

Những hạn chế và hướng tháo gỡ để đẩy mạnh hình thức hợp tác công tư trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ

PGS. TS. NGUYỄN HỒNG THÁI

Trường Đại học Giao thông vận tải

ThS. NGUYỄN ĐỖ TRUNG

Bộ Giao thông vận tải

Tóm tắt: Đầu tư cơ sở hạ tầng theo hình thức hợp tác công - tư (Public Private Partnership - PPP) là chủ đề được nhiều người quan tâm. Chính phủ đã nhận thấy đầu tư phát triển hạ tầng theo hình thức PPP là hướng đi đúng đắn, tối ưu hóa hiệu quả đầu tư và cung cấp dịch vụ công cộng chất lượng cao. Chương trình thí điểm mô hình PPP thực hiện trong thời gian qua đã khẳng định được một số tác động tích cực. Tuy nhiên, còn khá nhiều vấn đề hạn chế, bất cập trong quá trình triển khai mô hình PPP. Bài viết này đề cập tới những hạn chế, bất cập và hướng tháo gỡ nhằm đẩy mạnh hình thức PPP trong phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam trong thời gian tới.

Abstract: Infrastructure investment through Public Private Partnership (PPP) is an interest topic in Vietnam. There is a growing recognition by the government that PPP is a model to optimize investment performance and provide high - quality public services. The PPP pilot program implemented in past years has demonstrated a number of positive effects. However, there have been some inhibiting constraints to implementing PPP. This article refers to the most inhibiting constraints and the solutions to promote PPP in road transport infrastructure development in Vietnam in the coming years.

1. Thực trạng đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam theo mô hình hợp tác công tư (PPP)

Cũng giống như các quốc gia khác, giao thông đường bộ (GTĐB) tại Việt Nam đang là bộ phận quan trọng, chiếm tỷ trọng lớn nhất về vận tải nội địa trong hệ thống GTVT. GTĐB Việt Nam chiếm trên 50% khối lượng hàng hóa và trên 80% khối lượng hành khách vận chuyển theo các phương thức vận tải (nội địa và quốc tế).

Tính đến 2013, hệ thống đường bộ của Việt Nam đã có tổng chiều dài đạt 258.200km.

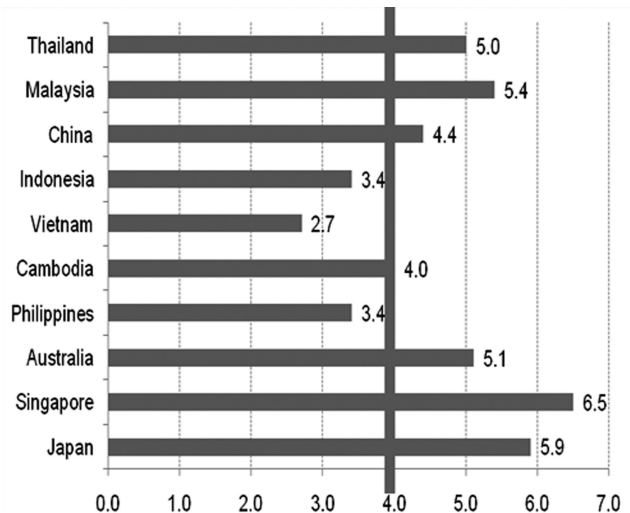
Bảng 1. Tổng hợp số liệu các loại đường bộ Việt Nam đến 2013

TT	Loại đường	Chiều dài (km)	Tỷ trọng (%)
1	Quốc lộ, cao tốc	18.744	7,26
2	Đường tỉnh	23.520	9,11
3	Đường huyện	49.823	19,30
4	Đường xã	151.187	58,55
5	Đường đô thị	8.492	3,29
6	Đường chuyên dùng	6.434	2,49
Tổng số		258.200	100,00

Nguồn: Báo cáo điều chỉnh Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến 2020 và tầm nhìn đến 2030.

Báo cáo cạnh tranh toàn cầu (Diễn đàn kinh tế thế giới 2012 - 2013) đã có so sánh và phân tích chất lượng cơ sở hạ tầng GTĐB Việt Nam phát triển còn chậm, thiếu đồng bộ, kém kết nối và hiện đang là điểm nghẽn cản trở sự phát triển của đất nước. Trong năm 2013, xếp hạng chất lượng cơ sở hạ tầng đường bộ của Việt Nam đứng thứ 120/144 quốc gia và vùng lãnh thổ được xếp hạng (Bảng 2), giảm 18 bậc so với năm 2009 (102/144)¹ (ở vị trí thấp nhất từ khi tham gia xếp hạng). Chất lượng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ của Việt Nam đạt 2,7 điểm trên 7,0 điểm (thang điểm từ 1 đến 7, với 1 là chất lượng kém nhất và 7 là tốt nhất) thấp hơn hầu hết các quốc gia trong khu vực.

