệp hiện đại, đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế và khu vực.

### **5.1.1. Nhu cầu phát triển giao thông vận tải**

Giao thông vận tải cần sớm thỏa mãn nhu cầu vận tải xã hội đa dạng với mức tăng trưởng cao, đảm bảo chất lượng ngày càng cao, giá thành hợp lý; kiềm chế tiến tới giảm sự gia tăng tai nạn giao thông và giảm thiểu tác động môi trường.

#### **5.1.1.1. Về cơ sở hạ tầng giao thông vận tải**

Phát triển cơ sở hạ tầng giao thông giai đoạn trước mắt tập trung đưa vào cấp kỹ thuật và nâng cấp các công trình hiện có, kết hợp xây dựng mới một số công trình phục vụ đặc lực cho phát triển kinh tế - xã hội của trung ương và địa phương. Giai đoạn 2010 - 2020, hoàn chỉnh, hiện đại hóa và tiếp tục phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đảm bảo vận tải tối ưu trên toàn mạng lưới. Mục tiêu cụ thể đến năm 2020 của từng chuyên ngành như sau:

**Đường bộ:** toàn bộ hệ thống quốc lộ và hầu hết tỉnh lộ phải được đưa vào đúng cấp kỹ thuật; mở rộng và xây dựng mới các quốc lộ có nhu cầu vận tải lớn; xây dựng hệ thống đường bộ cao tốc trên các hành lang vận tải quan trọng. Các tuyến đường bộ đối ngoại đạt tiêu chuẩn kỹ thuật của đường bộ khu vực.

**Đường sắt:** hoàn thành cải tạo, nâng cấp các tuyến đường sắt hiện có đạt cấp tiêu chuẩn kỹ thuật đường sắt quốc gia và khu vực; từng bước xây dựng mới mạng lưới đường sắt cao tốc và đường sắt tốc độ cao; ưu tiên xây dựng tuyến đường sắt cao tốc Bắc - Nam.

**Đường biển:** hoàn thành việc mở rộng, nâng cấp các cảng tổng hợp quốc gia chính; xây dựng cảng nước sâu ở 3 vùng kinh tế trọng điểm; phát triển cảng trung chuyển quốc tế tiếp nhận tàu trọng tải lớn, đáp ứng được nhu cầu vận tải.

**Đường sông:** nâng tổng chiều dài sông kênh khai thác và quản lý vận tải; nâng cấp hệ thống đường sông chính yếu trong mạng đường sông trung ương và địa phương đạt cấp kỹ thuật quy định; đầu tư chiều sâu, nâng cấp và xây dựng mới các cảng hàng hóa và hành khách, đặc biệt ở đồng bằng sông Hồng và đồng bằng sông Cửu Long.

**Hàng không:** nâng cấp, mở rộng và xây dựng mới các cảng hàng không - sân bay quốc tế có quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật ngang tầm với các nước trong khu vực. Hoàn thành nâng cấp và xây dựng mới đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế đối với các sân bay nội địa.

**Giao thông đô thị:** phát triển hợp lý hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đô thị và vận tải công cộng; đảm bảo quỹ đất dành cho giao thông đô thị đạt 15 - 25%. Đối với các thành phố lớn, tiếp tục xây dựng và hoàn chỉnh hệ thống vận tải công cộng khối

lượng lớn, đặc biệt là đường xe điện, đường sắt trên cao và tàu điện ngầm, giải quyết ùn tắc và tai nạn giao thông.

Giao thông nông thôn: đường giao thông nông thôn cho phương tiện giao thông cơ giới tới tất cả trung tâm các xã hoặc cụm xã, đáp ứng điều kiện và luôn đảm bảo thông suốt. Tỷ lệ mặt đường nhựa và bê tông xi-măng đạt trên 50%.

#### *5.1.1.2. Về công nghiệp giao thông vận tải*

Công nghiệp đóng tàu: đóng mới tàu biển trọng tải tới 100.000 DWT; sửa chữa tàu biển trọng tải tới 400.000 DWT; từng bước đáp ứng nhu cầu trong nước và có sản phẩm xuất khẩu; phấn đấu nâng tỷ lệ nội địa hóa lên 70%.

Công nghiệp ô tô, xe máy thi công: hình thành được ngành công nghiệp ô tô, xe máy thi công; tăng nhanh tỷ lệ nội địa hóa đạt trên 60%. Công nghiệp ô tô Việt Nam sẽ phát triển theo hướng các dòng xe: loại xe phổ thông đáp ứng khoảng 80% nhu cầu, xe chuyên dùng, xe cao cấp đáp ứng 60%. Có sản phẩm xuất khẩu.

Công nghiệp đầu máy - toa xe: đóng mới các loại toa xe khách và hàng hiện đại, đủ tiện nghi và đa dạng về chủng loại để sử dụng trong nước và xuất khẩu. Chế tạo một số phụ tùng, linh kiện và lắp ráp được các loại đầu máy hiện đại.

Công nghiệp hàng không: đảm nhận việc bảo dưỡng, sửa chữa nhỏ các loại máy bay hiện đang khai thác. Đại tu được một số loại máy bay, động cơ và các thiết bị trên máy bay. Sản xuất được một số phụ tùng máy bay thay thế nhập khẩu.

### ***5.1.2. Các định hướng về phát triển mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư hạ tầng giao thông Việt Nam***

#### ***5.1.2.1. Cải thiện môi trường pháp lý trong việc khuyến khích vận dụng mô hình PPP trong đầu tư xây dựng HTGT***

Môi trường pháp lý là yếu tố ảnh hưởng lớn tới việc thu hút các nhà đầu tư tư nhân tham gia vào các dự án. Môi trường pháp lý thuận lợi và minh bạch sẽ kêu gọi được nhiều các nhà đầu tư và ngược lại. Môi trường pháp lý còn ảnh hưởng hầu hết đến quá trình thực hiện dự án từ khi bắt đầu cho tới khi dự án kết thúc đưa vào hoạt động. Nếu môi trường pháp lý không có vướng mắc thì các dự án sẽ sớm được triển khai và đưa vào hoạt động. Do đó phải có môi trường pháp lý và quy định phù hợp, thực thi hợp đồng, giải quyết các tranh chấp, luật BOT/PPP, khung quy định về các lĩnh vực đầu tư.

### *5.1.2.2. Xây dựng hợp lý tổng nguồn vốn đầu tư cho các dự án HTGT thực hiện theo mô hình PPP*

Đây là yếu tố quan trọng ảnh hưởng tới sự thành công của dự án. Vốn đầu tư các dự án đến từ nhiều nguồn, trong đó vốn tự có thường chỉ khoảng 30%, còn lại là đi vay. Các đối tác cho vay tất nhiên sẽ tính toán và đặt niềm tin vào hiệu quả dự án nhưng nếu không có sự tham gia của Nhà nước thì khả năng huy động vốn sẽ rất khó. Vì thế, kinh nghiệm cho thấy, với các dự án PPP sự tham gia của Nhà nước rất quan trọng. Trong nguồn vốn đầu tư thì ngân sách nhà nước chỉ chiếm một tỷ lệ nhỏ còn phần lớn là nhà đầu tư tư nhân hoặc vốn đi vay. Khi nguồn vốn được cung ứng đủ thì việc triển khai dự án được thuận lợi hơn, thời gian hoàn thành có thể theo dự kiến.

Theo báo cáo năm 2012 của Bộ kế hoạch và đầu tư về Dự tính vốn đầu tư cho HTGT Việt Nam giai đoạn 2016 - 2020, dự kiến tổng nhu cầu đầu tư cho HTGT Việt Nam lên đến 3.700 - 3.800 ngàn tỷ đồng (khoảng 185-190 tỷ USD). Hiện nay, cơ sở hạ tầng giao thông hiện nay của Việt Nam còn rất lạc hậu so với thế giới, từ hệ thống, thiết bị đến vận hành, quản lý. Tỷ lệ đường cao tốc của Việt Nam mới chiếm 0,1% trong khi của Thái Lan là 13,3%, Hàn Quốc 3,3%... Việt Nam cũng chưa có đường sắt tốc độ cao, chưa có hải cảng và sân bay hiện đại, chưa đáp ứng nhu cầu vận tải đa phương thức. Trong khi đó, kết cấu hạ tầng giao thông đô thị yếu kém so với sự phát triển đô thị, tỷ lệ đất dành cho giao thông thấp, chẳng hạn tại Hà Nội chỉ đạt 6-7%, TPHCM khoảng 8%.. Bên cạnh đó, tính đồng bộ, kết nối liên thông của toàn bộ hệ thống kết cấu hạ tầng còn yếu, thiếu dữ liệu dẫn đến không có khả năng quản lý, giám sát toàn diện. Những yếu kém trên trước hết có nguyên nhân từ vấn đề tư duy, cơ chế, chính sách phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng chậm đổi mới. Hiện chưa có cơ chế chia sẻ rủi ro giữa Nhà nước và Tư nhân, chưa có chính sách và hình thức thu phí hợp lý để thu hút nhà đầu tư tư nhân tham gia vào đầu tư HTGT. Chính phủ cũng chưa có cơ chế, chính sách sử dụng tài nguyên đất đai thành nguồn lực để đầu tư phát triển.

### *5.1.2.3. Khuyến khích các nhà đầu tư tư nhân tham gia nhiều vào các dự án PPP cho đầu tư HTGT*

Không phải nhà đầu tư nào cũng đảm nhiệm tốt vai trò của mình trong mối quan hệ hợp tác Nhà nước và Tư nhân vì vậy cần có tiêu chí để lựa chọn nhà đầu tư một cách thích hợp sao cho nhà đầu tư đó có thể đảm nhiệm tốt vai trò của mình. Nhà đầu tư đó phải cam kết với chính phủ về chất lượng của dịch vụ hoặc công trình hạ tầng mà mình cung cấp. Một nhà đầu tư có năng lực, kinh nghiệm quản lý và kỹ thuật thường sẽ là nhà đầu tư được chọn để giao những dự án quan trọng.

#### *5.1.2.4. Nhà nước xây dựng cơ chế đặc thù để hỗ trợ mô hình PPP*

Sự hỗ trợ của chính phủ đối với các dự án là rất cần thiết, khi đó chính phủ với tư cách là người bảo lãnh và xúc tiến tính khả thi đối với từng loại dự án. Cơ chế hỗ trợ của chính phủ còn để đảm bảo mức thu phí người sử dụng hợp lý, đồng thời vẫn mang lại lợi nhuận chấp nhận được cho khối tư nhân. Do đó cần có sự hỗ trợ chính trị từ tầm cao và quản trị tốt. Đảm bảo rằng chính phủ sẽ thực hiện các cam kết của mình dưới hình thức PPP. Chính phủ cần đầu tư vào phát triển dự án. Chi phí phát triển dự án có thể do đơn vị thắng thầu hoàn trả. Sự hỗ trợ từ phía chính phủ sẽ còn làm cho chi phí và thời gian hoàn thành dự án một cách sớm nhất.

#### *5.1.2.5. Tăng cường vai trò quản lý từ khu vực hành chính nhà nước một cách mềm dẻo đối với các dự án PPP*

Quản lý từ khu vực nhà nước là một trong các yếu tố quan trọng thúc đẩy quá trình triển khai dự án một cách nhanh chóng và có hiệu quả. Quá trình triển khai bao gồm từ việc mời thầu cho đến khi dự án hoàn tất đi vào hoạt động. Chỉ cần một cơ chế quản lý phù hợp thì sự thiếu hụt vốn trong đầu tư phát triển hạ tầng sẽ được đáp ứng bằng nguồn vốn tư nhân cả trong và ngoài nước lên đến hàng tỷ USD. Vấn đề là làm sao để khơi thông hiệu quả nguồn vốn này. Do vậy một đơn vị PPP trung ương trong chính phủ. Dịch vụ một cửa, điểm nút để xúc tiến hợp tác giữa các bộ ngành của chính phủ, đảm bảo tính nhất quán.

#### *5.1.2.6. Xây dựng chính sách phân phối lợi nhuận hợp lý đối với các dự án PPP thu được*

Yếu tố lợi nhuận là yếu tố quyết định khi kêu gọi các nhà đầu tư, trách nhiệm của Chính phủ là phải làm tốt công tác thiết kế, tính toán khả thi về mặt tài chính, khả năng chịu đựng phí dịch vụ của người dân... để định được mức lợi nhuận trước khi kêu gọi đầu tư. Nếu không, sẽ chẳng có nhà đầu tư nào tham gia. Hoặc nếu có tham gia thì việc thương thảo hợp đồng sẽ kéo dài và nếu thất bại Chính phủ phải mất chi phí để hỗ trợ dự án. Như vậy để dự án được triển khai thì việc tính toán yếu tố lợi nhuận mà dự án mang lại là việc làm rất cần thiết.

### **5.2. Một số giải pháp hoàn thiện các nhân tố nhằm nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông tại Việt Nam**

Trên cơ sở kết quả vận dụng mô hình nghiên cứu các bên liên quan về các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam, tác giả đề xuất một số giải pháp tập trung vào hoàn thiện các nhân tố cụ thể sau:

### ***5.2.1. Tăng cường sự cam kết của khu vực Nhà nước***

Trong 11 yếu tố cụ thể đo lường nhân tố “Cam kết của khu vực nhà nước” luận án lựa chọn một số đề xuất hoàn thiện một số yếu tố cụ thể.

#### ***5.2.1.1. Tăng cường sự cam kết của Chính phủ***

Kết quả của nghiên cứu cho thấy sự cam kết của khu vực Nhà nước tác động tích cực, mạnh mẽ nhất đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Trong những năm vừa qua quan điểm, chủ trương, đường lối của Đảng và Nhà nước thể hiện sự quyết tâm và cam kết cao đối với phát triển khu vực tư nhân và mô hình PPP đã góp phần nâng cao tính hấp dẫn của các dự án PPP phát triển cơ sở giao thông vận tải và tạo điều kiện khuyến khích khu vực tư nhân tham gia ngày càng nhiều. Tuy nhiên, để góp phần nâng cao hiệu quả của mô hình PPP trong phát triển cơ sở giao thông vận tải trong thời gian tới, sự cam kết của khu vực nhà nước sẽ tiếp tục là yếu tố nền tảng quan trọng cho nâng cao hiệu quả của mô hình này. Chính phủ đóng một vai trò quan trọng trong việc phát triển và quản lý của một các dự án PPP.

Sự quyết liệt chỉ đạo của Chính phủ huy động cả hệ thống chính trị thực hiện nhất quán các chủ chương chính sách thúc đẩy khu vực tư nhân tham gia vào đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, cam kết đảm bảo lợi ích chính đáng cho các nhà đầu tư. Sự quyết tâm sự cam kết và quyết liệt chỉ đạo là động lực quan trọng thu hút vốn đầu tư theo mô hình PPP đầu tư vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông. Cam kết của Nhà nước cần được khẳng định thông qua hệ thống văn bản pháp luật quy định và công bố công khai trên các phương tiện truyền thông

#### ***5.2.1.2. Hoàn thiện công tác Hoạch định phát triển dự án PPP***

Hoạch định luôn được coi là chức năng quản lý quan trọng khởi đầu cho mọi hoạt động trong mọi lĩnh vực. Đối với lĩnh vực hợp tác công tư trong phát triển cơ sở hạ tầng giao thông việc xây dựng quy hoạch và kế hoạch triển khai thực hiện có ý nghĩa đặc biệt quan trọng. Đây là yếu tố đầu tiên, có ý nghĩa rất quan trọng ảnh hưởng tới sự thành công và hiệu quả của mô hình PPP. Quy hoạch, kế hoạch là cơ sở thực tiễn quan trọng cho xây dựng các dự án PPP, ban hành chính sách và giải pháp huy động các nguồn lực trong toàn xã hội vào phát triển hạ tầng giao thông nước ta. Vì vậy hoàn thiện công tác quy hoạch, kế hoạch dự án PPP là hết sức cần thiết.

