

## HỢP TÁC CÔNG TƯ (PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP - PPP) CHO PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG TẠI VIỆT NAM

ThS. Huỳnh Thị Thúy Giang  
ĐH Kinh tế Luật - ĐH Quốc gia TP.HCM

**T**rong nhiều năm qua, Việt Nam phải đối mặt với vấn đề cơ sở hạ tầng giao thông yếu kém và lạc hậu không đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế. Mặc dù, Chính phủ đã nỗ lực cải thiện điều kiện cơ sở hạ tầng giao thông của đất nước nhưng kết quả đạt được chưa cao mà nguyên nhân chính là do sự thiếu hụt nghiêm trọng nguồn vốn đầu tư. Mục đích của bài viết này muốn đề cập đến mô hình đầu tư ít phụ thuộc vào nguồn vốn ngân sách nhà nước và nguồn hỗ trợ chính thức (ODA) để tài trợ cho phát triển cơ sở hạ tầng giao thông Việt Nam – mô hình hợp tác công - tư (Public private partnership - PPP). Từ nghiên cứu kinh nghiệm sử dụng mô hình PPP của các quốc gia trên thế giới, kết hợp với phân tích thực trạng đầu tư trong lĩnh vực hạ tầng giao thông của Việt Nam, từ đó đề xuất một số giải pháp hỗ trợ để hình thức đầu tư này triển khai thành công tại Việt Nam.

### Giới thiệu

Một trong những nhân tố quan trọng của chiến lược quốc gia là phát triển cơ sở hạ tầng giao thông hiện đại để duy trì động lực tăng trưởng cho nền kinh tế. Theo Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2010) tổng chi ngân sách cho đầu tư phát triển trong giai đoạn 2001-2010 khoảng 60 tỷ USD, chiếm khoảng 8,4% GDP và nhu cầu vốn đầu tư phát triển hạ tầng giao thông sẽ tiếp tục tăng lên, chiếm 10-11% GDP trong giai đoạn 2010-2020. Cụ thể, trong 5 năm tới, Việt Nam sẽ cần khoảng 70-80 tỷ USD để đầu tư cho lĩnh vực này. Nhu cầu đầu tư này vượt quá khả năng của ngân sách nhà nước. Vì vậy, việc đưa khu vực kinh tế tư nhân trở thành một đối tác cung cấp dịch vụ giao thông vận tải là một xu thế hợp lý để giải quyết vấn đề khó khăn về vốn đầu tư cho phát triển cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam hiện nay.

### Cơ sở lý thuyết về hợp tác công tư

#### PPP là gì?

PPP là một thỏa thuận hợp đồng dài hạn giữa khu vực công và khu vực tư nhằm khai

thác các kỹ năng và nguồn lực của hai bên để cung cấp các dịch vụ công hoặc phát triển cơ sở hạ tầng công cộng (Akintoye và các đồng tác giả, 2003).

PPP bao gồm nhiều hình thức như hợp đồng xây dựng - vận hành - chuyển giao (Build Operate Transfer-BOT); hợp đồng xây dựng - vận hành - bảo dưỡng (Build Own Operate-BOO); hợp đồng xây dựng - chuyển giao (Build Transfer-BT)... Darrin Grimsey và Mervyn K.Lewis (2004).

So với các hình thức đầu tư khác, PPP có khá nhiều ưu điểm: (i) Hoàn thành dự án đúng tiến độ (Li B. và các đồng tác giả, 2005); (ii) Gia tăng giá trị đồng tiền và cải thiện chất lượng dịch vụ công do áp dụng các giải pháp sáng tạo của khu vực tư nhân (Akintoye và các đồng tác giả, 2003); (iii) Tiếp cận nguồn tài trợ mà không làm tăng gánh nặng cho ngân sách và nợ công; (iv) Chia sẻ rủi ro giữa các bên công cộng và tư nhân (Allen Consulting Group, 2007). Để khai thác những lợi thế của mô hình PPP, ngành giao thông vận tải các nước đã thực hiện nhiều cải cách bao gồm: hoàn thiện khung pháp lý, xây dựng các chính

sách hỗ trợ phù hợp nhằm thu hút khu vực kinh tế tư nhân tham gia cung cấp dịch vụ (ADB, 2000).