Bảng 2. So sánh chất lượng cơ sở hạ tầng đường bộ của Việt Nam theo thang điểm và xếp hạng 144 quốc gia và vùng lãnh thổ



Quốc gia	Xếp hạng chất lượng đường bộ
Việt Nam	120
Trung Quốc	54
Singapore	3
Malaysia	27
Thailand	39
Mỹ	20
Thụy Sĩ	6

Nguồn: Báo cáo cạnh tranh toàn cầu, Diễn đàn kinh tế thế giới 2012 - 2013.

¹ Báo cáo Năng lực cạnh tranh toàn cầu, Diễn đàn Kinh tế Thế giới (WEF)

Trong báo cáo điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTĐB Việt Nam đến năm 2020 và định hướng 2030 đã nêu quan điểm: “*Thu hút các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng GTĐB, huy động tối đa mọi nguồn lực, coi trọng nguồn lực trong nước để đầu tư phát triển, người sử dụng có trách nhiệm đóng góp phí sử dụng để bảo trì và tái đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng GTĐB*”. Trên quan điểm đó, một trong những giải pháp chủ yếu được đưa ra là hoàn thiện cơ chế chính sách nhằm “*Huy động mọi nguồn lực trong và ngoài nước, từ các thành phần kinh tế, dưới nhiều hình thức khác nhau như BOT, BT, PPP, có chính sách hỗ trợ tài chính, thuế, phí, lệ phí, nhượng quyền*”. Số liệu thống kê của Ngân hàng Thế giới - World Bank cho thấy, trước năm 1994 không có một dự án PPP nào được thực hiện ở Việt Nam. Từ năm 1994 - 2012, đã có 81 dự án được thực hiện theo mô hình PPP với tổng mức vốn cam kết khoảng 11,3 tỉ USD, trong đó hình thức BOT và BOO chiếm tỷ trọng chủ yếu, tỷ trọng đầu tư vào ngành GTVT chỉ chiếm khoảng 9%. Cũng trong báo cáo tình hình triển khai các dự án PPP đến hết năm 2013, Bộ GTVT hiện đang quản lý 56 dự án PPP với tổng mức đầu tư khoảng 165.000 tỷ đồng, gồm 14 dự án đã hoàn thành đưa vào khai thác với tổng mức đầu tư 11.589 tỷ đồng; 34 dự án đang triển khai thi công với tổng mức đầu tư là 117.543 tỷ đồng. Trong thời gian tới, sẽ triển khai thêm 9 dự án tổng mức đầu tư là 35.000 tỷ đồng và kêu gọi đầu tư nhiều dự án khác. Trong số các dự án PPP đường bộ có 21 dự án trọng điểm trên Quốc lộ 1 và Quốc lộ 14 qua Tây Nguyên đầu tư theo hình thức BOT, 19 trên 21 dự án đã cấp giấy chứng nhận đầu tư và chính thức ký hợp đồng dự án, 18 trên 21 dự án đã ký hợp đồng tín dụng với ngân hàng; tiến độ bàn giao mặt bằng đảm bảo cho các nhà đầu tư thi công từng phần. Một số dự án đường bộ cao tốc được đầu tư theo hình thức PPP trong thời gian tới như: Dầu Giây - Phan Thiết (dài 97,8km, qui mô 4 làn xe); Ninh Bình - Thanh Hóa - Bãi Vọt (dài 219km, qui mô 4 làn xe), Biên Hòa - Vũng Tàu (dài 78km). Mô hình PPP trong GTĐB được các chuyên gia đánh giá là có tính hấp dẫn và tiềm năng cao trong tương lai.

2. Một số hạn chế, bất cập trong áp dụng mô hình hợp tác công tư (PPP) đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam

Việt Nam đã nỗ lực đẩy mạnh việc áp dụng mô hình đối tác công - tư để phát triển hạ tầng đường bộ, huy động các nguồn lực bổ sung. Tuy nhiên, thực tế triển khai cho đến nay có những hạn chế, bất cập cần khắc phục.