Trên cơ sở quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống giao thông vận tải phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế xã hội tổng thể của đất nước, quy hoạch quỹ đất, tổng nguồn vốn đầu tư cần thiết để phát triển hệ thống giao thông vận tải. Cân đối giữa tổng nhu cầu



và khả năng nguồn vốn của Nhà nước từ đó xác định các dự án HTGT thực hiện theo mô hình PPP. Thực tế nguồn vốn từ ngân sách nhà nước chỉ đáp ứng một tỷ lệ nhỏ khoảng 30% cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông. Cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền lập danh mục các dự án kêu gọi đầu tư hợp tác công tư. Căn cứ vào khả năng phát triển kinh tế xã hội khả năng huy động vốn tư nhân và các tổ chức xã hội để xây dựng lộ trình triển khai các dự án PPP theo từng giai đoạn cụ thể để đảm bảo tính khả thi. Đồng thời với việc triển khai huy động hợp tác công tư, cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền rà soát, đề xuất cơ chế chính sách và các giải pháp cụ thể nhằm thu hút khuyến khích tạo điều kiện thuận lợi và huy động được nguồn lực của nền kinh tế thông qua sự phối hợp có hiệu quả của các bên liên quan tham gia vào dự án phát triển cơ sở hạ tầng giao thông

Lộ trình kêu gọi hợp tác theo phương thức PPP hiện nay thường do các Bộ ngành, địa phương đề xuất và là các dự án chưa tìm được nguồn vốn. Vấn đề ở đây là cần xây dựng bộ tiêu chí xác định dự án đưa vào danh mục kêu gọi PPP, trong đó quan tâm đến tính hấp dẫn của dự án, cũng như các điều kiện cần có để thu hút sự quan tâm của nhà đầu tư. Bên cạnh sự phù hợp với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, quy hoạch ngành, quy hoạch sử dụng đất... các tiêu chí có thể là tính kinh tế của dự án (quy mô, tỷ lệ hoàn vốn...), mức độ tác động đến sự phát triển cộng đồng và đối tượng thụ hưởng dự án; tính kết nối của công trình hạ tầng với các mục tiêu khác... Bên cạnh đó, cần có cơ chế và ngân sách để tạo điều kiện cho các cơ quan nhà nước có thẩm quyền tính toán các chỉ tiêu kinh tế, tài chính về tính khả thi của dự án, làm căn cứ cho việc đàm phán sau này.

### *5.2.1.3 Hoàn thiện các chính sách thực hiện PPP*

#### *a. Về quy định nguồn vốn cho dự án PPP*

Nghị định 63/NĐ-CP/2018 quy định tỷ lệ vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư. Cụ thể, Đối với dự án có tổng vốn đầu tư đến 1.500 tỷ đồng, tỷ lệ vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư không được thấp hơn 20% tổng vốn đầu tư; Đối với dự án có tổng vốn đầu tư trên 1.500 tỷ đồng, tỷ lệ vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư được xác định theo nguyên tắc: Đối với Phần vốn đến 1.500 tỷ đồng, tỷ lệ vốn chủ sở hữu không được thấp hơn 20%; đối với Phần vốn từ trên 1.500 tỷ đồng, tỷ lệ vốn chủ sở hữu không được thấp hơn 10%. Nghị định 63 linh hoạt hơn khi không áp dụng cứng nhắc tỷ lệ vốn của nhà đầu tư như Nghị định và Quyết định trước đây. Tuy nhiên do nặng về thu hút đầu tư xã hội hóa, tư nhân hóa và đầu tư nước ngoài, việc chỉ khống chế vốn thực có của nhà đầu tư ở mức 20% sẽ là một rủi ro lớn và đẩy chi phí đầu tư lên cao vì phải gánh lãi suất ngân hàng

lớn. Trước đây, quy định vốn thực có của nhà đầu tư trong các dự án BOT quá thấp (nhỏ hơn 15%), trong khi vấn đề bảo đảm thực hiện hợp đồng không rõ ràng. Chính vì vậy vốn thực chất của nhà đầu tư là đi vay ngân hàng thương mại mà cuối cùng Nhà nước vẫn phải trả lãi. Nghị định này chưa thấy có nhiều điểm mới để thu hút nhà đầu tư tham gia đầu tư. Một trong những việc mà các nhà đầu tư vẫn lo ngại khi thực hiện dự án theo hình thức PPP, đó là việc bố trí vốn của Nhà nước cho giải phóng mặt bằng. Đối với các dự án nhỏ thì điều này không đáng lo ngại, tuy nhiên ở các dự án lớn, nó có thể sẽ lại kéo dài hàng năm do ngân sách không đủ. Nhà nước phải bảo đảm điều kiện về ngân sách cho việc chuẩn bị và triển khai dự án PPP đúng cam kết và đúng tiến độ, đặc biệt là phần tham gia của Nhà nước, chi phí đền bù giải phóng mặt bằng v.v... Nghiên cứu quy định cụ thể về hạn mức vốn chủ sở hữu phù hợp cho từng dự án, đảm bảo thu hút nhà đầu tư và tính hiệu quả của dự án.

*b. Về các chính sách ưu đãi và đảm bảo đầu tư*

Vướng mắc hiện nay là môi trường đầu tư chưa đảm bảo sự ổn định và nhiều rủi ro, các dự án dường như chưa đủ độ hấp dẫn nhà đầu tư và việc tham gia của nhà nước vào dự án có thể chưa đủ sức thuyết phục đối tác tư nhân. Bên cạnh đó, các quy định về biện pháp khuyến khích đầu tư, cam kết, đảm bảo của nhà nước về triển khai dự án cũng cần mở rộng, tạo linh hoạt cho quá trình đàm phán và thực hiện dự án.

Muốn thu hút tư nhân tham gia đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông cần phải đưa ra ưu đãi khuyến khích nhất định cho các nhà đầu tư, cụ thể như:

- Chuẩn bị danh mục dự án có tính khả thi cao. Đặc biệt, nên chọn những dự án ít đòi hỏi về kỹ thuật và tài chính để làm thí điểm PPP. Muốn thành công, PPP phải hội đủ 4 yếu tố: hành lang pháp lý chuẩn, thể chế tương đối toàn diện, có thị trường tài chính phát triển và các cơ quan chuyên trách thực sự minh bạch. Tính toán cụ thể vạch ra lợi nhuận nhà đầu tư nhận được khi kết thúc dự án.

- Đưa ra loại bảo hiểm cho hình thức đầu tư này, bảo hiểm thương mại đối với những lĩnh vực mà dự án yêu cầu như hư hỏng vật liệu xây dựng, trì hoãn khởi công, bảo hiểm rủi ro chính trị. Vì dự án PPP càng kéo dài thì rủi ro càng cao. Đảm bảo đầu thầu đúng quy định chống tham nhũng nhằm đảm bảo sự minh bạch trong quá trình triển khai dự án PPP. Các nhà đầu tư tư nhân luôn muốn mọi con số phải được hạch toán. Chính phủ phải cam kết rằng mọi khoản đầu tư thực sự phải đến các dự án, thay vì chảy vào túi các cá nhân.

- Cần có những quy hoạch tổng thể trong việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo khu vực lãnh thổ, trong đó xác định những dự án ưu tiên cho PPP. Nên thí điểm dự án vừa để đúc rút kinh nghiệm tránh lãng phí. Nhà nước cần có một cơ chế hỗ trợ cần thiết đối với toàn bộ quá trình thực hiện dự án. Nhà nước đứng ra giải phóng mặt bằng, bàn giao mặt bằng là công việc khó khăn nhiều khi phải tiến hành cưỡng chế.

- Đảm bảo tư nhân thu được lợi nhuận sau khi hoàn thành dự án, dung hòa lợi ích người dân qua giá phí, thời gian thu phí, quy định phí cho từng đối tượng, hỗ trợ phần nào chi phí vận hành ban đầu. Nhà nước nên quy định rõ trong đánh giá phần vốn góp của mình trong quy chế, nên tăng thêm giá trị phần vốn góp hữu hình, giảm giá trị phần vô hình trong tỷ lệ cơ cấu vốn góp.

- Hoàn chỉnh cơ chế tài chính, đặc biệt là các thủ tục cấp vốn, thanh quyết toán với điều kiện nhằm hài hòa các nguồn vốn, trong đó có cơ chế hợp tác PPP. Chính phủ nên xem xét lại trong quy chế thí điểm bảo lãnh một tỷ lệ nào đó trong vốn vay của doanh nghiệp, thay vì ko như hiện tại, hỗ trợ lãi suất vay cho họ. Kiểm toán công khai, minh bạch, gắn trách nhiệm rõ ràng cán bộ nhà nước tham gia trong từng giai đoạn, đảm bảo lòng tin của nhà đầu tư.

- Khung pháp lý cho thực hiện PPP cần bao quát những quan hệ kinh tế - xã hội - kỹ thuật - công nghệ và pháp lý liên quan tới toàn bộ quá trình từ chuẩn bị, thiết kế, xây dựng, vận hành, khai thác và chuyển giao các công trình được xây dựng bởi các dự án PPP. Ngoài những vấn đề chung trong kinh doanh và xây dựng thông thường, cần có các quy định liên quan: vị trí, giá trị pháp lý của các cam kết trong các hợp đồng PPP; Cơ chế quản lý, thực hiện các cam kết của các bên liên quan trong quá trình thực hiện dự án; Cơ chế giám sát, theo dõi, chia sẻ thông tin liên quan tới việc thực hiện dự án; Cơ quan xử lý tranh chấp và chế tài đủ mạnh và có hiệu lực để buộc các bên liên quan thực hiện nghĩa vụ của mình; Cơ chế chia sẻ rủi ro trong quá trình hợp tác công- tư; Điều kiện, trách nhiệm và quyền hạn, quyền lợi của các bên khi chuyển giao công trình do dự án PPP tạo ra.

Để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải trong giai đoạn tới, đáp ứng các yêu cầu phát triển của đất nước, thông qua việc phân tích thực trạng và nhu cầu phát triển và vốn cho phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, nên quan tâm đến:

- Công bố rộng rãi về chiến lược phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đã được hoạch định trong những năm tới để toàn dân, các nhà đầu tư và xã hội biết, từ đó sẽ có

những định hướng và chuẩn bị hợp lý cho việc đầu tư, có thể thu hút được nguồn vốn lớn và đa dạng nhất, góp phần phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

- Xây dựng cơ sở pháp lý đồng bộ, rõ ràng, minh bạch và công bố rộng rãi làm cơ sở cho việc thu hút, sử dụng vốn hiệu quả của các thành phần kinh tế tham gia góp vốn. Chỉ khi chúng ta có những chính sách rõ ràng, hợp lý mới có cơ sở khoa học cho việc huy động vốn cho phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải.

- Cần khẳng định phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải là một công cuộc xây dựng đất nước nên cần có sự góp sức của toàn dân. Phát triển sức mạnh toàn dân vừa đảm bảo sức mạnh của nội lực, vừa đảm bảo sự thống nhất, đoàn kết của dân tộc trong việc phát triển đất nước.

#### c. Xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù để hỗ trợ mô hình PPP giao thông.

Sự hỗ trợ của chính phủ đối với các dự án là rất cần thiết, khi đó chính phủ với tư cách là người bảo lãnh và xúc tiến tính khả thi đối với từng loại dự án. Cơ chế hỗ trợ của chính phủ còn để đảm bảo mức thu phí người sử dụng hợp lý, đồng thời vẫn mang lại lợi nhuận chấp nhận được cho khối tư nhân.

Đảm bảo rằng chính phủ sẽ thực hiện các cam kết của mình dưới hình thức PPP. Sự hỗ trợ từ phía chính phủ sẽ làm cho chi phí và thời gian hoàn thành dự án một cách sớm nhất.

#### 5.2.1.4. Tăng cường năng lực cơ quan nhà nước về PPP

##### a. Tăng cường vai trò trách nhiệm của cơ quan chuyên trách về PPP

Thiết lập cơ quan quản lý chuyên trách về PPP có vai trò, chức năng nhiệm vụ và cơ chế hoạt động rõ ràng là một trong những yếu tố ảnh hưởng trực tiếp tới hiệu quả của PPP. Yếu tố này đã được nghiên cứu trong mô hình nghiên cứu của luận án và được đánh giá có tác động tích cực đến hiệu quả của các dự án PPP giao thông ở nước ta. Trong thực tế, ở Việt Nam cũng đã thành lập lập cơ quan quản lý chuyên trách về PPP, đó là Ban chỉ đạo của nhà nước về PPP. Tuy nhiên, Ban chỉ đạo về PPP hoạt động chưa thực sự hiệu quả. Nguyên nhân cơ bản là, chức năng nhiệm vụ trách nhiệm và quyền hạn lại không được quy định đầy đủ chi tiết cụ thể trong nghị định 63/2018/NĐ-CP. Điều này dẫn đến Ban chỉ đạo không có một vị trí pháp lý vững chắc, rất khó thực hiện vai trò điều phối, tham mưu về cơ chế chính sách cũng như kiến nghị các giải pháp đột phá. Cơ quan này cần phải có một văn bản quy định cụ thể về phân công nhiệm vụ, trách nhiệm phân định với các Bộ chuyên ngành. Tại các Bộ ngành và địa phương có nhiều dự án PPP có thể thành lập các Tổ công tác PPP trực thuộc Ban chỉ

đạo, tuy nhiên vai trò của các tổ này và mối quan hệ như thế nào với các Bộ, cơ quan trung ương cũng cần được quy định rõ ràng.

Về cơ chế điều phối, quản lý hoạt động PPP, nhất là mô hình cơ quan quản lý PPP, cũng rất cần được nghiên cứu, đề xuất phương án tối ưu. Cơ chế phối hợp mặc dù đã được quy định tại các văn bản nhưng trên thực tế rất khó đánh giá hiệu quả phối hợp. Tăng cường năng lực cả về lý luận lẫn thực tiễn của Ban chỉ đạo của nhà nước về PPP để rà soát hệ thống pháp luật hiện hành, khảo sát nghiên cứu trong nước và nước ngoài và thực hiện thí điểm một số dự án, để từ đó tổng hợp và xây dựng khung chính sách pháp luật PPP cho Việt Nam. Khung pháp lý này phải phù hợp tiêu chuẩn quốc tế và điều kiện Việt Nam.

Về tăng cường năng lực của các cơ quan và cá nhân tham gia vào quy trình PPP: hạn chế về năng lực tham mưu và thực thi chính sách là cản trở rất lớn đối với hoạt động của các dự án PPP, phần nào thể hiện ở việc “thí điểm PPP” cho đến nay hầu như chưa đạt được như mong muốn. Cần có đề án bồi dưỡng nhận thức, kiến thức về PPP cũng như hiểu biết về pháp luật và năng lực triển khai dự án, góp phần đưa chủ trương kêu gọi PPP vào hiện thực. Cơ quan Nhà nước cần chủ động và công khai đưa ra thông tin cần thiết nhất là những dự án mà đòi hỏi nguồn vốn lớn mà nhà nước muốn có sự tham gia từ phía khu vực tư nhân. Khi đó nhà đầu tư sẽ xem xét và lựa chọn được những dự án thích hợp với năng lực và nguồn vốn của mình. Nhà nước cần chủ động trong việc cải thiện môi trường đầu tư, đề xuất hỗ trợ, và kêu gọi nhà đầu tư thay vì trông chờ nhà đầu tư tìm đến mình trong một số dự án kém hấp dẫn.