### Các yếu tố cơ bản quyết định sự thành công của các dự án PPP

Việc xác định các nhân tố quyết định sự thành công của các dự án PPP rất quan trọng. Các nhà nghiên cứu đã đưa ra một số nhân tố cơ bản có ảnh hưởng đến sự thành công của hình thức đầu tư này ở Bảng 1:

**Bảng 1: Các yếu tố cơ bản quyết định thành công cho các dự án PPP**

Yếu tố	Nguồn
Năng lực của Chính phủ	Boyfield (1992), Jones và các đồng tác giả (1996)
Khung pháp lý đầy đủ	Bennett (1998), Boyfield (1992), Jones (1996)
Ổn định môi trường kinh tế vĩ mô	Qiao và các đồng tác giả (2001), Dailami và Klein (1997)
Phân bổ và chia sẻ rủi ro thích hợp	Qiao và các đồng tác giả (2001), Grant (1996)
Chính sách hỗ trợ của Chính phủ	Kanter (1999), Qiao và các đồng tác giả (2001)

*Nguồn: Y. Hoon Kwak, Ying Yi Chih, C. William Ibbs tổng hợp từ các nghiên cứu, 2009*

Việc chuyển hướng sang mô hình PPP không phải là một hiện tượng mới. Kessides (2004) khẳng định “đầu những năm 1980, các nước công nghiệp đã xem xét lại chính sách công nghiệp vận tải và tự do hóa hệ thống giao thông của mình”. Các nền kinh tế đang chuyển đổi và đang phát triển phải đối mặt với vấn đề thiếu hụt nguồn vốn, sự yếu kém của các doanh nghiệp nhà nước, đã đưa ra các chương trình cải cách thể chế trên diện rộng nhằm cơ cấu lại vai trò của hai khu vực công và tư trong việc cung cấp dịch vụ giao thông vận tải. Tuy nhiên, việc áp dụng hình thức PPP không phải luôn thành công, đặc biệt ở các nước đang phát triển. Hình thức đầu tư này đang gặp nhiều thách thức như: (i) Thời gian đàm phán kéo dài (Ahadzi và các đồng tác giả, 2004); (ii) Khó tiếp cận nguồn tài trợ cho dự án (Jyoti và các đồng tác giả, 1998; ADB, 2000); (iii) Thiếu khung pháp lý và chính sách ưu đãi hợp lý (Blackman và các đồng tác giả, 1999); (iv) Chi phí đấu thầu cao (Akintoye và các tác giả, 2003; Bing Li và

các đồng tác giả, 2005); (v) Phân bổ rủi ro chưa phù hợp (Bing Li và các đồng tác giả, 2005; Ng và Loosemore, 2007; Medda, 2007)

Tất cả những điều này cản trở khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển hạ tầng giao thông. North (1990) nhận định môi trường thể chế rất quan trọng đối với thành công của hình thức PPP. Đặc biệt ở những quốc gia đang phát triển, môi trường thể chế cần thiết để sao cho tạo được sự yên tâm cho các nhà đầu tư bởi vì vốn đầu tư ban đầu trong lĩnh vực hạ tầng giao thông rất lớn và lợi nhuận dự tính trong dài hạn (15 - 30 năm) (Sader, 2000; Lamech và các đồng tác giả, 2003). Chính phủ cần xây dựng một cơ chế về quyền sở hữu ổn định, giảm thiểu chi phí giao dịch để thu hút và duy trì sự tham gia của khu vực kinh tế tư nhân. Để làm được điều này, Chính phủ phải nhận thức được những kỳ vọng của nhà đầu tư, đồng thời cân nhắc thận trọng các rào cản hoặc thách thức cho việc phát triển mô hình PPP (Izzaguirre, 2000; Lamech và các đồng tác giả, 2003).