2.1. Môi trường triển khai các dự án hợp tác công tư đường bộ

- Môi trường pháp lý, cơ chế chính sách chưa hoàn thiện, hiệu lực thực thi chưa cao dẫn tới sự nghi ngại của nhà đầu tư tư nhân trong hợp tác với khu vực công. Khi ban hành Quyết định (QĐ) 71/2010/QĐ-TTg về thí điểm đầu tư theo hình thức hợp tác công - tư (PPP) và Nghị định (NĐ) 108/NĐ-CP về đầu tư theo hình thức BOT (Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao), BTO (Xây dựng - Chuyển giao - Kinh doanh), BT (Xây dựng - Chuyển giao) là hai văn bản pháp lý hiện hành đã bộc lộ những hạn chế nhất định. QĐ 71 là Quy chế thí điểm nên tính pháp lý và hiệu lực không cao, NĐ 108 lại chưa làm rõ được sự khác nhau giữa các hình thức đầu tư BOT, BTO, BT với khái niệm PPP. NĐ 108 nêu ra quy trình giải quyết các vấn đề về phương án tài chính, quỹ đất dự án phải thông qua nhiều bộ phận,

còn QĐ 71 qui định tất cả các dự án phải thông qua các bộ, ngành và do Thủ tướng phê duyệt. Nội dung về đảm bảo quyền lợi cho nhà đầu tư như bảo lãnh vốn vay, bảo đảm tài sản nhà đầu tư cũng chưa có sự thống nhất. Về sự cam kết tham gia của nhà nước trong quy chế thí điểm PPP được xem là sự khác biệt nhất khi Nhà nước có thể tham gia góp vốn ngay từ đầu, các dự án đầu tư theo tinh thần NĐ 108 thì nhà nước có thể tham gia hoặc không. Việc tham gia góp vốn của Nhà nước đã được nêu ra nhằm giúp giảm nhẹ gánh nặng về tài chính cho nhà đầu tư tư nhân, dự án đường bộ do đó sẽ có tính khả thi cao hơn. Tuy nhiên, đối với nhà đầu tư thì nhân tố quan trọng thu hút họ tham gia đầu tư không chỉ vì chi phí đầu tư nhiều hay ít, khả năng nguồn lực đóng góp từ khu vực công là bao nhiêu mà còn mong chờ ở những chính sách ưu đãi, hỗ trợ khuyến khích sẽ nhận được. Theo nội dung QĐ 71 thì cơ chế ưu đãi đảm bảo đầu tư lại không có khác biệt nào so với những ưu đãi dành cho nhà đầu tư quy định trong NĐ 108. Sự chưa hoàn thiện trong hai văn bản pháp luật này phần nào làm cho nhà đầu tư và các nhà tài trợ chưa thực sự yên tâm về tính khả thi, thống nhất trong chính sách thu hút đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng tại Việt Nam.

- Thị trường vốn cho các dự án PPP chưa phát triển tạo khó khăn trong việc huy động vốn: Năng lực tài chính của nhà đầu tư trong nước gồm vốn tự có và vốn huy động thường yếu kém nên rất nhạy cảm với các biến động kinh tế, khả năng huy động tài chính đúng tiến độ là thấp. Chủ yếu nguồn vốn nhà đầu tư là đi vay do các tổ chức tín dụng cung cấp nên gặp khó khăn khi dự án PPP luôn triển khai trong thời gian dài mà thời hạn cho vay tín dụng lại ngắn. Trong dự án cầu Rạch Miễu trên Quốc lộ 1A qua sông Tiền nối Bến Tre và Tiền Giang thực hiện theo hình thức BOT, nhà đầu tư lúc đầu là liên doanh Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 5 (CIENCO 5) và Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 6 (CIENCO 6) không đảm bảo khả năng tài chính thực hiện dự án đã dẫn đến chính phủ phải quyết định bổ sung Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 1 (CIENCO 1) vào liên doanh để hoàn thành tiến độ dự án. Dự án cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết, mặc dù đã được Chính phủ giao cho nhà đầu tư Bitexco lập dự án từ năm 2008, nhưng đến cuối năm 2013 dự án vẫn đang trong quá trình lựa chọn nhà đầu tư thứ hai. Một vấn đề liên quan tới thu xếp vốn cho dự án PPP đường bộ là khoản vốn góp của nhà nước để đảm bảo tính khả thi của dự án. Chính trong dự án đường cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết với tổng mức đầu tư 860 triệu USD, phía nhà nước sẽ bố trí khoản góp 257 triệu USD chưa tính đến chi phí giải phóng mặt bằng là một khó khăn không nhỏ. Các dự án đường bộ cao tốc khác như cao tốc Ninh Bình - Thanh Hóa - Bãi Vọt (Hà Tĩnh), cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận, đường vành đai 3 - TP. Hồ Chí Minh đoạn Tân Vạn - Nhơn Trạch và đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu cũng gặp những khó khăn tương tự trong triển khai huy động vốn.

