

Nhận diện và phân bổ các yếu tố rủi ro trong hình thức hợp tác công - tư để phát triển cơ sở hạ tầng ở Việt Nam

TẠ VĂN HUNG

Hợp tác công - tư là một phương thức thực hiện dự án được chấp nhận áp dụng ở Việt Nam gần đây để đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng. Mô hình hợp tác đầu tư giữa Nhà nước và tư nhân chính là sự lựa chọn phù hợp nhất hiện nay. Trong khuôn khổ bài viết tác giả đã chỉ ra các yếu tố rủi ro trong hình thức hợp tác công - tư để phát triển cơ sở hạ tầng và đưa ra một số đề xuất kiểm soát các rủi ro đó để thực hiện thành công các dự án cơ sở hạ tầng theo hình thức hợp tác công - tư.

Từ khóa: nhận diện, phân bổ, các yếu tố rủi ro, cơ sở hạ tầng, PPP.

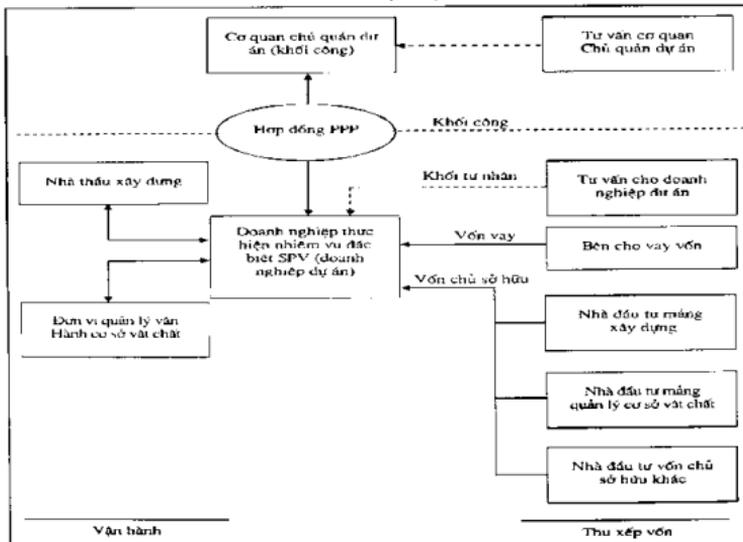
1. Tổng quan về hợp tác công - tư

Hợp tác công - tư (viết tắt PPP) là một phương thức thực hiện dự án hiện đại, đang được áp dụng và phổ biến rộng rãi trên thế giới. Trong phương thức thực hiện dự án này, các cơ quan chính phủ và tổ chức tư nhân phối hợp để cung cấp cơ sở hạ tầng

(CSHT) công, các tiện nghi cho công cộng và các dịch vụ liên quan, đảm bảo vừa phù hợp với mục tiêu của nhà nước vừa thỏa mãn mục tiêu lợi nhuận của đối tác tư nhân (Ministry of Municipal Affairs 1999).

Ở Việt Nam, các hình thức BOT, BTO, BT của phương thức hợp tác công - tư.

HÌNH 1: Cấu trúc điển hình của một dự án PPP (Chan Wei Sang 2014)



Tạ Văn Hung, Th.S., Sở Xây dựng Hà Nội.

2. Một số vấn đề về rủi ro trong các dự án cơ sở hạ tầng của PPP

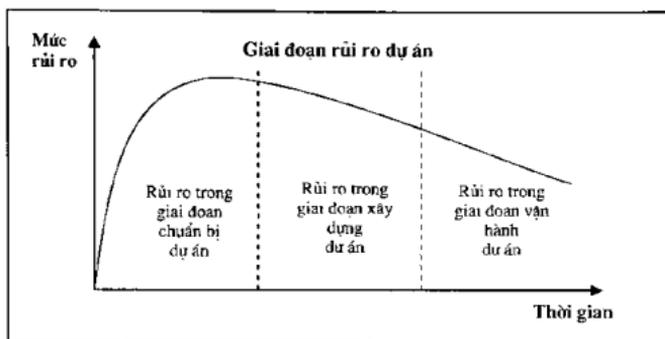
Khái niệm rủi ro được hiểu chung trong các trường hợp là sự sai biệt giữa kỳ vọng và thực tiễn.

Đặc điểm cơ bản trong việc nhận định rủi ro theo yếu tố là khả năng có thể xác định được về xác suất xuất hiện và mức độ tác động. Trong đó:

- Xác suất xảy ra yếu tố rủi ro: là cơ hội để yếu tố rủi ro đó xảy ra tạo điều kiện thuận lợi hoặc bất lợi cho dự án, có thể đo lường bằng cách xác định tỷ lệ về số lần yếu tố rủi ro đó xuất hiện trong tổng số.

- Mức độ tác động của yếu tố rủi ro: là mức độ mà yếu tố rủi ro đó (khi xảy ra) tác động đến kết quả của dự án.

HÌNH 2: Rủi ro trong giai đoạn khác nhau của dự án cơ sở hạ tầng theo hình thức PPP



Nguồn: Padiyar (2004).

Ngoài những yếu tố rủi ro cụ thể trong từng giai đoạn của dự án, có những nhóm yếu tố rủi ro khác như: rủi ro chính trị và chính sách; rủi ro pháp lý: rủi ro kinh tế, tài chính và những rủi ro bất khả kháng; rủi ro trong tổ chức và điều phối giữa các bên đối tác;... có thể xuất hiện theo suốt các giai đoạn của một dự án, mặc dù có thể có những tác động khác nhau.