### Sự cần thiết của hình thức PPP

Sự thiếu hụt ngân sách quốc gia cộng với việc huy động vốn kém hiệu quả và sự giảm sút nguồn vốn ODA đối với các nước đang phát triển đã hạn chế năng lực của Chính phủ trong việc cung cấp hàng hóa công hiệu quả (ADB, 2000). Ngoài ra, nhu cầu gia tăng về dịch vụ cơ sở hạ tầng giao thông để đáp ứng tăng trưởng kinh tế đã tạo động lực tìm kiếm các cơ chế thay thế để cung cấp hạ tầng giao thông như mô hình PPP (ADB, 2000; Ahadzi, 2001; Akintoye và các đồng tác giả, 2003).

Theo lý thuyết X – Leibenstein (1966), sự không hiệu quả của khu vực công xuất phát từ hai yếu tố: (i) Cấu trúc tổ chức của Chính phủ; (ii) Sự can thiệp của Chính phủ bóp méo thị trường, mang đậm bản chất của cơ chế quan liêu. Vì thế, khu vực công sử dụng các nguồn lực không đạt được hiệu quả như mong đợi. Theo lý thuyết này, hình thức hợp tác giữa

hai nhân tố công – tư (PPP) là cần thiết nhằm giảm các nguồn lực X, cải thiện sự không hiệu quả của khu vực công và tận dụng các nguồn lực của thị trường để cung cấp dịch vụ tốt hơn.

**Kinh nghiệm áp dụng PPP ở các nước trên thế giới**

Theo số liệu của Ngân hàng Thế giới, nguồn vốn cam kết cho các dự án PPP năm 2007 ở các nước đang phát triển là 161 tỷ USD với 318 dự án, năm 2008 là 254 tỷ USD với 216 dự án. Tại khu vực Đông Á và Thái Bình Dương, vốn đầu tư PPP trong suốt giai đoạn 2000-2009 chủ yếu tập trung vào 4 quốc gia: Trung Quốc (chiếm 40%), Malaysia (15%),

**Bảng 2: Các hình thức đầu tư PPP được áp dụng ở các nước trên thế giới**

Quốc gia	Hình thức đầu tư	Nguồn
Trung Quốc	BOT	Shanshan Xu (2008)
Nhật Bản	Nhượng quyền thương mại, BOT	Hakim và các đồng tác giả (1996)
Mexico	BOT	Estache và de Rus (2000)
Philippines	BOT	Kerf và các đồng tác giả (1998)
Malaysia	BOT	John L. Ward, Joseph M. Sussman (2006)
Nam Phi	BOT	Binnington (1998)
Italy	BOT	Fayard (2001)

*Nguồn: Tác giả tổng hợp từ các nghiên cứu trên thế giới*

Philippines (14%) và Indonesia (13%). Kết quả Bảng 2 cho thấy, hình thức PPP được sử dụng phổ biến tại các quốc gia là hợp đồng BOT vì theo hình thức đầu tư này khu vực công vẫn giữ quyền sở hữu hợp pháp và giám sát quản lý hợp đồng nhượng quyền (Estache và De Rus, 2000). Chính phủ chỉ cần đưa ra chính sách hỗ trợ phù hợp sẽ thu hút được khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển hạ tầng giao thông.