- Vấn đề khó khăn trong giải phóng mặt bằng và chậm tiến độ: Đây được xem là hạn chế, ách tắc phổ biến của các dự án hạ tầng đường bộ đã và đang thực hiện theo hình thức PPP. Mặc dù Chính phủ đã phân cấp cho các địa phương về công tác giải phóng mặt bằng, các địa phương có dự án đi qua UBND tỉnh cũng đã phối hợp với chính quyền cơ sở, song do nhiều lý

do như giá cả đền bù, cơ chế chính sách, khả năng thực thi chính quyền địa phương nên công tác giải phóng mặt bằng hầu hết các dự án PPP đường bộ không đảm bảo đúng tiến độ, không bàn giao được mặt bằng sạch để thi công. Chậm tiến độ trong thu hồi đất làm cho nhà đầu tư không tiếp cận được khu đất dự án là nguyên nhân lớn nhất dẫn đến chậm tiến độ dự án, gây tăng chi phí, giảm hoặc không còn hiệu quả đầu tư. Dự án cầu Rạch Miếu khởi công tháng 4/2002, dự kiến hoàn thành quý III/2005 nhưng do vướng mắc về giải phóng mặt bằng và năng lực tài chính nên đến tháng 9/2008 mới hoàn thành. Với việc kéo dài thời gian xây dựng công trình, tổng mức đầu tư đã thay đổi từ 599,9 tỷ đồng năm 2002 lên 988,4 tỷ khi phê duyệt năm 2005 do chi phí giải phóng mặt bằng tăng.

- Năng lực hạn chế trong quản lý triển khai mô hình hợp tác công tư: Tư duy lối mòn quản lý và thực hiện đầu tư công từ ngân sách vốn là phương thức đầu tư hạ tầng giao thông chủ yếu trước đây ảnh hưởng phần nào tới khu vực công. Nhà đầu tư tư nhân không có được sự bình đẳng trong mối quan hệ đối tác công tư hay sự bình đẳng trong đàm phán với Nhà nước về hợp đồng, cơ chế hỗ trợ ưu đãi. Theo qui chế thí điểm, tổng phần góp của nhà nước cố định cho tất cả dự án là 30% là không khả thi, sẽ dẫn đến tình trạng có dự án hỗ trợ quá thừa, có dự án không khả thi vì mức hỗ trợ không đủ bù đắp. Bài học kinh nghiệm từ các nghiên cứu thực nghiệm cho thấy, không có khung hỗ trợ cố định cho tất cả dự án. Chính phủ cần xây dựng một tỷ suất sinh lợi chuẩn làm cơ sở điều tiết mức hỗ trợ và phân bổ rủi ro.

2.2. Các dự án hợp tác công tư đường bộ có tính khả thi thấp

Theo đánh giá của các chuyên gia trong lĩnh vực hạ tầng giao thông thì chỉ một số ít dự án hợp tác công tư PPP trong lĩnh vực đường bộ trong thời gian qua thực sự thành công, đem lại hiệu quả đầu tư. Nhiều dự án khởi động rất chậm, tiến độ giải phóng mặt bằng kéo dài, gặp khó khăn trong triển khai và chi phí thực hiện dự án tăng cao do trượt giá. Nhiều dự án sau khi thực hiện được một phần hoặc đã hoàn thành nhưng không hoàn vốn được, các nhà đầu tư phải bán dự án lại cho nhà nước nhằm giảm bớt thua lỗ. Trong bối cảnh kinh tế vĩ mô không ổn định, các chính sách vĩ mô thay đổi ảnh hưởng làm lãi suất và tỷ giá biến động leo thang khiến nhà đầu tư khó kiểm soát được lợi nhuận kỳ vọng của mình. Dự án BOT Cầu Ông Thìn trên quốc lộ 50 và BOT cầu và đường Bình Triệu II là hai trường hợp bắt buộc Nhà nước phải vào cuộc và mua lại của các nhà đầu tư do dự án không khả thi về mặt tài chính. Thực tế cho thấy, công tác nghiên cứu khả thi các dự án PPP đường bộ không được gắn kết với công tác quy hoạch, dự báo phát triển nên kết quả dự báo thiếu độ tin cậy và nguy cơ không thu hồi được vốn đầu tư rất lớn. Kinh phí để thực hiện dự án PPP đường bộ chủ yếu phụ thuộc vào nguồn vốn vay tín dụng, các dự án thường có mức đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn kéo dài. Theo đánh giá thì với mức thu phí hiện nay còn quá thấp, số lượng phương tiện gia tăng hàng năm thấp thì không phải nhà đầu tư tư nhân nào cũng muốn tham gia.