Trong bước nghiên cứu khả thi của dự án khi tính tổng mức đầu tư phải xem xét tới các yếu tố về sự biến động của giá cả nguyên vật liệu, lãi suất, lạm phát và tỷ giá hối đoái và các yếu tố khác nhằm đảm bảo mức đầu tư được giữ ở mức ổn định, với chi phí tăng thêm là không đáng kể. Nhà nước cần đưa ra các tiêu chí cụ thể và hợp lý cho việc lựa chọn nhà đầu tư tham gia vào các hợp đồng PPP. Công việc này rất quan trọng bởi nó tác động lớn tới công tác thực hiện dự án. Thông thường nhà đầu tư phải đủ năng lực về quản lý và tài chính.

Các dự án nhà nước đưa vào thực hiện phải gắn với quy hoạch lâu dài sao cho dự án khi đưa vào hoạt động không bị ảnh hưởng bởi những điều chỉnh về quy hoạch. Lựa chọn địa điểm xây dựng công trình phù hợp chứ không chạy theo số lượng. Nhà nước cần có biện pháp kêu gọi các nhà đầu tư nước ngoài tham gia vào các dự án vì có những dự án nhà đầu tư trong nước không thể đáp ứng. Các thủ tục cấp phép đối với nhà đầu tư cần phải thực hiện nhanh chóng và hiệu quả bởi trên thực tế đã có dự án thủ tục cấp

phép kéo dài làm chậm tiến độ dự án Nhà nước cần phải thực hiện đấu thầu cạnh tranh lựa chọn nhà đầu tư một cách minh bạch và hiệu quả thay vì các chủ đầu tư được chỉ định thầu một cách trực tiếp. Cần lựa chọn các nhà đầu tư có năng lực tài chính thực sự, thay vì các mục đích cá nhân hay vì một lý do nào đó. Nhà nước cần tìm các kênh vốn khác từ hỗ trợ, vay thay vì ngân sách nhà nước hay nguồn vốn từ khu vực tư nhân như ODA.

Nhà nước cần có một sự phân tích rủi ro toàn diện để tìm ra những rủi ro có thể gặp phải và phân chia nó một cách cân bằng sao. Đây là nhân tố đảm bảo cân bằng rủi ro, lợi ích trách nhiệm giữa 2 bên - đảm bảo nguyên tắc hợp tác, công bằng hai bên cùng có lợi. Đây là vấn đề mà chúng ta đang gặp phải, không chủ động nghiên cứu, phân tích rủi ro và phân bổ rủi ro ngay từ giai đoạn chuẩn bị đầu tư. Dẫn đến tình trạng cơ quan nhà nước bị động trong xử lý tình huống gặp phải, nhà đầu tư cũng bị động, phụ thuộc vào nhà nước.

Cần hoàn thiện các thủ tục trong hợp đồng PPP sao cho nó đảm bảo được sự ràng buộc được hai bên Nhà nước và Tư nhân cả lợi ích và trách nhiệm. Doanh nghiệp và nhà nước sẽ thực hiện đúng như cam kết đã đặt ra. Cơ quan nhà nước có thẩm trách nhiệm cần nhanh chóng triển khai nghị định về PPP sâu rộng trong khắp địa bàn trong ngoài nước thu nhận đóng góp của các nhà đầu tư. Giảm bớt thủ tục hành chính nhất là thủ tục liên quan đến đất đai đảm bảo dự án triển khai đúng tiến độ. Xây dựng một kế hoạch tổ chức tổng thể, chiến lược lâu dài về quản lý việc thực hiện các dự án đầu tư theo mô hình PPP. Xây dựng hệ thống tổ chức quản lý nhà nước về PPP. Cần có kế hoạch nguồn nhân lực đối với cơ quan quản lý nhà nước cũng như đối với khu vực tư nhân để tiếp cận và thực thi cơ chế một cách tốt nhất nhằm triển khai dự án đạt hiệu quả như mong muốn.

#### b. Hoàn thiện phân cấp các quản lý dự án PPP

Song song với tăng cường vai trò trách nhiệm của Ban chỉ đạo về PPP cần chú trọng tới hoàn thiện phân cấp trong thực hiện dự án PPP giao thông. Việc phân cấp chưa rõ ràng cũng là một trong những trở ngại ảnh hưởng không nhỏ đến quản lý vận hành mô hình PPP trong giao thông vận tải nước ta. Nguyên nhân cơ bản là thiếu các văn bản hướng dẫn cụ thể trong phân cấp, phân quyền. Vì vậy xây dựng bổ sung các văn bản hướng dẫn xác định rõ về phân cấp thẩm định, phê duyệt dự án PPP theo cấp hành chính hay theo qui mô của dự án là rất cần thiết. Cần xem xét lại định nghĩa doanh nghiệp dự án (về pháp nhân, cơ cấu vốn,...) Cần nêu rõ thành phần cụ thể của Cơ quan Nhà nước có thẩm quyền, vai trò của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền và với các cơ quan Nhà nước liên quan khác, với đơn vị PPP và với các doanh nghiệp PPP. Khi đã thống nhất

lựa chọn Nhà đầu tư, ai sẽ chịu trách nhiệm ký, theo dõi và quản lý hợp đồng PPP, vai trò của cơ quan quản lý Nhà nước trong quá trình thực hiện dự án PPP (về kỹ thuật, chất lượng, an toàn, vận hành...).

c. Nâng cao năng lực quản lý và sử dụng hiệu quả vốn đầu tư của nhà nước.

Đây là yếu tố quan trọng ảnh hưởng tới sự thành công của dự án. Vốn đầu tư các dự án đến từ nhiều nguồn, trong đó vốn ngân sách thường chỉ tỷ trọng không lớn chỉ dưới 30%, còn lại là nguồn vốn huy động từ các nhà đầu tư và nhà tài trợ. Các đối tác cho vay tất nhiên sẽ tính toán và đặt niềm tin vào hiệu quả dự án nhưng nếu không có sự tham gia của Nhà nước thì khả năng huy động vốn sẽ rất khó. Vì thế, kinh nghiệm cho thấy,

- Tập trung đầu tư các công trình trọng yếu theo định hướng của Nghị quyết số 13, Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam và các quy hoạch được duyệt. Chấn chỉnh tình trạng đầu tư dàn trải các dự án trong lĩnh vực giao thông. Các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông theo hình thức hợp tác công tư cần được đánh giá đúng về mức độ ảnh hưởng tích cực, mang lại sự tiện lợi cho người dân và cải thiện rõ rệt tính đồng bộ và kết nối cơ sở hạ tầng giao thông của địa phương:

- Tăng cường, đẩy mạnh các biện pháp nhằm nâng cao hiệu quả, chất lượng trong xây dựng dự án và đầu tư xây dựng các công trình giao thông:

- + Chấn chỉnh nâng cao năng lực của các đơn vị đại diện cơ quan nhà nước có thẩm quyền, các tổ chức tư vấn thiết kế, giám sát, rà soát để loại bỏ ngay các nhà thầu có năng lực yếu kém ra khỏi các dự án của ngành.

- + Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, xử lý ngay những vấn đề vướng mắc liên quan đến tiến độ và chất lượng công trình; tiếp tục đẩy mạnh công tác chống tham nhũng trong đầu tư xây dựng.

- + Rà soát, cắt giảm quy mô, phân kỳ đầu tư các công trình giao thông.

- + Tăng cường phối hợp với các địa phương, nhà đầu tư để đẩy nhanh công tác GPMB, tạo quỹ đất sạch đẩy nhanh tiến độ thi công.

- Tăng cường ứng dụng khoa học, công nghệ trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải góp phần nâng cao chất lượng công trình, hạ giá thành sản phẩm, rút ngắn thời gian thi công và tiếp cận được các công nghệ mới của nước ngoài. Tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ trong bảo vệ môi trường, sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả, ứng phó với biến đổi khí hậu.

- Rà soát, xây dựng và hoàn thiện các tiêu chuẩn, quy chuẩn, quy trình, quy phạm, định mức kinh tế kỹ thuật trong các khâu khảo sát, thiết kế, đánh giá tính khả thi, thi công, nghiệm thu, bảo trì... các dự án trong lĩnh vực giao thông vận tải nói chung và theo hình thức hợp tác công tư nói riêng.

- Đổi mới cơ chế tính giá, phí đối với các công trình được đầu tư theo hình thức xã hội hoá để bảo đảm hài hoà lợi ích của nhà nước, nhà đầu tư và người sử dụng.

#### 5.2.1.5 Xác định dự án phù hợp đầu tư theo hình thức PPP

Bên cạnh việc hoàn thiện khung pháp lý thể chế cho việc triển khai các dự án PPP ở Việt Nam thì việc lựa chọn mô hình phù hợp cho từng loại dự án xây dựng hạ tầng giao thông cũng là một trong những việc làm cần thiết nhằm đạt được hiệu quả tốt nhất mà dự án mang lại. Việc lựa chọn mô hình triển khai cho các dự án phải dựa trên các yếu tố:

- Trước hết vào mục tiêu mà chính phủ đưa ra như là loại mô hình đó phải đạt được tính khả thi về tài chính, vận hành của công ty trên cơ sở thương mại bền vững, đảm bảo tính liên tục của dịch vụ, phát triển nguồn nhân lực, tăng phạm vi bảo hiểm, cải thiện chi phí phục hồi, giảm chi phí điều hành, đáp ứng nhu cầu tương lai, giảm thất thoát...

- Dựa vào yêu cầu của các phương án để lựa chọn mô hình phù hợp với môi trường pháp lý và quy định hiện có.

- Bên cạnh đó cần dựa vào quy mô, đặc điểm của dự án, môi trường hoạt động và nguồn tài chính dự kiến mà lựa chọn loại hợp đồng sao cho phù hợp, đảm bảo thực hiện một cách tốt nhất và mang lại được lợi ích cho cả nhà đầu tư và nhà nước.

Ở Việt Nam các dự án xây dựng hạ tầng giao thông hiện nay mới chỉ dừng lại ở 3 hình thức BOT, BTO và BT trong khi trên thế giới đã xuất hiện nhiều hình thức khác nhau và đạt được những kết quả khả quan. Trong nghị định 63/2018/NĐ-CP về đầu tư theo hình thức đối tác công - tư có nêu ra 7 mô hình hợp tác công tư sau: BOT, BTO, BT, BOO, BTL, BLT, O&M. Trong phạm vi luận án đưa ra một số mô hình tiềm năng hoặc bổ sung thêm cho các mô hình hiện đang áp dụng trong tương lai có thể triển khai ở Việt Nam.

- + Trước hết phải kể đến là mô hình hợp đồng Vận hành và Bảo trì. Từ trước đến nay phần việc này hầu như chỉ do Cục Đường bộ VN thực hiện thông qua các công ty quản lý sửa chữa đường bộ. Tuy nhiên, hiện nay nhu cầu vận hành, bảo trì đường bộ ngày càng lớn và ngân sách nhà nước lại hết sức hạn chế. Nếu phần việc này có sự tham gia của các nhà đầu tư tư nhân sẽ giải quyết được rất nhiều những khó khăn do thiếu vốn



và kỹ thuật cũng như chất lượng vận hành và bảo trì. Việc làm này cũng đảm bảo cho việc bảo trì cầu và đường bộ không tùy thuộc vào những thay đổi trong ưu tiên chính trị hoặc nhu cầu xử lý các nhu cầu bảo trì khẩn cấp. Đây là mô hình mà nhà nước nhượng quyền cho khu vực tư nhân thực hiện việc vận hành và bảo trì công trình và phía tư nhân sẽ được hưởng những ưu đãi nhất định.

+ Mô hình thứ hai rất có tiềm năng là hợp đồng chìa khóa trao tay, hay còn gọi là phương pháp thiết kế - xây dựng cung cấp dự án thường kết hợp hai giai đoạn tách biệt thành một hợp đồng duy nhất. Nhà thầu có thể là một công ty duy nhất, cũng có thể là một tổ hợp các công ty hoặc liên doanh với thiết kế chuyên môn và kiến thức xây dựng. Một hình thức khác của phương pháp chìa khóa trao tay là Thiết kế - Xây dựng - Vận hành - Bảo trì, hay còn gọi là hợp đồng DBOM. Trong hình thức này, các trách nhiệm vận hành và bảo trì được kết hợp với các trách nhiệm thiết kế và xây dựng thành một hợp đồng duy nhất, điều này cho phép khu vực tư nhân đạt được hiệu quả trong nhiều lĩnh vực hơn. Khi đó chính phủ sẽ chỉ làm nhiệm vụ giám sát việc thực hiện của khu vực tư nhân, còn việc thực hiện dự án sẽ do nhà tư nhân đảm nhiệm toàn bộ. Với hợp đồng này trách nhiệm của khu vực tư nhân là rất lớn còn nhà nước chỉ có trách nhiệm một phần trong lĩnh vực quản lý. Đây cũng là một trong những hợp đồng được dự tính là mang lại hiệu quả cao khi mà năng lực của khu vực tư nhân ngày được nâng cao.

+ Hợp đồng chuyển nhượng vận hành và bảo trì, hay cho thuê là mô hình tiềm năng thứ ba có thể khai thác trong thời gian tới. Ở hình thức này, các nhà đầu tư tư nhân sẽ thanh toán phí nhượng quyền trước cho khu vực nhà nước để đổi lấy quyền thu và giữ lại phí đường cho một giai đoạn nhất định. Trong thực tế, tư nhân mua nguồn thu từ con đường đổi lấy phí cố định và các nghĩa vụ vận hành, bảo quản con đường. Thỏa thuận thu mua thường kéo dài từ 5- 15 năm. Ở mô hình này, những rủi ro trong quá trình đầu tư thường được chuyển giao cho các nhà đầu tư tư nhân. Ngược lại, các nhà đầu tư tư nhân có được lợi nhuận từ việc lựa chọn đầu tư và thu phí đối với các dự án tiềm năng. Với hình thức này nhà nước sẽ yên tâm hơn khi mà nguồn vốn thu hồi được đã được xác định trước chính là phí nhượng quyền mà nhà tư nhân phải trả. Sau khi hợp đồng được ký kết thì chỉ diễn ra mối quan hệ giữa nhà đầu tư tư nhân và người sử dụng.

+ Hình thức thứ tư là Thiết kế - Xây dựng - Tài trợ - Bảo trì (DBFM), ở hình thức này, nhà đầu tư tư nhân sẽ chịu trách nhiệm về thiết kế, xây dựng, tài trợ và bảo trì. Sở hữu tài sản là phía nhà nước. Tuy nhiên, Chính phủ thường ban hành các quy định bảo trì hoàn thiện cụ thể 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. Ở hình thức này, nhà nước sẽ chịu trách nhiệm thu phí, tuy nhiên, việc này cũng có thể thực

hiện thông qua một hợp đồng khác với nhà đầu tư tư nhân. Với hợp đồng này nhà nước thể hiện rõ trách nhiệm chia sẻ rủi ro với nhà đầu tư tư nhân.