**Thực trạng về hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông ở Việt Nam**

Nhìn chung, hạ tầng giao thông Việt Nam còn lạc hậu so với khu vực và thế giới, chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển đất nước. Thời gian qua, Chính phủ đã sử dụng nguồn vốn ngân sách và ODA để đầu tư nâng cấp, mở rộng hạ tầng giao thông nhưng hiệu quả vẫn chưa cao. Hợp tác công tư không phải là mới

ở Việt Nam, nó đã được thể chế hóa trong Luật Đầu tư nước ngoài từ năm 1996 dưới các quy định liên quan đến hình thức hợp đồng BOT, BTO hay BT. Sau này, mô hình này tiếp tục được quy định tại Luật Đầu tư 2005 và gần đây là Quyết định 71/2010/QĐ-TTg, ngày 9/11/2010 về hướng dẫn thực hiện thí điểm hình thức đối tác công - tư. Mặc dù Chính phủ có nhiều cải cách và cam kết nhưng đầu tư của khu vực tư nhân (đặc biệt là tư nhân nước ngoài) còn rất hạn chế, cho đến hiện nay chỉ có vài dự án được triển khai dưới dạng hợp đồng BOT hoặc BT và chưa có dự án nào triển khai thí điểm theo Quyết định 71/2010/QĐ-TTg (Bảng 3).

**Bảng 3: Các dự án đầu tư hạ tầng giao thông do khu vực tư nhân thực hiện trong thời gian qua tại Việt Nam**

Hình thức đầu tư	Tình trạng
<b>Hình thức BOT</b>	
- BOT vốn nước ngoài: Dự án vành đai 3 - Hà Nội, Dự án cao tốc Sài Gòn - Biên Hoà - Vũng Tàu	Thất bại
- BOT vốn trong nước: Đường Trường Sơn, Cầu Cỏ May, Dự án An Suong - An Lạc	Thành công
Dự án cầu Ông Thìn, Cầu Bình Triệu II, Đường Huỳnh Tấn Phát, Cao tốc Sài Gòn-Long Thành - Dầu Dãy, Dự án Quận 9 - Nhơn Trạch, Cao tốc Sài Gòn-Trung Lương, Cầu Rạch Miễu	Thất bại
Quốc lộ 1K, Cầu Phú Mỹ - Tp. Hồ Chí Minh	Đang triển khai
<b>Hình thức BT</b>	
- BT vốn trong nước: Dự án sân bay Tân Sơn Nhất - Bình Lợi - Vành đai ngoài	Thành công
Đường trục phía Tây Nam Hà Nội, Cầu Thái Hà, Nâng cấp mở rộng đường 70	Đang triển khai
- BT vốn nước ngoài	Chưa có
<b>Đầu tư theo cơ chế đặc biệt</b> (Hình thức BOT kết hợp sự hỗ trợ ưu đãi đầu tư của Nhà nước): Dự án đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, Dự án đường ô tô cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận	Đang triển khai
<b>Thí điểm theo Quyết định 71/2010/QĐ-TTg:</b> Cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết, Cao tốc Ninh Bình - Thanh Hóa, Cao tốc Mỹ Thuận-Cần Thơ, Nội Bài-Hạ Long, Hạ Long-Móng Cái, Dầu Giây-Đà Lạt, đường Vành đai 3, 4, dự án Metro tại Tp. Hồ Chí Minh...	Chưa kêu gọi được nhà đầu tư tham gia.

*Nguồn: Tác giả tổng hợp từ các báo cáo của Bộ Giao thông Vận tải*

Bảng 3 cho thấy tỷ lệ dự án thành công còn thấp (khoảng 20%), các dự án thành công đều là những con đường huyết mạch như đường Trường Sơn đi sân bay Tân Sơn Nhất, cầu Cỏ May trên quốc lộ 51 đi Vũng Tàu... Số dự án còn lại đang nghiên cứu khả thi, bỏ dở nửa chừng, chuyển sang dự án vốn ngân sách hoặc

ngừng đàm phán. Thực trạng này là do các nguyên nhân sau:

**Về phía nhà nước:**

(i) Vai trò chủ động, tích cực của cơ quan nhà nước trong các dự án PPP rất hạn chế, không phát huy được thế mạnh của mình trong quá trình hợp tác với các nhà đầu tư, nhất là trong quá trình giải phóng mặt bằng, dẫn đến quá trình triển khai chậm, chi phí tăng ảnh hưởng đến cơ hội và lợi nhuận của nhà đầu tư; (ii) Việt Nam chưa có một hành lang pháp lý cụ thể và minh bạch về hình thức đầu tư PPP cho các dự án hạ tầng giao thông, điều này khiến các nhà đầu tư rất e ngại, nhất là các nhà đầu tư nước ngoài. Tuy Chính phủ đã ban hành Quyết định 71/2010/QĐ-TTg nhưng vẫn còn nhiều vấn đề phải nghiên cứu và điều chỉnh cho phù hợp thực tiễn. Quyết định này chưa quy định cụ thể các quyền và nghĩa vụ của mỗi bên khi tham gia hình thức PPP, các điều kiện hỗ trợ, cũng như các hướng dẫn giải quyết trong trường hợp rủi ro bất khả kháng

nhằm củng cố niềm tin của nhà đầu tư vào mối quan hệ hợp tác này; (iii) Mức thu phí ở nước ta thấp hơn so với mặt bằng của khu vực và thế giới, trong khi giá thành xây dựng tương đương gây khó khăn cho việc thu hồi vốn của nhà đầu tư, nhất là trong điều kiện biến động kinh tế hiện nay (lạm phát, tỷ giá, lãi suất ...); (iv) Các chế tài xử lý các vi phạm hợp đồng trong quan hệ hợp tác chưa nghiêm, tính thực thi không cao và chậm trễ khiến cho tính hiệu lực không cao, tạo tâm lý e ngại cho nhà đầu tư; (v) Chính phủ trao BOT cho các doanh nghiệp quốc doanh trên cơ sở đàm phán, chỉ định thầu, không thực hiện đấu thầu cạnh tranh nên tính minh bạch không cao.

**Về phía nhà đầu tư:**

(i) Năng lực tài chính của nhà đầu tư trong nước hạn chế nên rất nhạy cảm với các biến động kinh tế, cộng với sự thiếu nghiêm túc khi thực hiện dự án nên khả năng huy động vốn theo đúng tiến độ thấp; (ii) Nghiên cứu khả thi không được gắn kết



tốt với công tác quy hoạch, dự báo phát triển nên kết quả dự báo thiếu độ tin cậy dẫn đến nguy cơ thất bại trong thu hồi vốn rất lớn; (iii) Các nhà đầu tư nước ngoài có tiềm lực tài chính mạnh nhưng nhạy cảm với các thể chế chưa rõ ràng nên hạn chế đầu tư vào các dự án hạ tầng; (iv) Trong mối quan hệ giữa các bên tham gia đầu tư, rủi ro không được san sẻ cho các bên tham gia đầu tư một cách phù hợp. Nhà đầu tư có khuynh hướng dồn rủi ro cho nhà nước qua đó giảm tính trách nhiệm của nhà đầu tư và làm cho nhà đầu tư thiếu sự năng động cần thiết.

### Một số giải pháp để phát triển hình thức đầu tư PPP cho lĩnh vực hạ tầng giao thông Việt Nam

Theo Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông của Việt Nam gồm 219.192 km đường bộ, 3.143 km đường sắt, 17.139 km đường sông đang khai thác, hơn 90 cảng biển lớn nhỏ và 52 sân bay, 219.192 km cầu đường, tổng nhu cầu vốn đầu tư cho hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông đến năm 2020 dự kiến là 2.119.364 tỷ đồng, tương đương 132,46 tỷ USD. Bình quân mỗi năm cần đầu tư 117.744 tỷ đồng (Bộ Giao thông Vận tải, 2008).