2.3. Thiếu cơ chế phân bổ - chia sẻ rủi ro hợp lý

Thực tế các dự án PPP đường bộ tại Việt Nam trong thời gian qua lại chứng minh rằng phần rủi ro phần lớn lại do nhà nước gánh chịu. Các dự án PPP chưa có sự

xác định rõ ràng và phân bổ rủi ro giữa các bên hợp lý dẫn đến Chính phủ đảm nhận phần lớn rủi ro hoặc phân bổ rủi ro theo hướng có lợi cho đối tác tư nhân, tạo ra sức ép về ngân sách tài chính đối với Chính phủ trong xây dựng, đối tác tư nhân hầu như không chịu trách nhiệm trong sự chậm trễ hoàn thành dự án, các lợi ích cơ bản của dự án PPP có thể không đạt được. Có thể đánh giá rằng khả năng thực hiện cam kết của các bên trong dự án PPP đường bộ là thấp. Dự án cầu Phú Mỹ là một điển hình. Được đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT giữa UBND TP. Hồ Chí Minh và Công ty Cổ phần Đầu tư Xây dựng Phú Mỹ (PMC), Phú Mỹ là cây cầu dây văng dài 2,4 km, rộng 4 làn xe, bắc qua sông Sài Gòn, nối quận 2 và quận 7 được khởi công từ tháng 2/2007 và đến tháng 4/2010 thì chính thức đưa vào khai thác quản lý thu phí. Tuy nhiên, tháng 9/2011, PMC ra văn bản hoàn trả dự án cho Thành phố với lý do là Thành phố không thực hiện đúng các cam kết trong hợp đồng gồm phân luồng giao thông để ưu tiên cho xe qua cầu Phú Mỹ và chậm trễ hoàn thiện đường vành đai 2 kết nối vào cây cầu này làm giảm lưu lượng phương tiện. Có thể thấy thiếu cơ chế chia sẻ rủi ro phù hợp là một trong những nguyên nhân chính dẫn đến thất bại của dự án cầu Phú Mỹ.

2.4. Quy trình đấu thầu chưa đảm bảo minh bạch, chưa tạo được sự cạnh tranh công bằng giữa các doanh nghiệp nhà nước và các doanh nghiệp tư nhân

Trong Quy chế thí điểm chưa có quy định rõ ràng về đấu thầu cạnh tranh và lựa chọn hình thức hợp đồng phù hợp với dự án PPP, mà điều này có ý nghĩa quan trọng đối với thành công của dự án. Đấu thầu cạnh tranh được coi là sự khởi đầu tốt của một dự án PPP. Ngoài các ngoại lệ về đấu thầu quyền thu phí trên đường cao tốc, các dự án PPP khác có sự cạnh tranh không đáng kể. Phần lớn các dự án đường bộ sử dụng hình thức hợp đồng BOT chưa áp dụng đấu thầu mà đều thực hiện chỉ định thầu. Việc giao hợp đồng BOT về lý thuyết được thực hiện bằng đấu thầu cạnh tranh hoặc chỉ định nhà đầu tư. Tuy nhiên, chỉ định thầu được coi là hình thức đấu thầu kém cạnh tranh nhất và chứa đựng nhiều nguy cơ phát sinh tiêu cực trong hoạt động đấu thầu. Thực tế, nhiều chuyên gia đã chỉ ra, các gói thầu chất lượng kém, thời gian thi công kéo dài, tổng mức đầu tư phải hiệu chỉnh nhiều lần là hệ quả của các tiêu cực phát sinh từ hình thức chỉ định thầu. Theo kết quả thanh tra năm 2013, Bộ GTVT đã phải công bố hàng loạt đơn vị bị cấm đấu thầu và chỉ định thầu vì năng lực yếu kém và có nhiều sai phạm trong thi công như: Công ty COMA 3, Công ty Cổ phần Bê tông 620 Châu Thới, Công ty Thành An 119, Công ty Cổ phần Xây dựng Vinashin, Công ty Cổ phần Đầu tư phát triển xây dựng 18, đồng thời đề nghị các chủ đầu tư lưu ý thận trọng xem xét năng lực khi tham gia đấu thầu đối với một số công ty xây dựng công trình giao thông khác.