+ Một số mô hình nữa có thể kể đến là hình thức công ty liên kết trong thực hiện và vận hành. Mô hình PPP này liên quan đến sự thiết lập một công ty thực hiện dự án để phát triển, thực hiện và vận hành con đường. Vốn chủ sở hữu của công ty này được đóng góp từ cả hai phía Nhà nước và Tư nhân. Hay như mô hình tư nhân hóa hay Xây dựng- Sở hữu- Vận hành. 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, vận hành và bảo trì một dự án giao thông trong tương lai. Do vậy, sở hữu tài sản này thuộc vào khu vực tư nhân và không có sự chuyển giao sở hữu về cho nhà nước. Điều này được coi là tư nhân hóa hoặc chuyển giao tài sản công.

Mặc dù có rất nhiều mô hình tiềm năng như vậy, tuy nhiên việc lựa chọn không phải lúc nào cũng dễ dàng, do đó ở mỗi dự án cụ thể thì cả nhà nước và nhà đầu tư tư nhân đều cần phải tính toán và xem xét ở rất nhiều yếu tố để có được mô hình thích hợp, có thể phát huy hiệu quả. Có rất nhiều bước để lựa chọn và đánh giá từng mô hình cho từng dự án như: mức độ khả thi của việc thu phí; đánh giá quy mô dự án; phân bổ rủi ro ban đầu; đánh giá khả năng thanh toán và mức độ khả thi về tài trợ; khả năng tăng cường tính khả thi cho dự án,...

+ Khi xây dựng khung pháp lý về PPP ở Việt Nam, trước hết xây dựng cơ chế cấp phép, hỗ trợ tài chính, quản lý, tư vấn, giám sát... và các chính sách hỗ trợ khác về đất đai, công trình phụ trợ, đào tạo, chuyển giao công nghệ.

+ Các điều kiện về quyền can thiệp của bên cho vay/chính phủ cần được xác định rõ hơn, liên quan tới các trường hợp chậm trả nợ.

+ Cần có cơ chế hỗ trợ tài chính đặc biệt đối với những dự án trọng điểm quốc gia.

+ Cơ sở để ấn định biểu phí phải được nêu rõ trước khi đấu thầu hoặc phải được mang ra đấu thầu cạnh tranh thay vì để đến giai đoạn thương thảo hợp đồng.

#### *5.2.1.6. Giám sát và đánh giá dự án*

Quá trình thực hiện các dự án PPP thường chậm tiến độ, có những những công trình sau khi đưa vào khai thác sử dụng đã không đảm bảo chất lượng, đội vốn hoặc gặp trở ngại trong thu phí... thì Cơ quan quản lý lúc đó mới đưa ra các yêu cầu khắc phục. Nguyên nhân cơ bản là do khâu theo dõi giám sát đánh giá hiệu quả dự án chưa được quan tâm đúng mức, thường chỉ phát hiện khi có các vấn đề phát sinh, gây lãng phí tổn

thất, giảm hiệu quả của dự án. Bản thân các nhà đầu tư cũng gặp khó trong hoạt động và có thể dẫn đến giảm sự quan tâm tham gia các dự án PPP giao thông. Vì vậy trong thời gian tới, việc theo dõi giám sát cần tiến hành trong toàn bộ quá trình từ khâu thẩm định, phê duyệt đến khâu đấu thầu và đặc biệt là khâu tổ chức thực hiện. Để đảm bảo các dự án thực hiện đúng kế hoạch lộ trình và đạt các mục tiêu đặt ra các cơ quan quản lý Nhà nước, Bộ chủ quản và chính quyền địa phương cần có sự phối hợp chặt chẽ trong giám sát đánh giá đầy đủ tình hình thực hiện, những tác động của việc triển khai dự án. Tăng cường vai trò và trách nhiệm của Ban chỉ đạo về PPP trong khâu đánh giá giám sát. Theo dõi giám sát quá trình thực hiện triển khai thực hiện dự án phát hiện những tiêu cực, những vấn đề nảy sinh, để phối hợp cùng với các nhà đầu tư phân tích xác định nguyên nhân khách quan, chủ quan để đưa ra những khuyến nghị hoặc giải pháp tháo gỡ kịp thời.

### ***5.2.2. Đẩy nhanh việc hoàn thiện nhân tố môi trường đầu tư***

Lý thuyết cũng như kết quả nghiên cứu luận án đã khẳng định môi trường đầu tư tốt là điều kiện rất quan trọng trong thúc đẩy khu vực tư nhân tham gia vào các dự án PPP. Một môi trường đầu tư đầy đủ, đồng bộ, toàn diện và thuận lợi đảm bảo lợi ích hài hòa giữa nhà đầu tư tư nhân, nhà nước và các bên liên quan trong mô hình PPP luôn có sức hấp dẫn lớn đối với khu vực tư nhân. Thực tế cho thấy những cải thiện nhanh chóng rõ rệt trong những năm gần đây về môi trường đầu tư ở nước ta đã góp phần không nhỏ vào huy động khu vực tư nhân đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông nhờ đó đã đưa lại những thay đổi tích cực về cơ sở hạ tầng giao thông nước ta. Để đáp ứng nhu cầu và mong đợi đặt ra trong phát triển hệ thống giao thông vận tải nước ta có hiệu quả theo mô hình PPP, cần phải tiếp tục hoàn thiện nhanh, mạnh hơn nữa hành lang pháp lý nhằm xóa bỏ các rào cản trong môi trường kinh doanh trong những năm tới. Để tiến tới hoàn thiện môi trường kinh doanh đồng bộ thuận lợi cho mô hình PPP trong giao thông hoạt động có hiệu quả cần thực hiện một số nội dung sau:

#### ***5.2.2.1. Tiếp tục tăng cường củng cố tính ổn định về chính trị***

Ổn định về chính trị luôn là một yếu tố thể hiện tính ưu việt trong môi trường thể chế nước ta có ảnh hưởng rất lớn đến thu hút các nhà đầu tư. Để cần tiếp tục không ngừng tăng cường củng cố vững chắc sự ổn định về chính trị để tạo niềm tin cho khu vực tư nhân. Tăng cường hệ thống hoàn thiện hệ thống chính trị, sự quyết tâm duy trì nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa. Theo quan điểm nhất quán của Đảng, củng cố nâng cao vai trò của Đảng và hệ thống cơ quan chính trị, đảm bảo sự lãnh đạo của Đảng nâng cao vai trò của Đảng và Chính phủ và cả hệ thống chính trị,

công bố và cam kết thực hiện nhất quán chủ trương đường lối để khu vực tư nhân yên tâm đầu tư phát triển. Cả hệ thống chính trị ổn định bảo vệ lợi ích chính đáng của các nhà đầu tư tư nhân và tất cả các bên liên quan trong mô hình PPP phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nước ta.

#### *5.2.2.2. Cải thiện và đảm bảo khung pháp lý đầy đủ và thuận lợi*

Cải thiện môi trường thể chế trong việc khuyến khích việc thu hút các nhà đầu tư tư nhân tham gia vào các dự án. Môi trường pháp lý thuận lợi và minh bạch sẽ kêu gọi được nhiều các nhà đầu tư tư nhân tham gia. Môi trường pháp lý còn ảnh hưởng hầu hết đến quá trình thực hiện dự án từ khi bắt đầu cho tới khi dự án kết thúc đưa vào hoạt động. Môi trường pháp lý và quy định phù hợp, thực thi hợp đồng, giải quyết các tranh chấp, luật BOT/PPP, khung quy định về các lĩnh vực đầu tư. Xây dựng và hoàn thiện khuôn khổ thể chế cho mô hình PPP ở Việt Nam còn thể hiện rõ sự cam kết của khu vực nhà nước đối với khu vực tư nhân khi tham gia vào lĩnh vực này. Khuôn khổ thể chế về PPP được hiểu là hành lang pháp lý, năng lực triển khai của cơ quan nhà nước và các điều kiện để đảm bảo tính khả thi của các quy định và quyết định về dự án. Vì vậy, để hoàn thiện thể chế về PPP cần thực hiện một số nội dung quan trọng sau:

##### *a. Xây dựng luật về PPP*

Hiện nay nước ta vẫn chưa có luật về PPP là một khó khăn trong quá trình triển khai mô hình PPP trong thực tế. Nhiều vấn đề khúc mắc xuất hiện chưa có cơ sở pháp lý cụ thể rõ ràng để giải quyết kịp thời. Để tạo dựng khuôn khổ pháp lý thuận lợi có thể điều chỉnh hành vi của các bên liên quan trong PPP phát triển cơ sở hạ tầng giao thông ở nước ta trong dài hạn, việc xây dựng một đạo luật về PPP là cần thiết nhằm luật hóa các quy định đã được áp dụng ổn định và khả thi về PPP, nhưng quan trọng hơn là đạo luật về PPP cho phép quy định những cơ chế đặc thù chỉ áp dụng cho dự án PPP, mà chưa được nêu hoặc vượt các quy định thông thường tại Luật Đầu tư, Luật Đấu thầu, Luật Đất đai, Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp v.v... Luật về PPP cũng sẽ là cơ sở bảo đảm cho quyền và lợi ích của nhà đầu tư được đảm bảo cao nhất, qua đó khuyến khích nhiều nhà đầu tư tham gia vào lĩnh vực vốn lớn và rủi ro là hạ tầng giao thông. Kinh nghiệm của nước ngoài trong việc xây dựng và thực hiện Luật Thúc đẩy PPP có thể nghiên cứu áp dụng cho trường hợp của Việt Nam.

##### *b. Cải cách thể chế đồng bộ*

Đẩy mạnh việc nghiên cứu, xây dựng và ban hành một hệ thống đồng bộ các văn bản luật, dưới luật, hướng dẫn thi hành luật trong lĩnh vực đầu tư xây dựng công trình giao thông theo mô hình PPP. Xây dựng và ban hành các chính sách quản lý

thống nhất, kiện toàn khung thể chế quản lý về đầu tư xây dựng theo mô hình PPP dưới các hình thức khác nhau. Ban hành các tiêu chuẩn đối với các dự án PPP. Ban hành các chế tài xử lý các vi phạm trong lĩnh vực đầu tư xây dựng công trình giao thông theo hình thức PPP. Cụ thể hóa các văn bản dưới luật, đồng thời phải tiến hành thường xuyên kiểm tra, kiểm soát việc thi hành luật. Khung khổ thể chế này phải đồng bộ và mô hình PPP cũng phải mang đặc tính Việt Nam, trên cơ sở tôn trọng các tiêu chuẩn, khái niệm được cộng đồng quốc tế công nhận. Để thực sự thu hút được các nhà đầu tư tư nhân, đặc biệt là các nhà đầu tư nước ngoài thì các văn bản luật về PPP phải tính toán cụ thể và chi tiết tất cả các yếu tố có ảnh hưởng đến các nhà đầu tư.

#### *c. Hoàn thiện các văn bản dưới luật*

Rà soát, hoàn thiện các quy định về trình tự thủ tục thực hiện PPP. Thu hút, triển khai thực hiện và quản lý các dự án PPP là một quá trình phức tạp với sự tham gia của nhiều ngành nhiều cấp, nhiều cơ quan trung ương và địa phương vì vậy cần bổ sung điều khoản quy định rõ về từng bước thực hiện, theo đó ghi rõ thời gian, trách nhiệm của từng cơ quan, từng bên và phương thức giải quyết vướng mắc trong quá trình đề xuất, đàm phán và triển khai dự án PPP. Đồng thời có chế tài xử lý những trường hợp không làm hết trách nhiệm.

#### *5.2.2.4. Đẩy mạnh dân chủ, minh bạch và giảm tham nhũng trong thực hiện dự án PPP giao thông*

Để thực hiện được PPP, hệ thống chính sách của Việt Nam phải đảm bảo được tính dự báo, sự rõ ràng, sự ổn định và tính minh bạch. Cụ thể ở đây là các biện pháp nhằm cải thiện môi trường đầu tư, nâng cao sức thu hút khu vực tư nhân tham gia. Phải hợp lý hoá quá trình cấp phép, duy trì chính sách ngành đồng bộ và lập cơ quan điều tiết đáng tin cậy, cũng như tạo sân chơi công bằng cho các thành phần tham gia cả từ khu vực Nhà nước và Tư nhân.

#### *5.2.3. Đối với nhân tố đặc điểm dự án PPP giao thông*

Kết quả của nghiên cứu cho thấy đặc điểm dự án thể hiện qua các tiêu chí cụ thể như: Phân bổ và chia sẻ rủi ro hợp lý trong thực hiện PPP; tính khả thi về tài chính và kỹ thuật của dự án. Giải pháp quan trọng là đảm bảo cơ chế phân bổ lợi ích và chia sẻ rủi ro giữa các bên liên quan trong dự án PPP. Đầu tư lớn, thời gian kéo dài, chịu ảnh hưởng của nhiều yếu tố điều kiện tự nhiên, môi trường, tình hình kinh tế- xã hội và các mối quan hệ phức tạp qua lại giữa nhiều bên liên quan nên các dự án PPP tiềm ẩn nhiều nguy cơ rủi ro. Hiệu quả của các dự án PPP giao thông là hiệu quả tổng hợp kinh tế xã

hội đem lại. Trong dự án PPP, các bên liên quan chú trọng tới những mục tiêu khác nhau. Khi tham gia các dự án PPP các nhà đầu tư tư nhân luôn quan tâm đến khả năng thu hồi vốn và khả năng sinh lời. Nhà nước quan tâm đến lợi ích kinh tế xã hội đem lại của dự án, các bên có liên quan như các nhà tài trợ (ngân hàng) quan tâm đến khả năng bảo toàn và phát triển vốn vay, người tiêu dùng quan tâm đến chất lượng dịch vụ giao thông do dự án đem lại và chi phí phải bỏ ra. Việc phân chia lợi ích và phân bổ rủi ro hài hòa, hợp lý là đòi hỏi tất yếu khách quan để dự án PPP thành công.

Căn cứ vào đặc điểm cụ thể của từng dự án, phải làm tốt công tác thiết kế, tính toán khả thi về mặt tài chính, khả năng chịu đựng phí dịch vụ của người dân... để định được tỷ lệ lợi nhuận trước khi kêu gọi đầu tư. Chỉ trên cơ sở đảm bảo sự phân chia lợi ích hợp lý, giữa các bên liên quan, trong đó đảm bảo mức lợi nhuận hợp lý cho các nhà đầu tư mới có khả năng khuyến khích thu hút khu vực tư nhân tham gia vào các dự án PPP giao thông. Tuy nhiên, song song với xây dựng chính sách phân phối lợi nhuận hợp lý cũng rất cần thiết phải đảm bảo cơ chế phân bổ rủi ro cho dự án PPP. Khi khung pháp lý PPP hoàn chỉnh được ban hành, thì cơ chế phân bổ rủi ro tiêu chuẩn là rất cần thiết. Tuy nhiên, để có được cơ chế mang tính pháp lý đó nhằm đưa ra được mô hình bảo đảm xử lý rủi ro và mang tính pháp lý cao, trước hết chúng ta phải đi từ việc thực hiện các dự án cụ thể, từ đó đúc rút kinh nghiệm và từng bước hoàn thiện các quy định.

Về căn cứ khoa học để quyết định phương án đầu tư, phương án chia sẻ lợi ích/rủi ro, cần có quy định bắt buộc nghiên cứu chuyên sâu, phân tích, dự báo, lượng hóa các tác động khi thực hiện dự án PPP, trên cơ sở đó quyết định cơ chế chia sẻ lợi ích/rủi ro, cơ chế xác định giá/phí dịch vụ, phương án quản lý, cơ chế giám sát và cơ chế ưu đãi phù hợp cho từng trường hợp để vừa bảo đảm yêu cầu của Nhà nước vừa bảo đảm lợi ích hợp pháp của nhà đầu tư, có như vậy mới thúc đẩy và hiện thực hóa được các dự án PPP.