Yêu cầu phát triển hệ thống giao thông phục vụ cho phát triển kinh tế bền vững rất cấp thiết và đòi hỏi một nguồn vốn đầu tư vượt khả năng tài chính của nhà nước. Trong điều kiện hiện tại, khủng hoảng tài chính toàn cầu ảnh hưởng lớn đến nền kinh tế Việt Nam, nợ công có xu hướng tăng mạnh từ 36% GDP năm 2001, lên 52,6% GDP năm 2010 (Ủy ban Tài chính – Ngân sách, 2010) thì phát triển mô hình PPP trong lĩnh vực giao thông là cần thiết. Một số giải pháp để phát triển hình thức PPP trong lĩnh vực hạ tầng giao thông tại Việt Nam như sau:

**Thứ nhất**, hoàn thiện khung pháp lý về hình thức đầu tư PPP trên cơ sở kinh nghiệm của các quốc gia trên thế giới kết hợp với đặc điểm riêng của Việt Nam.

**Thứ hai**, hợp lý hóa các quá trình phê duyệt và các quyền hạn được giao theo hướng tập trung (giảm thiểu nhiều bộ phận của Chính phủ và cơ quan hữu quan liên quan đến quá trình phê duyệt) nhằm giảm thời gian xin phê duyệt các hồ sơ liên quan và tránh trường hợp có sự diễn đạt trái ngược nhau của các cơ quan hữu quan. Ngoài ra, cần ưu tiên xây dựng danh mục dự án PPP được cập nhật liên tục những thông tin mới, đầy đủ nhất và công bố cho tất cả các nhà đầu tư một cách bình đẳng và công khai. Qua danh mục này, nhà đầu tư sẽ thấy được triển vọng của dự án, cũng như những cam kết dài hạn của Chính phủ. Tuy nhiên, để danh mục này thu hút được sự quan tâm của các nhà đầu tư đòi hỏi dự báo nhu cầu giao thông phải được xây dựng trên những khảo sát trung thực, khách quan và khoa học nhằm đưa ra những thông số dự báo có độ sai số thấp. Đồng thời khi xây dựng dự án cần phải tính đến những tác động ảnh hưởng của quy hoạch đến sự thay đổi mật độ giao thông, làm thay đổi doanh thu của dự án cũng như cần có các giải pháp hỗ trợ cụ thể của từng dự án.

**Thứ ba**, cần thành lập một cơ quan quản lý kinh tế giao thông vận tải trực thuộc Bộ Giao thông Vận tải để chắc chắn toàn bộ quá trình PPP được giám sát và quản lý thật tốt. Thiết lập cơ chế “một cửa”, một cơ quan chuyên xúc tiến thu hút đầu tư theo hình thức PPP để quản lý, giám sát thực hiện các dự án PPP cũng như giải quyết các khúc mắc của nhà đầu tư.

**Thứ tư**, cần thiết đánh giá lại cơ cấu thu phí cầu đường hiện hữu tại Việt Nam theo hướng: (i) Bãi bỏ giá thu phí trần hiện nay cho các đường cao tốc; (ii) Điều chỉnh mức giá thu phí tiệm cận với mức giá của các nước trên thế giới như Thái Lan, Hàn Quốc, Trung Quốc... Ngoài ra, Việt Nam nên xem xét việc sử dụng cơ cấu thanh toán được sử dụng

tại nhiều nước phát triển bao gồm “thu phí gián tiếp” thông qua giá xăng dầu, thuế nhập khẩu ô tô... và “thanh toán trực tiếp” để đảm bảo về doanh thu cho các nhà đầu tư tư nhân. Bên cạnh đó, nhà đầu tư được phép tạo thêm thu nhập từ các tiện ích phụ, cụ thể như cho phép nhà đầu tư được khai thác quỹ đất, được thu phí từ việc đặt biển quảng cáo, xây dựng và hoạt động các nhà hàng, trạm xăng, cửa hàng sửa chữa xe và trung tâm mini cho thuê dọc tuyến... nhằm tăng khả năng thu hồi vốn và sức hấp dẫn khi đầu tư dự án giao thông vận tải. Những vấn đề này cần được cụ thể hóa trong văn bản pháp luật.