2.5. Mô hình đối tác công tư trong đường bộ chưa thu hút được nhà đầu tư nước ngoài

Nguồn vốn huy động từ các nhà đầu tư, các tổ chức tín dụng nước ngoài cho hạ tầng đường bộ hoàn toàn chưa được khai thông. Hiện nay, mới có hai dự án PPP đường bộ có sự tham gia của nhà đầu tư nước ngoài là dự án BOT Đại lộ Nguyễn Văn Linh (17,8km) có sự tham gia của Tập đoàn Central Trading and Development (Đài Loan) với số vốn đầu tư 2.100 tỷ (Xem tiếp trang 44)

sản phẩm là mong muốn của tất cả các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh. Muốn làm được điều này, bản thân các nhà quản lý phải thấu hiểu được các khoản chi phí cấu thành nên sản phẩm dịch vụ của mình.

Chi phí của một chương trình du lịch được xác định theo công thức:

$$C_{\text{tour}} = \sum_{i=1}^n C_i$$

Trong đó: C_i - Chi phí cho dịch vụ i

Thông thường trong chương trình du lịch, chi phí bao gồm:

- Chi phí vận chuyển
- Chi phí lưu trú
- Chi phí ăn uống
- Chi phí tham quan
- Chi phí hướng dẫn viên
- Chi phí bảo hiểm
- Chi phí bổ sung trong chuyến đi.

Như vậy, chi phí cho vận tải là một bộ phận quan trọng cấu thành chi phí của sản phẩm du lịch. Chi phí cho vận tải của du khách chiếm tỷ lệ rất lớn trong tổng chi phí du lịch (thông thường trong các tour du lịch chi phí vận tải chiếm từ 25 - 30% tổng chi phí) tùy thuộc vào phương tiện vận chuyển và nội dung chương trình du lịch.

Bên cạnh đó, chi phí vận tải còn là căn cứ quan trọng để tính giá cho các chương trình du lịch từng phần (Open tour). Nó trở thành một bộ phận giá riêng trong quá trình khách du lịch mua lẻ từng phần, nếu khách không mua sản phẩm du lịch trọn gói.

NHỮNG HẠN CHẾ...

(Tiếp theo trang 41)

đồng và dự án BT Đường vành đai Tân Sơn Nhất - Bình Lợi (13,6km) với sự tham gia của công ty GS Engineering và Construction (Hàn Quốc) với số vốn đầu tư 6.111 tỷ đồng.

Nguyên nhân: Thị trường tài chính trong nước chưa phát triển và thiếu minh bạch. Việt Nam đang trong quá trình hội nhập, DNNN đang trong quá trình đổi mới, cổ phần hóa, hệ thống thông tin còn yếu, các báo cáo tài chính chưa trung thực. Hệ thống pháp lý liên quan tới mô hình hợp tác công tư chưa hoàn thiện, các văn bản thay đổi liên tục gây lúng túng cho các nhà đầu tư. Các nhà đầu tư chuyên nghiệp nước ngoài đầu tư trong lĩnh vực GTĐB luôn có năng lực tài chính mạnh, chuyên môn cao nhưng lại nhạy cảm với môi trường đầu tư chưa rõ ràng, có mức độ rủi ro cao. Hiện nay, Việt Nam thiếu cơ chế chính sách bảo đảm, bảo lãnh doanh thu cho các nhà đầu tư tham gia đầu tư các dự án PPP đường bộ; chưa có cơ chế phân chia rủi ro rõ ràng giữa nhà đầu tư và nhà nước; chưa ban hành chính sách điều chỉnh phần góp vốn của nhà nước một cách linh hoạt dẫn đến khó thu hút được các nhà đầu tư nước ngoài. Bên cạnh đó, Việt Nam không có các loại bảo hiểm thương mại đối với những lĩnh vực mà dự án PPP đường bộ yêu cầu như: Hư hỏng về vật liệu xây dựng, trì hoãn khởi công, bảo hiểm rủi ro chính trị cũng phần nào ảnh hưởng tới niềm tin nhà đầu tư □