#### **5.2.4. Đối với khu vực tư nhân**

Trong mô hình nghiên cứu đã đề cập, yếu tố tác động đến hiệu quả dự án PPP giao thông bao gồm Thái độ và Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân. Kết quả nghiên cứu cho thấy phần lớn các nhà đầu tư tư nhân Việt nam tham gia dự án PPP đều có thái độ phản ứng tích cực, hưởng ứng chủ trương chính sách phát triển mô hình PPP trong giao thông ở Việt Nam. Khu vực tư nhân đã và đang dần lớn mạnh, tự khẳng định vị trí vai trò quan trọng trong đóng góp vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nước ta. Có thể nói sự tham gia nhiệt tình của khu vực tư nhân vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông là một trong những yếu tố dẫn đến những thành công bước đầu rất

đáng khích lệ trong những năm vừa qua. Vì vậy việc thúc đẩy, bồi dưỡng và phát triển một khu vực tư nhân đủ lớn mạnh là một trong những yêu cầu quan trọng có ý nghĩa rất lớn đến hiệu quả của mô hình PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam trong giai đoạn tới. Do đặc điểm của khu vực tư nhân Việt Nam còn hạn chế về khả năng tài chính, năng lực công nghệ, năng lực, trình độ và kinh nghiệm quản lý. Bản thân các nhà đầu tư tư nhân cần có sự chuyển biến thực sự cả về nhận thức thái độ và năng lực đối với mô hình PPP.

Các nhà đầu tư tư nhân cần nhận thức đầy đủ, rõ ràng hơn về PPP, ngoài việc chỉ kỳ vọng vào lợi nhuận thu được còn cần hiểu rõ ý nghĩa, lợi ích tổng kinh tế xã hội từ các dự án PPP giao thông. Tư ý thức nâng cao vị trí vai trò của khu vực tư nhân trong đóng góp vào phát triển kinh tế xã hội đất nước. Cần thấy rõ trách nhiệm xã hội cộng đồng trong phát triển giao thông phát triển kinh tế ngoài lợi ích kinh tế. Tham gia các dự án PPP giao thông luôn tính tới tổng hòa các mối quan hệ lợi ích giữa các bên liên quan, nâng cao đạo đức trách nhiệm xã hội trong hoạt động tư kinh doanh phát triển cơ sở hạ tầng giao thông của đất nước. Có ý thức và định hướng chiến lược phát triển từng bước nâng tầm khu vực tư nhân Việt Nam trên bản đồ doanh nghiệp các nước trong khu vực và trên thế giới. Đồng hành cùng với sự cải cách của khu vực Nhà nước trong hoàn thiện thể chế rõ ràng, minh bạch tạo điều kiện và môi trường kinh doanh thuận lợi là sự cam kết, tham gia trách nhiệm của khu vực tư nhân.

Có định hướng chiến lược tăng tích lũy nội bộ dựa trên phát triển sản xuất kinh doanh, tiết kiệm chi phí, tăng nguồn tài chính. Chủ động xây dựng chiến lược hợp tác, phối hợp giữa các nhà đầu tư trong nước để nâng cao năng lực sản xuất kinh doanh, cùng có lợi lâu dài tin cậy với các nhà tài trợ.

Nâng cao năng lực chuyên môn. Đào tạo xây dựng đội ngũ kỹ sư cán bộ kỹ thuật nhanh chóng tiếp cận, nắm bắt, làm chủ công nghệ mới, ứng dụng thành tựu tiên tiến khoa học công nghệ vào xây dựng các dự án giao thông.

Không ngừng hoàn thiện năng lực quản lý, đổi mới cơ chế quản lý. Năng lực hoạch định, tổ chức, áp dụng các cách thức và phương pháp quản lý hiện đại, năng lực đánh giá và kiểm soát rủi ro. Tăng cường và nâng cao chất lượng công tác đánh giá, tổng kết báo cáo, tổ chức hội thảo, chia sẻ kinh nghiệm, nghiên cứu khoa học trong các dự án PPP giao thông.

#### ***5.2.5. Tăng cường hỗ trợ của bên cho vay***

Mặc dù những năm gần đây một số doanh nghiệp tư nhân đã có sự phát triển tương đối nhanh, nhưng nhìn chung khu vực tư nhân Việt nam còn nhỏ yếu. Nguồn vốn

chủ sở hữu chiếm tỷ lệ không cao trong tổng vốn đầu tư của các dự án PPP giao thông. Thực tế cho thấy các dự án PPP giao thông đã triển khai trong thời gian vừa qua đã có sự hỗ trợ rất lớn từ các nhà tài trợ là các ngân hàng thương mại và các tổ chức tài chính. Tỷ trọng vốn khá lớn vay từ các ngân hàng góp phần dự án hoàn thành, nhưng độ rủi ro cũng cao. Trong cơ cấu nguồn vốn của các ngân hàng Việt Nam thì tỷ trọng nguồn vốn trung và dài hạn thấp. Đây là trở ngại ảnh hưởng không nhỏ đến quyết định tài trợ cho các dự án PPP giao thông. Cùng với đó là năng lực tài chính hạn chế của các nhà đầu tư tư nhân đòi hỏi các ngân hàng rất thận trọng trong thẩm định, đánh giá mức độ rủi ro khả năng trả nợ, khả năng thu hồi vốn để đưa ra quyết định tham gia tài trợ cho các dự án PPP giao thông.

Trong thời gian tới sự đồng hành của các ngân hàng thương mại vai trò của nhà tài trợ, cho các nhà đầu tư tư nhân là rất quan trọng để dự án thành công, đem lại hiệu quả cho các nhà đầu tư và cho bản thân các ngân hàng. Để hoàn thiện yếu tố này các ngân hàng thương mại cần thực hiện một số giải pháp cụ thể như sau:

- Nâng cao năng lực dự báo, phân tích đánh giá tình hình, xu hướng các biến động kinh tế trên cơ sở đó xây dựng chiến lược hợp tác dài hạn với các nhà đầu tư trong triển khai các dự án PPP.

- Nâng cao năng lực quản trị rủi ro thông qua khả năng nhận biết, phân tích đánh giá các loại rủi ro có thể xảy ra để chủ động có những giải pháp phối hợp với các bên có liên quan phòng ngừa hạn chế những thiệt hại của rủi ro gây ra khi đầu tư cho các dự án PPP giao thông.

- Cải thiện cơ cấu nguồn vốn tín dụng tăng tỷ trọng nguồn vốn trung và dài hạn thông qua xây dựng ban hành và triển khai cơ chế chính sách cơ chế huy động vốn từ dân cư và các nguồn vốn nhân rồi cho các hoạt động đầu tư dài hạn và trung hạn.

- Chủ động tích cực trong phối hợp với khu vực tư nhân và các cơ quan quản lý nhà nước trọng xây dựng, hợp tác hỗ trợ tài chính cho các dự án PPP giao thông, xác định mức lãi suất cho vay phù hợp, đảm bảo phân chia lợi ích hợp lý giữa nhà đầu tư và các ngân hàng thương mại.

#### **5.2.6. Đối với người sử dụng dịch vụ**

“Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ giao thông” là một trong những nhân tố quan trọng có ảnh hưởng đến hiệu quả các dự án PPP giao thông. Nhân tố này được thể hiện qua sự đồng thuận và sẵn sàng trả phí dịch vụ đối với các dự án PPP. Trong thời gian dài nền kinh tế nước ta phát triển theo cơ chế bao cấp, cơ sở hạ tầng giao thông do



Nhà nước đầu tư xây dựng từ nguồn vốn ngân sách và người tham gia giao thông quen với sử dụng hạ tầng giao thông không thu phí. Khi chuyển sang đổi mới cơ chế quản lý phát trên thị trường theo định hướng XHCN, mô hình PPP xuất hiện, các dự án PPP được triển khai, bắt đầu phải trả phí, người tham gia giao thông đang quen dần với hình thức sử dụng dịch vụ công phải trả phí. Tuy nhiên do nhiều nguyên nhân: thói quen từ trước, mức sống khả năng chi trả, những hạn chế chưa minh bạch trong xây dựng, phê duyệt và triển khai các dự án PPP giao thông, đôi khi thiên về lợi ích của chủ đầu tư dẫn đến những phản ứng của người dân.

Để hoàn thiện yếu tố này, cơ quan nhà nước cần đánh giá thận trọng, tổ chức tuyên truyền rộng rãi, nâng cao nhận thức dân trí tạo sự đồng thuận của người dân, hình thành thói quen sử dụng dịch vụ công trả phí. Đồng thời cần minh bạch rõ ràng phương án tài chính, các dự án PPP giao thông.

Nâng cao chất lượng dịch vụ và phong cách phục vụ nhằm thực sự mang lại lợi ích cho người dân, tạo sự hài lòng qua đó thúc đẩy sự sẵn lòng trả phí sử dụng dịch vụ từ kết quả của mô hình này. Dự án cần tính tới sự hài hòa hơn lợi ích của người sử dụng khi xây dựng dự án, phê duyệt và triển khai thực hiện các dự án PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam.

Có chính sách và hình thức thu phí hợp lý để có tính thuyết phục, phù hợp với điều kiện khả năng chi trả đối với người sử dụng dịch vụ thu hút nhà đầu tư tư nhân tham gia vào đầu tư HTGT.

## TÓM TẮT CHƯƠNG 5

Chương 5, trên cơ sở kết quả nghiên cứu, tập trung vào các nhân tố tác động mạnh đến hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam là Sự cam kết của khu vực Nhà nước; Môi trường đầu tư; Đặc điểm của dự án, tác giả đã đề xuất 05 nhóm giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam:

- Nhóm giải pháp về tăng cường sự cam kết của khu vực nhà nước.
- Nhóm giải pháp về đẩy nhanh việc hoàn thiện nhân tố môi trường đầu tư.
- Nhóm giải pháp đối với khu vực tư nhân.
- Nhóm giải pháp về tăng cường hỗ trợ của bên cho vay.
- Nhóm giải pháp đối với người sử dụng dịch vụ.

Trong bối cảnh nhu cầu thu hút đầu tư vào lĩnh vực cơ sở hạ tầng giao thông vận tải của Việt Nam lớn hơn nhiều so với khả năng đáp ứng của nguồn lực hiện tại, áp dụng phương thức PPP được coi là một trong những giải pháp cần được chú trọng. Để các nhà đầu tư thấy được rõ ràng Sự cam kết của Nhà nước và Môi trường đầu tư thuận lợi và có nhiều cơ hội, khuôn khổ thể chế về PPP của Việt Nam cần được sớm hoàn thiện, bao gồm cả khung pháp lý chung và những quy định đặc thù cho phép và tạo điều kiện về pháp lý, về kỹ thuật và năng lực để cấp có thẩm quyền đưa ra những cam kết, chính sách mang tính đột phá, thúc đẩy quá trình hình thành, ký kết và triển khai dự án PPP.

## KẾT LUẬN

Luận án này tiến hành nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo lý luận và kinh nghiệm quốc tế. Các nhân tố ảnh hưởng được xác định cụ thể: (1) *Cam kết của khu vực Nhà nước*; (2) *Môi trường đầu tư*; (3) *Hỗ trợ của bên cho vay*; (4) *Đặc điểm của dự án*; (5) *Thái độ của khu vực tư nhân*; (6) *Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân*; (7) *Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ*.

Luận án cũng đã làm rõ nội hàm khái niệm hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải. Kết quả nghiên cứu của Luận án cho thấy trong bối cảnh hiện nay các nhân tố có sức ảnh hưởng quan trọng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông Việt Nam là: Sự cam kết của khu vực nhà nước; Môi trường đầu tư; Đặc điểm của dự án.

Dựa trên kết quả nghiên cứu, luận án đề xuất 05 nhóm giải pháp tập trung cải thiện các nhân tố Sự cam kết của khu vực nhà nước và Môi trường đầu tư, nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

PPP đã rất phổ biến trên thế giới nhưng còn mới tại Việt Nam và tiềm ẩn nhiều thách thức. Để áp dụng hình thức này một cách hiệu quả trong việc hấp dẫn dự án hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải, cần tiến hành các phân tích cụ thể và thực hiện các dự án thí điểm để có những điều chỉnh thích hợp. Vì sự khác biệt về chính sách, điều kiện kinh tế - xã hội, đặc biệt kinh nghiệm và mức độ trưởng thành của nền kinh tế thị trường ở nước ta còn thấp nên chính phủ cần có những hỗ trợ phù hợp để hướng các nhà đầu tư tư nhân tham gia các dự án hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải.

Có thể khẳng định PPP là lựa chọn hàng đầu của Việt Nam hiện nay trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải. Thông qua PPP, tạo điều kiện cạnh tranh minh bạch, công bằng cho các nhà đầu tư, đồng thời thu hút được vốn, tạo cơ hội cho khu vực tư nhân tham gia đầu tư, đáp ứng mục tiêu vừa xây dựng phát triển hạ tầng giao thông vận tải một cách có chất lượng mà không làm tăng nợ công. Phát triển thành công mô hình hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải Việt Nam sẽ hiện thực hóa mục tiêu nâng cao chất lượng dịch vụ công, đáp ứng nhu cầu xã hội và phục vụ cho sự phát triển kinh tế xã hội của đất nước.

Mặc dù các mục tiêu nghiên cứu đã đạt được nhưng vẫn có những hạn chế, đó là đối tượng tiến hành khảo sát mới chỉ dừng lại ở các doanh nghiệp trong nước, chưa tiếp cận được các doanh nghiệp nước ngoài; nghiên cứu cũng chưa tập trung đi sâu, làm rõ được nhân tố Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ mà theo các lý thuyết về kinh tế và quản trị kinh doanh thì đây là nhân tố quan trọng quyết định đến sự thành bại của tất cả các loại hình kinh doanh dịch vụ.