**Thứ năm**, xây dựng cơ chế phân chia trách nhiệm, rủi ro và lợi ích giữa khu vực công - khu vực tư theo hướng rủi ro phải chia sẻ cho bên có khả năng quản lý và xử lý tốt nhất, tức là rủi ro được chuyển giao một cách tối ưu, không phải là tối đa cho nhà đầu tư. Nhìn chung các rủi ro về chính sách thì nhà nước phải gánh chịu, rủi ro về vận hành và thương mại sẽ do nhà đầu tư gánh chịu.

**Thứ sáu**, tăng cường sự hợp tác của các tổ chức đa phương trong kêu gọi tài trợ cho các dự án PPP trong lĩnh vực giao thông vận tải. Một nét đặc trưng chung của các dự án PPP ở các nước có nền kinh tế thị trường mới nổi hoặc đang phát triển thì xu hướng chung là được hỗ trợ bởi các tổ chức trung gian phát triển đa phương như IFC, WB, IBRD... (IMF, 2006). Rõ ràng, với kinh nghiệm, mối quan hệ và tiềm lực tài chính, các tổ chức đa phương có khả năng góp phần cho sự thành công của các dự án PPP cũng như hoạt động thu hút các nhà đầu tư tư nhân, nhất là các nhà đầu tư nước ngoài. Sự hỗ trợ đó được thực hiện dưới các hình thức tư vấn xây dựng thể chế chính sách, cung cấp vốn, giảm thiểu rủi ro tiền tệ (tài trợ đồng nội tệ bằng cách phát hành trái phiếu đồng nội tệ do ADB đã làm tại Trung Quốc, Ấn Độ, Malaysia, Philippines, Thái Lan hoặc giao dịch hoán đổi trên thị trường)...

## **Kết luận**

PPP đã và đang được sử dụng rộng trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng giao thông ở hơn 85 quốc gia. Nó trở thành một phương pháp đầu tư đem lại các cách tiếp cận về cân nhắc rủi ro một cách nghiêm ngặt, sử dụng các đặc điểm kỹ thuật, một quy trình đấu thầu mang tính cạnh tranh và chuyên môn khu vực tư nhân cùng các đổi mới khác. PPP là chương trình đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông cấp thiết không bị các tác dụng phụ của áp lực chính sách tài chính, làm tăng giá trị đồng tiền và cung cấp dịch vụ công hiệu quả hơn.

Cũng như các nước trên thế giới, Việt Nam cũng thiếu hụt vốn đầu tư cho hạ tầng giao thông vận tải, thậm chí sự thiếu hụt này càng trầm trọng hơn vì Việt Nam là nước đang phát triển, cần thiết tăng cường huy động vốn từ khu vực tư nhân trong và ngoài nước nhằm giảm bớt gánh nặng cho ngân sách. Tuy nhiên, nếu thực trạng này vẫn tồn tại thì Việt Nam sẽ không thể phát triển một hệ thống hạ tầng giao thông hiện đại đáp ứng yêu cầu tăng trưởng bền vững. Hơn nữa khủng hoảng tài chính toàn cầu tạo ra nhiều thách thức: lãi suất tăng, qui mô tín dụng giảm, giảm sự tự tin của nhà đầu tư, tỷ giá biến động... Vì vậy, một hình thức PPP mới hoàn thiện hơn thực sự rất cần thiết cho chiến lược phát triển hạ tầng giao thông Việt Nam trong thời kỳ mới - thời kỳ hậu khủng hoảng■

## **Tài liệu tham khảo**

1. Ủy ban Tài chính - Ngân sách (2010), Báo cáo thẩm tra tình hình thực hiện ngân sách nhà nước.
2. Bộ Giao thông Vận tải (2008), Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020. <http://www.mt.gov.vn>
3. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2010), Hội thảo “Đầu tư trong lĩnh vực giao thông vận tải Việt Nam - chính sách, môi trường và cơ hội” diễn ra tại Hà Nội vào ngày 4-5/11/2010.
4. ADB (2000), Developing best practices for promoting private sector investment in infrastructure. Asian Development Bank.