Tài liệu tham khảo

[1]. Bộ GTVT (2009), *Dự án nâng cấp mạng lưới đường bộ: Hợp tác Nhà nước - Tư nhân (PPP) trong*

3. Kết luận

Như vậy, vận tải du lịch có tác động đến tất cả các khâu của quá trình sản xuất du lịch. Nó là một bộ phận không thể tách rời trong quá trình thực hiện các chương trình du lịch. Giữa vận tải và du lịch có mối quan hệ mật thiết ràng buộc lẫn nhau. Đầu ra của quá trình sản xuất vận tải là đầu vào của quá trình sản xuất du lịch. Sản phẩm du lịch bao gồm sản phẩm vận tải và chất lượng của sản phẩm vận tải có ảnh hưởng quan trọng đến chất lượng sản phẩm du lịch.

Do vậy, để nâng cao chất lượng sản phẩm du lịch thì ngoài những yếu tố trực tiếp của ngành Du lịch, các nhà quản lý cần chú trọng nâng cao chất lượng sản phẩm của ngành Vận tải như: Cơ sở hạ tầng vận tải, phương tiện vận tải, lao động trong ngành vận tải và công tác tổ chức vận tải..., từ đó tạo điều kiện tiền đề cho ngành Du lịch phát triển □

Tài liệu tham khảo

- [1]. Đồng Ngọc Minh, Vương Lôi Đình, *Kinh tế du lịch và du lịch học*, NXB. Trẻ.
- [2]. PGS. TS. Nguyễn Văn Thu (Chủ biên), *Kinh tế du lịch*, Trường ĐH GTVT.
- [3]. TS. Trần Thị Mai (Chủ biên), *Tổng quan du lịch*, NXB. Lao động - Xã hội.
- [4]. Robert Lanquar, *Kinh tế du lịch*, NXB. Thế giới.
- [5]. <http://www.vietnamtourism.com/>,
<http://www2.unwto.org/>.

Ngày nhận bài: 25/3/2014

Ngày chấp nhận đăng: 28/4/2014

Người phản biện: PGS. TS. Vũ Trọng Tích
TS. Nguyễn Thị Phương

ngành Đường bộ.

- [2]. Quyết định số 71/2010/QĐ-TTg ngày 09/11/2010 của Chính phủ về việc ban hành quy chế thí điểm đầu tư theo hình thức đối tác Công - Tư.
- [3]. Nghị định số 78/2007/NĐ-CP của Chính phủ về đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT.
- [4]. Nghị định số 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009 về đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT.
- [5]. Tổng cục thống kê, "Kinh tế - xã hội Việt Nam mười năm 2001 - 2010", NXB. Thống kê 2011.
- [6]. Đinh Kiên (2010), *Nghiên cứu các giải pháp thu hút vốn đầu tư xây dựng công trình giao thông theo hình thức BOT* (Đề tài cấp Bộ - Mã số B2008-03-35).
- [7]. Tiến Mạnh (2014), *Bộ GTVT quyết tăng thêm vốn ngoài ngân sách*, Báo GTVT, <http://www.giao-thongvantai.com.vn>.
- [8]. Bích Thảo (2014), *Để sử dụng hiệu quả nguồn lực có hạn cho các dự án PPP*, Báo Đầu thầu, <http://muasamcong.vn/danh-muc-tin/Detail/de-su-dung-hieu-qua-nguon-luc-co-han-cho-cac-du-an-ppp>.
- [9]. *Public Sector Comparator for Highway PPP Projects*, World Bank, December 10, 2012.
- [10]. *Private Participation in Infrastructure database*, World Bank, http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreCountry.aspx?countryId=67.
- [11]. *The Global Competitiveness Report 2012 - 2013*.
- [12]. *Public Private Partnership - Reference Guide 2012*, The World Bank.

Ngày nhận bài: 01/4/2014

Ngày chấp nhận đăng: 29/4/2014

Người phản biện: PGS. TS. Từ Sỹ Sùa
GS. TSKH. Nguyễn Văn Đình