## **DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU CỦA TÁC GIẢ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN**

1. Nguyễn Quang Đức (2017), “Giải pháp nâng cao hiệu quả đối với hình thức hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng Ngành Hàng không Việt Nam”, *Tạp chí Công Thương*, Tháng 2/2017, tr. 198-202.
2. Phạm Thanh Hiền và Nguyễn Quang Đức (2017), “Vượt bẫy thu nhập trung bình: Những kinh nghiệm và bài học quốc tế”, *Tạp chí Thông tin đối ngoại*, Tháng 3/2017, tr. 64-70.
3. Thục San và Nguyễn Quang Đức (2017), “Agribank: Chuyển mình từ thành công tái cơ cấu”, *Tạp chí Ngân hàng*, Tháng 3/2017, tr. 27-29.
4. Nguyễn Quang Đức (2019), “Tình hình triển khai mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam”, *Tạp chí Công Thương*, Tháng 9/2019, tr. 80-86.
5. Nguyễn Quang Đức (2019), “Vai trò của mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải”, *Tạp chí Công Thương*, Tháng 10/2019, tr. 100-106.
6. Nguyễn Quang Đức (2019), “Giải pháp nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam”, *Kỷ yếu Hội thảo Quốc gia - Khuyến nghị sửa đổi những vấn đề kinh tế trong Luật đất đai 2013*, Tháng 12/2019, tr. 561-574.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Abdel-Aziz A. M. (2007), “Successful delivery of PPP for infrastructure development”, *Journal of Construction Engineering and Management*, 133(12), tr. 918-931.
2. Abdullah, Nazamul A. và Manjur (2013), “Global experiences of Public-Private Partnership: Lessons for Bangladesh”, *International Journal of Social Sciences*, 13(1), tr. 16-38.
3. ADB (2008), *Public - Private Partnerships Handbook*, Asian Development Bank, Philippines.
4. ADBI (2009), *Engaging the Private Sector in Public - Private Partnerships*, Tokyo: Asian Development Bank Institute.
5. African Legal Support Facility (ALSF) (2016), *Implementing Transparency In Public-Private Partnerships In Africa*, <http://www.aflsf.org/blog/implementing-transparency-public-private-partnerships-africa>.
6. Ahadzi M. và Bowles G. (2004), “Public-private partnerships and contract renegotiations: an empirical study”, *Construction Management and Economics*, 22(9), tr. 976-978.
7. Ajzen I. (1991), “The theory of planned behaviour”, *Organization behaviour and human processes*, 50, tr. 179-211.
8. Al-Alwan A.M. (1991), *The Effect of Road Investment on Economic Development: A Case Study of the Oregon Counties Dissertations and Theses*, tr. 1288.
9. Albalade D., Bel G. và Fageda X. (2012), *Beyond pure public and pure private management models: Mixed firms in the European Airport Industry*.
10. Alinaitwe H. và Ayesiga R. (2013), “Success Factors for the Implementation of Public-Private Partnerships in the Construction Industry in Uganda”, *Journal of Construction in Developing Countries*, 18(2), tr. 1-14.
11. Alleyne P. và Broome T. (2011), “Using the Theory of Planned Behaviour and Risk Propensity to Measure Investment Intentions among Future Investors”, *Journal of Eastern Caribbean Studies*, 36(1), tr. 1-20.
12. Alquier A. M., Cagno E., Caron F., Leopulos V. và Ridao M. A. (2002), *Analysis of External and Internal Risks in Project Early Phase*, in *The Frontiers of Project Management Research*, D. Slevin, D. Cleland e J. Pinto, eds.: Project Management Institute, Pennsylvania, US.

13. Ameyaw E. E và Chan A.P.C. (2016), “Critical success factors for public-private partnership in water supply projects”, *Facilities*, 34(3/4), tr. 124-160.
14. Athena Infonomics (2012), *Public Private Partnerships in India Lessons from Experiences*.
15. Babatunde O.S, Opawole A. và Akinsiku E.O (2012), “Critical success factors in public-private partnership (PPP) on infrastructure delivery in Nigeria”, *Journal of Facilities Management*, 10(3), tr. 212-225.
16. Babatunde S. O. (2015), *Developing public private partnership strategy for infrastructure delivery in Nigeria*, Published PhD thesis, University of Northumbria at Newcastle.
17. Babatunde S.O., Perera S., Zhou L. và Udejaja C. (2015), *Barriers to public private partnership projects in developing countries*, *Engineering, Construction and Architectural Management*. 22(6), tr. 669 - 691.
18. Báo Đầu thầu (2017), *Sẽ minh bạch thông tin suốt vòng đời dự án PPP*, <http://baodauthau.vn/dau-tu/se-minh-bach-thong-tin-suot-vong-doi-du-an-ppp-47715.html>.
19. Beyene T. T. (2014), “Factors for Implementing Public-Private Partnership (PPP) in the Development Process: Stakeholders’ Perspective from Ethiopia”, *International Journal of Science and Research*, (IJSR). 3(3).
20. Bhatia B. và Gupta N. (2006), *Lifting constraints to Public-Private Partnerships in South Asia*, Washington, DC: World Bank.
21. Bovaird T. (2004), “Public-private partnerships: From contested concepts to prevalent practice”, *International Review of Administrative Sciences*, 70(2), tr. 199- 215.
22. Boyer E. J., Slyke D. M. V. và Rogers J. D. (2016), “An empirical examination of public involvement in public-private partnerships: Qualifying the benefits of public involvement in PPPs”, *J. Public Administration Res. Theory*, 26(1), tr. 45–61.
23. Bộ Giao thông vận tải (2016), *Báo cáo đánh giá công tác đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông theo hình thức hợp đồng BOT và BT giai đoạn 2011-2015*.
24. Bộ Giao thông vận tải (2016), *Sổ tay quy trình quản lý và tài liệu hướng dẫn cách thực hiện các dự án PPP*.
25. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2017), *Khảo sát VGF cho các dự án PPP tại Việt Nam*.

26. Buxbaum J. N và Ortiz I. N. (2009), “Public sector decision making for public-private partnerships”, *Transportation Research Board*, 391.
27. Canadian Council for PPP (2011), *Public Private Partnerships - A guide for municipalities*.
28. Capital A. (2015), *Attracting Private Capital for Indian Infrastructure - Rejuvenating and Expanding the PPP Programme*, published by the City of London.
29. Carruthers R., Krishnamani R. R. và Murray S. (2008), *Improving Connectivity: Investing in Transport Infrastructure in Sub-Saharan Africa*.
30. Công ty cổ phần đầu tư Đèo Cả (2016), *Hạ tầng giao thông và mục tiêu đến năm 2020*, <http://dcic.vn/ha-tang-giao-thong-va-muc-tieu-den-nam-2020>.
31. Cuttaree V. (2008), *Key Success Factors for PPP projects Based on International Experience*, chủ biên, The World Bank.
32. Chan A. P., Lam P. T., Chan D. W., Cheung E. và Ke Y. (2010a), *Critical success factors for PPPs in infrastructure developments: Chinese perspective*, *Journal of Construction Engineering and Management*. 136(5), tr. 484-494.
33. Chan A. P., Lam P. T., Chan D. W., Cheung E. và Ke Y. (2010c), *Privileges and attractions for private sector involvement in PPP projects, Challenges, Opportunities and Solutions in Structural Engineering and Construction*, Taylor & Francis Group, London, tr. 751-755.
34. Chege L. (2003), *Attracting investors into Private infrastructure investment in Emerging markets*.
35. Chen S. (2013), *Improving Value for Money in Public Private Partnership Infrastructure Projects*, Published PhD thesis, The Hong Kong University of Science and Technology.
36. Cheng E.W.L. (2016), “Intentions to form project partnering in Hong Kong: Application of the theory of planned behavior”, *J. Constr. Eng. Manag.*, 142(12).
37. Cheung E, Chan A. P.C. và Kajewski S. (2009), “Reasons for implementing public- private partnership projects: Perspectives from Hong Kong, Australian and British practitioners”, *Journal of Property Investment & Finance*, 27(1), tr. 81 - 95.
38. Cheung E. (2009), *Developing a best practice framework for implementing public private partnerships (PPP) in Hong Kong*, PhD diss, Queensland University of Technology.



39. Cheung E., Chan A. P. và Kajewski S. (2012a), “Factors contributing to successful Public Private Partnership projects: Comparing Hong Kong with Australia and the United Kingdom”, *Journal of Facilities Management*, 10(1), tr. 45-58.
40. Cheung E., Chan A. P., Lam P. T., Chan D. W. và Ke Y. (2012b), “A comparative study of critical success factors for Public-Private Partnerships (PPPs) between Mainland China and the Hong Kong Special Administrative Region”, *Facilities - Special Issue on Facility Management Development*, 30(13/14), tr. 647-666.
41. Chính phủ (2009), *Quyết định số 35/2009/QĐ-TTg về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, ban hành ngày 03 tháng 03 năm 2009.*
42. Chính phủ (2010), *Quyết định số 71/2010/QĐ-TTg về việc ban hành Quy chế thi điểm đầu tư theo hình thức PPP, ban hành ngày 09 tháng 11 năm 2010, chủ biên.*
43. Chính phủ (2015), *Nghị định số 15/2015/NĐ-CP về Đầu tư theo hình thức PPP, ban hành ngày 14 tháng 02 năm 2015.*
44. Chính phủ (2015), *Nghị định số 30/2015/NĐ-CP Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đấu thầu về lựa chọn nhà đầu tư, ban hành ngày 17 tháng 03 năm 2015.*
45. Chính phủ (2018), *Nghị định số 63/2018/NĐ-CP về Đầu tư theo hình thức PPP, ban hành ngày 04 tháng 05 năm 2018.*
46. Cho K., Hong T. và Hyun C. (2009), “Effect of project characteristics on project performance in construction projects based on structural equation model”, *Expert Systems with Applications*, 36(7).
47. Chou J.S., Tserng H.P., Lin C. và Yeh C.P. (2012), “Critical factors and risk allocation for PPP policy: Comparison between HSR and general infrastructure projects”, *Transp. Policy*, 22, tr. 36-48.
48. Chowdhury A., Chen P.-H. và Tiong R. (2011), “Analysing the structure of PublicPrivate Partnership projects using network theory”, *Construction Management and Economics*, 29(3), tr. 247-260.
49. Delmon J. (2011), *Public-Private Partnership Projects in Infrastructure: An Essential Guide for Policy Makers.*
50. Deloitte LLP (2016), *A positive horizon on the road ahead? European Infrastructure Investors Survey 2016.*

51. Demirag I., Khadaroo I., Stapleton P. và Stevenson C. (2011), “Risks and the financing of PPP: Perspectives from the financiers”, *The British Accounting Review*, 43(4), tr. 294-310.
52. Department of Economic Affairs (2006), *National Public Private Partnership Handbook*, tr. 1 - 246.
53. Đặng Thị Hà (2013), *Huy động vốn đầu tư ngoài ngân sách nhà nước để thực hiện các dự án xây dựng đường cao tốc ở Việt Nam*, Luận án tiến sĩ, Đại học Kinh tế quốc dân.
54. Đinh Kiện (2010), *Nghiên cứu các giải pháp thu hút vốn đầu tư xây dựng công trình giao thông theo hình thức BOT*, Đề tài khoa học cấp Bộ, B2008.03.35.
55. Đinh Trọng Thắng và Phạm Thiên Hoàng (2015), *Cơ chế tài chính thúc đẩy hợp tác công tư trong đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn 2016 - 2020*, Hội thảo “Vốn cho phát triển hạ tầng giao thông: Nhu cầu và giải pháp”, tháng 9/2015.
56. Economic and social commission for Asia and the Pacific (ESCAP) (2011), *A guidebook on public-private partnerships in infrastructure*.
57. EIB (2009), *Review of Lessons from Completed PPP Projects Financed by the EIB*
58. Emirullah C. và Azam M. (2014), *Examining Public Private Partnerships in ASEAN countries: the role of investment climate*.
59. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) (2008), *Concession laws assessment*.
60. European Commission (EC) (2003), *Guidelines for Successful Public-Private Partnership*.
61. European Investment Bank (EIB), *Luxembourg, Belgium*.
62. Farquharson E., Torres de Mästle C., Yescombe E.R. và Encinas J. (2011), *How to Engage with the Private Sector in Public-Private Partnerships in Emerging Markets*, The World Bank, Washington, D.C.
63. Field A.P. (2000), *Discovering Statistics Using SPSS for Windows: Advanced Techniques for the Beginner*, SAGE: London, UK.
64. Fishbein M. và Ajzen I. (1975), *Belief, attitude, intention and behavior: An introduction to theory and research*, Reading, MA: Addison Wesley.
65. Fitzgerald P. F. (1998), *International project financing: an overview*, Project financing 1998-Building infrastructure projects in developing markets, Practicing Law Institute, New York.

66. Freeman R. E. (1984), *Development: case study report on the Annapurna and Gorkha Regions of Nepal Kathmandu, Paper presented at the International Centre for Integrated Mountain Development, Centre for Environment Studies.*
67. Freeman R. E., Harrison J., Wicks A. C., Parmar B. L. và De Colls S. (2010), *Stakeholder Theory: The State of the Art*, Published in the United States of America by Cambridge University Press, New York.
68. Fu W. K., Drew D. S. và Lo H. P. (2002), “The effect of experience on contractors' competitiveness in recurrent bidding”, *Construction Management and Economics*, 20(8), tr. 655-666.
69. Garvin M.J. (2010), “Enabling Development of the Transportation PPP market in the United States”, *Journal of construction engineering and management*, 136(4).
70. Geroniks A. và Lejnieks P. (2015), “Critical success factors for private public partnership (PPP) implementation in Latvia”, *SSE Riga Student Research Papers*, 11(176).
71. Gómez-Ibáñez J. A. và Meyer J. R. (1993), *Going Private: The International Experience with Transport Privatization*, Washington, D.C.: The Brookings Institution.
72. Gopi A. và Ramayah T. (2007), “Applicability of theory of planned behavior in predicting intention to trade online: Some evidence from a developing country”, *International Journal of Emerging Markets*, 2(4), tr. 348-360.
73. Government of Ghana (2011), *National Policy on Public Private Partnerships (PPP)*.
74. Government of India và Planning Commission (2004), *PPP Sub-Group on Social Sector*.
75. Gupta M. C. và Narasimham S. V. (1998), “Discussion of ‘CSFs in competitive tendering and negotiation model for BOT projects’ by R.L. K. Tiong”, *Journal of Construction Engineering and Management*, ASCE. 124(5), tr. 430.
76. Gil N. và Beckman S. (2009), “Infrastructure meets business: building new bridges, mending old ones”, *California Management Review*, 51(2), tr. 6-29.
77. Hair J.F., Anderson R.E., Tatham R.L. và Black W.C. (1998), *Multivariate Data Analysis*, (5th Edition). Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.
78. Hall D., Lobina E. và de la Motte R. (2005), “Public resistance to privatisation in water and energy”, *Development in Practice*, 15(3&4), tr. 286–301.
79. Hall J. (1998), “Private opportunity, public benefit”, *Fiscal Studies*, 19(2), tr. 121–140.

80. Hambros S. G. (1999), *Public-private partnerships for highways: Experience, structure, financing, applicability and comparative assessment*.
81. Hardcastle C., Edwards P., Akintoye A. và Li B. (2005), “Critical success factors for PPP/PFI projects in the UK construction industry: A factor analysis approach”, *Construction Management and Economics*, 23(5), tr. 459-471.
82. Harms P. và Ursprung H. W. (2002), “Do civil and political repression really boost foreign direct investments”, *Economic Inquiry*, 40(4), tr. 651-663.
83. Hoàng Anh Tuấn (2019), *Quản lý hiệu quả dự án đầu tư phát triển đô thị theo hình thức đối tác công - tư ở Việt Nam*, Luận án tiến sĩ, Đại học Kiến trúc.
84. Hoàng Trọng và Chu Nguyễn Mộng Ngọc (2005), *Phân tích dữ liệu nghiên cứu với SPSS*, NXB Thống kê.
85. Hong Nhung Dao (2017), *The Effects of Public Private Partnerships on Partnering Private Sector Firms - Hong Nhung Dao*, Published PhD thesis, RMIT University.
86. Hood J., Fraser I. và McGarvey N. (2006), “Transparency of risk and reward in UK public-private partnerships”, *Public Budgeting & Finance*, 26(4), tr. 40-58.
87. Howard J.A. và Sheth J.N. A (1967), Theory of Buyer Behavior, in Moyer, R. (ed.) “Changing Marketing System”, *Proceedings of the 1967 Winter Conference of the American Marketing Association AMA*, tr. 253-262.
88. Huỳnh Thị Thúy Giang (2012), *Hình thức hợp tác công - tư để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ*, Luận án tiến sĩ, Đại học Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh.
89. IFRC (2010), *Project/Programme planning Guidance manual*.
90. Inter-American Development Bank (2015), *Lessons learned and best practices in Public-Private Partnership projects*.
91. International Institute for Sustainable Development (IISD) (2015), *Public- Private Partnerships in China*, On 2014 as a landmark year, with past and future challenges (2015).
92. International Monetary Fund (2006), *Public-private partnerships, government guarantees, and fiscal risk*, Washington D.C: World Bank Publications.
93. Irwin T. C (2007), *Government Guarantees: Allocating and Valuing Risk in Privately Financed Infrastructure Projects*, Directions in Development; Infrastructure. Washington, DC: World Bank.