5. Ahadzi, M. (2001), *The Private Finance Initiative: The procurement process in perspective. Proceedings of 17th annual ARCOM Conference 5-7 September, University of Salford. Vol.1, pp 991-999.*

6. Akintoye, A., Beck, M., và Hardcastle, C. (2003), *Public private partnerships: Managing risks and opportunities. Blackwell Publishing, Oxford, U.K.*

7. Ahadzi, M. and Bowles, G. (2004), *Public Private Partnerships and contract negotiations: An Empirical study. Construction Management and economics, pp 967-978*

8. Allen Consulting Group. (2007), *Performance of PPPs and traditional procurement in Australia. Final Rep. to Infrastructure Partnerships Australia, Melbourne, Australia.*

9. Bennet, E (1998). *Public – private co—operation in the delivery of urban infrastructure services. PPPUE. Background Paper, UNDP/Yale collaborative programme.*

10. Bing Li, Akintoye, A. and Edwards, P. J. (2005), *Critical success factors for PPP/PFI projects in the UK construction industry. Construction Management and Economics, pp 459-471.*

11. Blackman, A. and Wu, X. (1999), *Foreign Direct investment in China's power sector: trends, benefits and barriers. Energy Policy, pp 695-711.*

12. Boyfield (1992), *Private sector funding of public sector infrastructure, Public money & management. Oxford, U.K, pp 41-46.*

13. Darrin Grimsey and Mervyn K.Lewis (2004), *Public Private Partnerships - The Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance.*

14. Grant, T. (1996), *Keys to successful public private partnerships. Canadian Business Review. Ottawa, pp 27-28.*

15. Harvey Leibenstein (1966), "x-efficiency" theory. *American Economic Review.*

16. Izzaguirre, T. (2000), *Trends in private investment in the energy sector 1990-99: Private participation Energy, Energy services for the world poor, World Bank and Energy Sector Management Assistance Programme.*

17. Jones, I., Zamani, H. And Reehal, R (1996). *Financing Models for new transport infrastructure. OPEC, Luxembourg.*

18. Jyoti, P., G and Sravat, A., K (1998), *Development and project financing of private power projects in developing countries: a case study of India. International Journal of Project Management, pp 99-105.*

19. Lamech, R. and Kazim, S. (2003), *What international investors look for when investing in developing countries: Results from a survey of international investors in the power sector, Energy and Minerals Sector Board Discussion Paper No. 06. World Bank: Energy and Mining Sector Board.*

20. Li, B., Akintoye, A., Edwards, P. J., and Hardcastle, C. (2005), *The allocation of risk in PPP/PFI construction projects in the UK. International Journal of Project Management, pp 25–35.*

21. Medda, F. (2007), *A game theory approach for the allocation of risks in transport public private partnerships., International Journal of Project Management, pp 213–218.*

22. North, D., C (1990), *Institutions, Institutional Change and Economic Performance, Cambridge, Cambridge University Press.*

23. Qiao, L., Wang, S. Q., Tong, R. L. K. and Chan, T. S. (2001), *Framework for critical success factors of BOT projects in China. The Journal of Project Finance, pp 53-56.*

24. Sader, F. (2000), *Attracting Foreign direct investment into infrastructure, Foreign Investment Advisory Services occasional paper 12, International Finance Corporation and World Bank.*

25. Y. Hoon Kwak, Ying Yi Chih, C. William Ibbs (2009), *Critical success factors for PPP projects in the UK construction industry: a factor analysis approach. Glasgow Caledonian University, Scotland.*

26. IMF (2006), *Annual Report of the Executive Board for the Financial Year. <http://www.imf.org>.*