94. Ismail S. (2013), “Critical success factors of public private partnership (PPP) implementation in Malaysia”, *Asia-Pacific Journal of Business Administration*, 5(1), tr. 6-19.
95. Ismail S. (2013), “Factors Attracting the Use of Public Private Partnership in Malaysia”, *Journal of Construction in Developing Countries*, 18, tr. 95-108.
96. Ismail S. (2014), “Driving forces for implementation of public private partnerships (PPP) in Malaysia and a comparison with the United Kingdom”, *Journal of Economic and Administrative Sciences*, 30(2), tr. 82-95.
97. Jefferies M., Gameson R. và Rowlinson S. (2002), “Critical success factors of the BOOT procurement system: reflections from the Stadium Australia case study”, *Engineering Construction and Architectural Management*, 9(4), tr. 352-361.
98. Jing Du, Hongyue Wu và Lei Zhu (2018), *Influencing Factors on Profit Distribution of Public-Private Partnership Projects: Private Sector’s Perspective*, Advances in Civil Engineering.
99. Jones I., Zamani H. và Reehal R. (1996), *Financing models for new transport infrastructure*, chủ biên, Luxembourg: OPEC.
100. Joshi P. (2001), *Law Relating to Infrastructure Projects*, New Delhi: Butterworths.
101. Kirama A. và Mayo A. W. (2016), “Challenges and prospects of private sector participation in solid waste management in Dar es Salaam City, Tanzania”, *Habitat Int*, 53(195-205).
102. Kwak Y. H., Chih Y. và Ibbs C. W. (2009), “Towards a Comprehensive Understanding of Public Private Partnerships for Infrastructure Development”, *California Management Review*, 51(2), tr. 51-78.
103. Khan A., Jamil M. và Sattar M. (2008), *The trend of build operate and transfer (BOT) projects in Pakistan*, *First International Conference on Construction in Developing Countries (ICCIDC-I)*, chủ biên, Advancing and Integrating Construction Education. Research & Practice, Karachi, Pakistan.
104. Khanom A.N (2010), “Conceptual Issues in Defining Public Private Partnerships (PPPs)”, *International Review of Business Research Papers*, 6(2), tr. 150 -163.
105. Li B. (2003), *Risk management of construction Public-Private Partnership projects*, Published PhD thesis, School of the Built and Natural Environment, Glasgow Caledonian University, Glasgow, Scotland.

106. Li B., Akintoye A., Edwards P. J. và Hardcastle C. (2005a), *The allocation of risk in PPP/PFI construction projects in the UK*, International Journal of Project Management. 23(1), tr. 25-35.
107. Li B., Akintoye A., Edwards P.J. và Hardcastle C. (2005b), *Perceptions of positive and negative factors influencing the attractiveness of PPP/PFI procurement for construction projects in the UK: Findings from a questionnaire survey*, Engineering, Construction and Architectural Management. 12(2), tr. 125–148.
108. Li B., Akintoye A., Edwards P.J. và Hardcastle C. (2005c), “Critical success factors for PPP/PFI projects in the UK construction industry”, *Construction Management Economics*, 23(5), tr. 459–471.
109. Li T. H. Y., Ng S. T. và Skitmore M. (2012), “Public participation in infrastructure and construction projects in China: From an EIA-based to a whole-cycle process”, *Habitat International*, 36(1), tr. 47-56
110. Mai Thị Thu, Nguyễn Văn Phúc, Đặng Ngọc Trâm và Nguyễn Đoàn Trang (2015), *Phương thức đối tác công tư (PPP): Kinh nghiệm quốc tế và khuôn khổ thể chế tại Việt nam*.
111. Maluleka K. J. (2008), *Transport economic regulatory intervention in the transport infrastructure: a public-private partnership exploratory study*, University of South Africa, Pretoria, Thesis, University of South Africa.
112. Markom R. và Ali E. (2012), “A legal analysis of successful and problematic build operate and transfer (BOT) projects in Malaysia”, *International Journal of Business and Society*, 13(2), tr. 133-150.
113. McKinsey Center for Business and Environment (2016), *Financing change: How to mobilize private-sector financing for sustainable infrastructure*.
114. Mia I., Estrada J. và Geiger T. (2007), *Benchmarking National Attractiveness for Private Investment in Latin American Infrastructure*, World Economic Forum.
115. Ministry of Land (2002), *Guidelines for BOT Road Project Development under Public-Private Partnership*.
116. Mladenovic G., Vajdic N., Windsch B. và Temeljotov-Salaj A. (2013), “Use of key performance indicators for PPP transport projects to meet stakeholders performance objectives”, *Built Environment Project and Asset Management in Engineering*, 3(2), tr. 228-249.
117. Mossman F. H. và Morton N. (1957), *Principles of Transportation*, (e-book).

118. National Audit Office (NAO) (2008), *Making Changes in Operational PFI Projects*.
119. Nijmeijer K. J., Fabbriotti I. N. và Huijsman R. (2014), “Making franchising work: A framework based on a systematic review”, *Int. J. Manage. Rev.*, 16(1), tr. 62-83.
120. Ng S. T., Wong Y. M. và Wong J. M. (2012), “Factors influencing the success of PPP at feasibility stage-a tripartite comparison study in Hong Kong”, *Habitat International*, 36(4), tr. 423-432.
121. Ng S. T., Wong Y. M. W. và Wong J. M. W. (2010), “A structural equation model of feasibility evaluation and project success for publicprivate partnerships in Hong Kong”, *IEEE Trans. Eng. Manage.*, 57(2), tr. 310-322.
122. Ngô Ngọc Thắng, Hoàng Văn Hoan và Nguyễn Vĩnh Thanh (2015), *Hợp tác công tư ở Việt nam trong điều kiện kinh tế thị trường và hội nhập quốc tế*, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia - Sự thật, Hà Nội.
123. Nguyễn Bạch Nguyệt và Từ Quang Phương (2007), *Giáo trình Kinh tế đầu tư*, NXB Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội.
124. Nguyễn Hồng Thái và Thân Thanh Sơn (2013), *PPP trong phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ*, Tạp chí Kinh tế và Dự báo. 19.
125. Nguyễn Ngọc Hà và Trần Nam Trung (2015), “Bài học từ thực tiễn triển khai mô hình PPP tại Mỹ và Australia”, *Tạp chí tài chính*, tháng 2/2015.
126. Nguyễn Thị Hồng Minh (2016), *Quản lý Nhà nước đối với dự án đầu tư theo hình thức PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam*, Luận án tiến sĩ, Đại học Kinh tế Quốc dân.
127. Nguyễn Thị Hồng Nhung (2017), *Tác động của chính sách tỷ giá đến thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài ở Việt Nam*, Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Kinh tế quốc dân.
128. Nguyễn Thị Ngọc Huyền (2013), *Đầu tư theo hình thức PPP trong xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam*, Đề tài khoa học cấp Bộ, B2011.06.04.
129. Nguyễn Thu Thủy (2016), “Kinh nghiệm quốc tế về đối tác công - tư và bài học ở Việt Nam”, *Tạp chí Tổ chức Nhà nước*, tháng 7/2016.
130. Nguyễn Trọng Cơ và Lê Xuân Trường (2016), “Hợp tác công tư trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ - lý luận và thực tiễn”, *Tạp chí Tài chính*, 626.
131. Nguyễn Văn Thắng (2013), *Thực hành nghiên cứu trong kinh tế và quản trị kinh doanh*, NXB Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội.

132. OECD (2006), “The Challenge of Capacity Development: Working Towards Good Practice”, *OECD Papers*, *OECD Publishing*, 6(1), tr. 1-37.
133. Ojo G. K. (2012), “Project characteristics influence on risk associated with construction clients’ cash flow prediction”, *Journal of Research in International Business and Management*, 2(5), tr. 142-150.
134. Olsen O.S. (2009), *Guidelines for Government Support to Public–Private Partnership (PPP) Projects*, <https://www.carecprogram.org/uploads/Guidelines-for-Government-Support-to-Public-Private-Partnership-PPP-Projects.pdf>.
135. Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) (2008), *Public Private Partnerships: In Pursuit of Risk Sharing and Value for Money*, 37th Session of the Public Governance Committee.
136. Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) (2014), *Private financing and government support to promote long - term investments in infrastructure*.
137. Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) (2016), *Infrastructure Investment*, <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-investment.htm>.
138. Osei - Kyei R., Dansoh A. và Ofori - Kuragu J. K. (2014), “Reasons for adopting Public-Private Partnership (PPP) for construction projects in Ghana”, *International Journal of Construction Management*, 14(4), tr. 227-238.
139. Osei–Kyei R. và Chan A. P. C. (2015b), “Developing Transport Infrastructure in Sub-Saharan Africa through Public-Private Partnerships: Policy Practice and Implications”, *Transport Reviews*, 36(2), tr. 170-186.
140. Osei–Kyei R. và Chan A. P. C. (2017), “Factors attracting private sector investments in public-private partnerships in developing countries: A survey of international experts”, *Journal of Financial Management of Property and Construction*, 22(1), tr. 92-111.
141. Osei-Kyei R. và Chan A.P.C. (2015a), “Review of studies on the Critical Success Factors for Public-Private Partnership (PPP) projects from 1990 to 2013”, *International Journal of Project Management*, 33(6), tr. 1335-1346.
142. Pallant J. (2005), *SPSS Survival Manual: A Step by Step Guide to Data Analysis Using the SPSS Program*, 12th ed.; Allen and Unwin: Crows Nest, Australia.
143. Panayotou T. (1998), *The role of private sector in sustainable infrastructure development*, chủ biên, Environment Discussion Paper No. 39, February 1998.



144. Percoco M. (2014), “Quality of institutions and private participation in transport infrastructure investment: Evidence from developing countries”, *Transportation Research Part A* 70, tr. 50-58.
145. Porter M. E. và Kramer M. R. (2011), “Creating Shared Value”, *Harvard Business Review*, 89, tr. 62-77.
146. Prost L., Makowski D. và Jeuffroy M.H. (2008), “Comparison of stepwise selection and Bayesian model averaging for yield gap analysis”, *Ecol. Model.* 219(66-76).
147. Public Private Partnership Office (2012), *Your Guide to Public Private Partnership in Bangladesh*.
148. Puschel J., Mazzon J.A. và Hernandez J.M.C. (2010), “Mobile Banking: Proposition of Integrated Adoption Intention Framework”, *International Journal of Bank Marketing*, 28, tr. 389-409.
149. Phạm Diễm Hằng (2019), *Nghiên cứu thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hình thức đối tác công - tư ở Việt Nam*, Luận án tiến sĩ, Đại học Giao thông vận tải.
150. Phạm Dương Phương Thảo và Phan Thị Bích Nguyệt (2014), “Thu hút vốn đầu tư từ mô hình đầu tư công - tư (PPP)”, *Tạp chí Tài chính*, số 5 - 2014.
151. Qiao L., Wang S.Q., Tiong R.L.K. và Chan T.S. (2001), “Framework for critical success factors of BOT projects in China”, *Journal of Project Finance*, 7(1), tr. 53- 61.
152. Queiroz C., Vajdic N. và Mladenovic G. (2013), “Public-private partnerships in roads and government support: Trends in transition and developing economies”, *Transp. Plann. Technol.* 36(3), tr. 231–243.
153. Quốc hội (2008), *Luật Giao thông đường bộ, số 23/2008/QH12, ban hành ngày 13 tháng 11 năm 2008*.
154. Quốc hội (2013), *Luật Đấu thầu số 43/2013/QH13, ban hành ngày 26 tháng 11 năm 2013*.
155. Quốc hội (2014), *Luật Đầu tư số 67/2014/QH13, ban hành ngày 26 tháng 11 năm 2014*.
156. Reinhardt W. (2011), “The Role of Private Investment in Meeting U.S. Transportation Infrastructure Needs”, *Public Works Financing*, Vol. 260, May 2011.
157. Sader F. (2000), *Attracting FDI into infrastructure: Why is it so difficult*, Washington DC, World Bank.

158. Sanni A. O. (2016), “*Factors determining the success of public private partnership projects in Nigeria*”, *Construction Economics and Building*, 16(2), tr. 42-55.
159. Shendy R., Kaplan Z. và Mousley P. (2011), *Toward better infrastructure: conditions, constraints and opportunities in Financing PPP in select African Countries*, chủ biên, The World Bank, Washington, DC, USA.
160. Shi S., Chong H. Y., Liu L. và Ye X. (2016), “Examining the Interrelationship among Critical Success Factors of Public Private Partnership Infrastructure Projects”, *Sustainability*, 8, 1313.
161. Soderlund M. và Ohman N. (2003), “Behavioral Intentions in Satisfaction Research Revisited”, *Journal of Consumer Satisfaction, Dissatisfaction and Complaining Behavior*, 16(53-66).
162. Songer A.D. và Molenaar K.R. (1997), “Project characteristics for successful public-sector design-build”, *Journal of Construction Engineering and Management*, ASCE, March, 123(1), tr. 34-40.
163. Stephan F. Jooste và W. Richard Scott (2009), *Organizations Enabling Public Private Partnerships: An Organization Field Approach*
164. Sy D. T., Likhitrungsilp V., Onishi M. và Phong N. T. (2016), “Different perceptions of concern factors for strategic investment of the private sector in public-private partnership transportation projects”, *ASEAN Engineering Journal Part C*, 5(2), tr. 5.
165. Tabachnick B. G. và Fidell L. S. (1996), *Using Multivariate Statistics, 3rd Edition*, New York: Harper Collins.
166. Tang T. (2016), *Research on Bidding Decision-Making of PPP Project Based on the Theory of Planned Behavior and Prospect Theory*, Ph.D. Dissertation, Tianjin University, Tianjin, China.
167. Taylor S. và Todd P. (1995), “Understanding Information Technology Usage: A Test of Competing Models”, *Information Systems Research*, 6(2), tr. 144-176.
168. Torrance M. (2009), “The rise of a global infrastructure market through relational investing”, *Economic Geography*, 85, tr. 75-97.
169. Tuan L. A. (2016), *Principal factors for Private Public Partnership (PPP) implementation in Vietnam: a mixed methods study*, Published PhD thesis, University of Technology Sydney.

170. Từ Quang Phương và Phạm Văn Hùng (2013), *Kinh tế đầu tư*, Nhà xuất bản Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội.
171. Thân Thanh Sơn (2013), “Hình thức hợp tác công tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ trên thế giới và bài học kinh nghiệm cho Việt Nam”, *Tạp chí Khoa học công nghệ*, Trường Đại học Công nghiệp Hà Nội. 15, tr. 67-73.
172. Thân Thanh Sơn (2014), *Nghiên cứu phân bố rủi ro trong hình thức hợp tác công tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam*, Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Giao thông vận tải
173. The United Republic of Tanzania (2009), *National Public Private Partnership (PPP) Policy*.
174. The Urban Land Institute (ULI) (2005), *Ten principles in successful Public-Private Partnerships*, Washington.
175. Thomsen S. (2005), *Encouraging public-private partnerships in the utilities sector: the role of development assistance*.
176. Trần Đình Thiên và Phí Vĩnh Tường (2015), *Phát triển hạ tầng giao thông Việt nam đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế*, Hội thảo “Vốn cho phát triển hạ tầng giao thông: Nhu cầu và giải pháp”, tháng 9/2015.
177. Trebilcock M. và Rosenstock M. (2015), “Infrastructure Public-Private Partnerships in the Developing World: Lessons from Recent Experience”, *The Journal of Development Studies*, 51(4), tr. 335-354.
178. Unido (1996), *Guidelines for infrastructure development through BOT projects*, United Nations Industrial Development Organisation, Vienna.
179. United Nations Economic Commission for Europe (2008), *Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships*, United Nations.
180. Venkat Raman A. (2004), *Those Who Matter: Group-based Stakeholder Analysis*, In The 2004 Pfeiffer Annual (Consulting) edited by E. Biech. San Francisco: John Wiley & Sons Inc., pp. 97-108.
181. Walker D. H. T. (1995), “An investigation into construction time performance”, *Construction Management and Economics*, 13(3), tr. 263-274.
182. Walker K. (2010), “A Systematic Review of the Corporate Reputation Literature: Definition, Measurement, and Theory”, *Corporate Reputation Review*, 12(4), tr. 357-387

183. Wang L. (2017), *The motivation and barriers for Chinese private sector firms to participate in Public-Private Partnership (PPP) infrastructure projects in China: A new institutional economics perspective.*, <https://www.researchgate.net/publication/>.
184. Waziri B. S. và Isa Y. (2017), “Critical Success Factors for the Implementation of Build-Operate-Transfer (BOT) Projects for Infrastructure Development in Nigeria”, *International Journal of Innovative Scientific & Engineering Technologies Research*, 5(1), tr. 1-12.
185. World Bank (2007), *Public-Private Partnership Units: Lessons for their Design and Use in Infrastructure*, Washington D.C:World Bank Publications.
186. World Bank (2009), *Attracting investors to African Public-Private Partnership: A project preparation guide*, chủ biên, Washington DC: World Bank publications.
187. World Bank (2014), *Public Private Partnerships – reference guide version 2.0*
188. World Bank (2016), *The state of PPPs: Infrastructure Public-Private Partnerships in Emerging Markets & Developing Economies 1991-2015*.
189. World Bank (2017), *Caribbean Public-Private Partnerships (PPP) Toolkit: Developing Infrastructure and Improving Service Delivery*.
190. Wyman O. (2017), *Bridging the infrastructure gap: Engaging private sector in critical national development - Benefits, risks and key success factors*.
191. Ye X., Shi S., Chong H. Y., Fu X., Liu L. và He Q. (2018), “Empirical Analysis of Firm’ Willingness to Participate in Infrastructure PPP Project”, *Journal of Construction Engineering and Management*, 144(1).
192. Yescombe E.R. (2007), *Public-Private Partnerships: Principles of Policy and Finance*, Elsevier Ltd.
193. Zhan X. Q. (2006), “Public Clients’ Best Value Perspectives of Public Private Partnerships in Infrastructure Development”, *Journal of Construction Engineering and Management*, 132(2), tr. 107-114.
194. Zhang X. Q. (2005b), “Critical success factors for public-private partnerships in infrastructure development”, *Journal of Construction Engineering and Management*, 131(1), tr. 3-14.
195. Zhang X. Q. và Kumaraswamy M. M. (2001), “Hong Kong experience in managing BOT projects”, *J. Constr. Eng. Manage*, 127(2), tr. 154-162.

196. Zhang X. và Soomro A. M. (2015), “Failure path analysis with respect to private sector partners in transportation public-private partnerships”, *Journal of Management in Engineering*, 32(1).
197. Zhang X.Q. (2005a), “Paving the Way for Public-Private Partnerships in Infrastructure Development”, *Journal of Construction Engineering and Management*, 131(1), tr. 71-80.

## PHỤ LỤC

### PHIẾU KHẢO SÁT

Về nhận định hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam của Doanh nghiệp/Nhà đầu tư

Xin kính chào quý Ông/Bà.

Tôi xin phép được giới thiệu đến quý Ông/Bà, tôi tên là Nguyễn Quang Đức, đang làm nghiên cứu sinh tại Trường Đại học Kinh tế quốc dân, TP.Hà Nội.

Hiện tôi đang nghiên cứu đề tài “Các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam”. Mục đích nghiên cứu của đề tài là tìm ra những thuận lợi và khó khăn để từ đó đề xuất các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Tôi rất mong quý Ông/Bà vui lòng dành một ít thời gian trả lời các câu hỏi dưới đây. Tất cả các ý kiến, nhận định của quý Ông/Bà đều có giá trị cho nghiên cứu của đề tài.

Tôi xin cam đoan và chịu trách nhiệm về các thông tin và kết quả từ phiếu khảo sát chỉ được sử dụng cho mục đích nghiên cứu của đề tài.

Trân trọng cảm ơn quý Ông/Bà!

### I. PHẦN THÔNG TIN CHUNG

1. Họ và tên (không bắt buộc):

2. Chức vụ hiện tại:

3. Số năm kinh nghiệm công tác:

☐ Từ 1 năm đến 5 năm

☐ Từ 6 năm đến 10 năm

☐ Từ 11 năm đến 15 năm

☐ Trên 15 năm

4. Địa chỉ email:

5. Điện thoại:

6. Tên Doanh nghiệp/Nhà đầu tư:

7. Địa chỉ:

8. Lĩnh vực hoạt động:

☐ Xây dựng    ☐ Kinh doanh thương mại    ☐ Công nghiệp

☐ Dịch vụ    ☐ Lĩnh vực khác (xin hãy ghi cụ thể):

## 9. Thời gian hoạt động của doanh nghiệp

- ☐ Dưới 1 năm    ☐ Từ 1 năm đến 5 năm    ☐ Trên 15 năm  
☐ Từ 6 năm đến 10 năm    ☐ Từ 11 năm đến 15 năm

## 10. Loại hình doanh nghiệp

- ☐ Nhà nước    ☐ Hợp danh    ☐ Tư nhân  
☐ Cổ phần    ☐ Trách nhiệm hữu hạn    ☐ Khác:

## 11. Số lượng dự án PPP (BOT, BT, BOO...) đã thực hiện

- ☐ ☐ Từ 1 đến 3 dự án    ☐ Trên 3 dự án (ghi cụ thể số lượng):

## II. PHẦN ĐÁNH GIÁ CÁC NHÓM NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN HIỆU QUẢ MÔ HÌNH HỢP TÁC CÔNG - TƯ TRONG ĐẦU TƯ CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI VIỆT NAM CỦA DOANH NGHIỆP/NHÀ ĐẦU TƯ

Xin quý Ông/Bà là đại diện cho Doanh nghiệp/Nhà đầu tư mà mình đang công tác hãy cho biết mức độ đồng ý đối với các nhận định sau đây bằng cách đánh dấu “X” vào một ô tương ứng với các lựa chọn theo 5 mức độ sau đây:

- ☐ 1. Rất không đồng ý    ☐ 2. Không đồng ý    ☐ 3. Trung lập  
☐ 4. Đồng ý    ☐ 5. Rất đồng ý

### 12. Nhóm nhân tố liên quan đến sự cam kết của Nhà nước cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP

| Các nhân tố  | 1.Rất không đồng ý         | 2.Không đồng ý             | 3.Trung lập                | 4.Đồng ý                   | 5.Rất đồng ý               |
|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 12.1. Nhà nước cam kết đưa ra các giải pháp và nguồn lực tốt nhất cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 12.2. Nhà nước thực hiện hoạch định phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP  | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |

| Các nhân tố  | 1.Rất<br>không<br>đồng ý   | 2.Không<br>đồng ý          | 3.Trung<br>lập             | 4.Đồng<br>ý                | 5.Rất<br>đồng<br>ý         |
|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 12.3. Nhà nước không cần thiết phải xây dựng các chính sách cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP                 | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 12.4. Nhà nước cần phải thiết lập cơ quan chuyên trách quản lý PPP ở các cấp từ Trung ương đến địa phương  | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 12.5. Nhà nước cần phải thực hiện giám sát và đánh giá các dự án đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP                | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 12.6. Nhà nước không cần thiết phải xác định những dự án đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam được thực hiện phù hợp theo hình thức PPP | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 12.7. Sự tham gia của phần vốn Nhà nước vào các dự án PPP là cần thiết   | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 12.8. Nhà nước cần phải cung cấp các khoản bảo lãnh để giảm thiểu rủi ro cho Doanh nghiệp/Nhà đầu tư trong thực hiện các dự án PPP                             | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 12.9. Nhà nước không cần thiết phải có kinh nghiệm về quản lý các dự án PPP  | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 12.10. Nhà nước cần phải đưa ra các ưu đãi và đảm bảo đầu tư (liên quan đến thuế, giải quyết tranh chấp, cân đối ngoại tệ...)                                  | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| <b>12.11. Nhà nước cần phải thực hiện truyền thông để nâng cao nhận thức, hiểu biết và tạo ra sự đồng thuận trong cộng đồng đối với hình thức PPP</b>          | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |



**13. Nhóm nhân tố liên quan đến Môi trường đầu tư cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP**

| <b>Các nhân tố</b>  | <b>1.Rất không đồng ý</b>  | <b>2.Không đồng ý</b>      | <b>3.Trung lập</b>         | <b>4.Đồng ý</b>            | <b>5.Rất đồng ý</b>        |
|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 13.1. Môi trường đầu tư có khung pháp lý đầy đủ và thuận lợi  | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 13.2. Môi trường đầu tư ổn định về chính trị  | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 13.3. Môi trường đầu tư có chính sách kinh tế thuận lợi và điều kiện kinh tế vĩ mô ổn định  | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 13.4. Môi trường đầu tư có thị trường tài chính thuận lợi về các công cụ tài chính như tín dụng, trái phiếu, cổ phiếu                                     | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 13.5. Môi trường đầu tư công bằng, dân chủ và ít tham nhũng   | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 13.6. Môi trường đầu tư không cần thiết minh bạch các thông tin chi tiết về những dự án PPP, danh mục dự án và quá trình lựa chọn Doanh nghiệp/Nhà đầu tư | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 13.7. Môi trường đầu tư có nhiều đối tác đủ năng lực thực hiện dự án PPP cùng với Doanh nghiệp/Nhà đầu tư   | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |

**14. Nhóm nhân tố liên quan đến Hỗ trợ của bên cho vay trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP**

| Các nhân tố  | 1.Rất không đồng ý         | 2.Không đồng ý             | 3.Trung lập                | 4.Đồng ý                   | 5.Rất đồng ý               |
|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 14.1. Tổ chức tín dụng sẵn có các khoản cho vay trung và dài hạn   | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 14.2. Tổ chức tín dụng tin tưởng Doanh nghiệp/Nhà đầu tư về khả năng thanh toán các khoản nợ                           | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 14.3. Tổ chức tín dụng chủ động trong tạo điều kiện cho Doanh nghiệp/Nhà đầu tư tiếp cận nguồn vốn tín dụng            | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 14.4. Đội ngũ cán bộ của tổ chức tín dụng không cần thiết có năng lực và kinh nghiệm liên quan đến thực hiện dự án PPP | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |

**15. Nhóm nhân tố liên quan đến Đặc điểm dự án đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP**

| Các nhân tố  | 1.Rất không đồng ý         | 2.Không đồng ý             | 3.Trung lập                | 4.Đồng ý                   | 5.Rất đồng ý               |
|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 15.1. Cần thiết phải có sự phân bổ và chia sẻ rủi ro hợp lý giữa các bên tham gia dự án PPP giao thông | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 15.2. Dự án cần phải khả thi về tài chính  | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| <b>15.3. Dự án cần phải khả thi về kỹ thuật</b>  | <b>1</b>                   | <b>2</b>                   | <b>3</b>                   | <b>4</b>                   | <b>5</b>                   |

**16. Nhóm nhân tố liên quan đến Thái độ của Doanh nghiệp/Nhà đầu tư đối với đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP**

| Các nhân tố  | 1.Rất không đồng ý         | 2.Không đồng ý             | 3.Trung lập                | 4.Đồng ý                   | 5.Rất đồng ý               |
|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 16.1. Doanh nghiệp/Nhà đầu tư đánh giá đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP là một ý tưởng tốt | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 16.2. Doanh nghiệp/Nhà đầu tư đánh giá đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo hình thức PPP là một ý tưởng đúng đắn     | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 16.3. Doanh nghiệp/Nhà đầu tư không thích ý tưởng đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP         | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |

**17. Nhóm nhân tố liên quan đến Năng lực và kinh nghiệm của Doanh nghiệp/Nhà đầu tư cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP**

| Các nhân tố   | 1.Rất không đồng ý         | 2.Không đồng ý             | 3.Trung lập                | 4.Đồng ý                   | 5.Rất đồng ý               |
|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 17.1. Doanh nghiệp/Nhà đầu tư cần có năng lực chuyên môn để thực hiện dự án PPP               | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 17.2. Doanh nghiệp/Nhà đầu tư cần có năng lực tài chính để thực hiện dự án PPP                | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 17.3. Doanh nghiệp/Nhà đầu tư cần có năng lực quản lý để thực hiện dự án PPP                  | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 17.4. Doanh nghiệp/Nhà đầu tư không cần thiết phải có năng lực quan hệ để thực hiện dự án PPP | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 17.5. Doanh nghiệp/Nhà đầu tư cần có kinh nghiệm thực hiện dự án PPP                          | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |

**18. Nhóm nhân tố liên quan đến sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP**

| Các nhân tố  | 1.Rất không đồng ý         | 2.Không đồng ý             | 3.Trung lập                | 4.Đồng ý                   | 5.Rất đồng ý               |
|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 18.1. Sự hài lòng người sử dụng dịch vụ đối với dự án PPP là rất cần thiết | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 18.2. Người sử dụng dịch vụ sẵn sàng trả phí sử dụng dịch vụ               | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |

**19. Nhóm nhân tố liên quan đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP**

| Các nhân tố   | 1.Rất không đồng ý         | 2.Không đồng ý             | 3.Trung lập                | 4.Đồng ý                   | 5.Rất đồng ý               |
|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 19.1. Doanh nghiệp/Nhà đầu tư rất quan tâm đến lĩnh vực đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP              | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 19.2. Doanh nghiệp/Nhà đầu tư rất hài lòng về kết quả đạt được trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |
| 19.3. Doanh nghiệp/Nhà đầu tư sẵn sàng đầu tư vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP trong thời gian tới       | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 |

Ngoài các nhân tố thuộc những nhóm nhân tố đã trình bày ở trên, theo Ông/Bà có những nhân tố nào khác có thể ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Nếu có, Ông/Bà hãy cho biết tên nhân tố và mức độ đồng ý tương ứng từ 1- rất không đồng ý đến 5- rất đồng ý.

.....

.....

.....

.....

.....

Xin trân trọng cảm ơn sự hợp tác của quý Ông/Bà!

Quý Ông/Bà có ý kiến góp ý, xin vui lòng liên hệ theo địa chỉ: **Nguyễn Quang Đức** - Nghiên cứu sinh Khoa Quản trị kinh doanh, Trường Đại học Kinh tế quốc dân, TP.Hà Nội; điện thoại: 0915866668; Email: nqduc@yahoo.com