3. Xác định mức rủi ro của các yếu tố rủi ro trong các dự án phát triển cơ sở hạ tầng theo hình thức PPP

3.1. Mức độ tác động

Mức độ tác động của mỗi yếu tố rủi ro cho một hình thức hợp đồng dự án PPP là bình quân mức độ tác động của yếu tố rủi ro đó trong các dự án của một hình thức hợp đồng PPP.

Mức độ tác động của mỗi yếu tố rủi ro cho toàn bộ các hình thức hợp đồng dự án PPP là bình quân gia quyền của mức độ tác động

của yếu tố rủi ro đó đối với tác động của các yếu tố rủi ro trong hình thức hợp đồng đó.

Mức độ tác động bình quân của của toàn bộ các hình thức hợp đồng PPP là bình quân mức độ tác động của mỗi yếu tố rủi ro cho toàn bộ rủi ro trên tổng số các dự án (hình thức PPP).

3.2. Xác suất xuất hiện rủi ro

Xác suất hiện của mỗi yếu tố rủi ro cho một hình thức hợp đồng dự án PPP là số dự án trong hình thức PPP xuất hiện yếu tố rủi ro đó trên tổng số các dự án của một hình thức hợp đồng PPP.

Xác suất xuất hiện của mỗi yếu tố rủi ro cho toàn bộ các hình thức hợp đồng dự án PPP là số dự án trong hình thức PPP xuất hiện yếu tố rủi ro đó trên tổng số các dự án của toàn bộ hình thức PPP.

Xác suất xuất hiện rủi ro bình quân của toàn bộ các hình thức hợp đồng là bình quân xác suất của các yếu tố rủi ro trong hình thức hợp đồng đó.

Xác suất xuất hiện rủi ro bình quân của toàn bộ các hình thức hợp đồng PPP là bình quân xác suất của của mỗi yếu tố rủi ro cho toàn bộ các hình thức hợp đồng dự án (hình thức PPP).

3.3. Mức rủi ro

Mức rủi ro = Mức tác động x xác suất

Mức rủi ro của mỗi yếu tố rủi ro cho một hình thức hợp đồng dự án PPP

= Mức độ tác động của mỗi yếu tố rủi ro cho một hình thức hợp đồng dự án PPP

x Xác suất xuất hiện của mỗi yếu tố rủi ro cho một hình thức hợp đồng dự án PPP

Mức rủi ro của mỗi yếu tố rủi ro cho toàn bộ các hình thức hợp đồng dự án PPP

= Mức độ tác động của mỗi yếu tố rủi ro cho toàn bộ các hình thức hợp đồng dự án PPP

x Xác suất xuất hiện của mỗi yếu tố rủi ro cho toàn bộ các hình thức hợp đồng dự án PPP

- Trên cơ sở đó ta có thể xác định mức rủi ro bình quân của mỗi hình thức hợp đồng dự án PPP, cũng như của cả hình thức PPP.

Mức rủi ro bình quân của mỗi hình thức hợp đồng dự án PPP là bình quân mức rủi ro của các yếu tố rủi ro xuất hiện trong hình thức hợp đồng dự án.

Rủi ro bình quân của hình thức PPP là bình quân mức rủi ro của các yếu tố rủi ro xuất hiện trong hình thức hợp đồng dự án PPP.

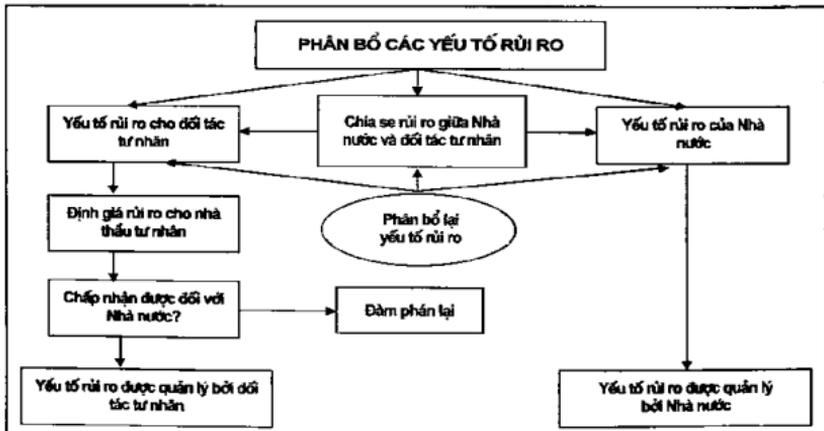
3.4. Phân bố các yếu tố rủi ro

xuất hiện rủi ro

- Trên cơ sở công thức cơ bản, mức rủi ro của mỗi yếu tố rủi ro cho một hình thức hợp đồng dự án PPP, hay cho toàn bộ các hình thức hợp đồng dự án PPP được xác định.

Phân bố 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. Các đối tác công và tư khi tham gia PPP cần phải xác định và hiểu rõ tất cả các rủi ro tiềm tàng lên quan đến PPP để đảm bảo rằng các rủi ro được phân chia một cách hợp lý. Rủi ro được phân chia cho bên có khả năng tài chính và kỹ thuật tốt nhất để xử lý chúng.

HÌNH 3: Quá trình phân bố rủi ro trong các dự án theo hình PPP/PFI



Nguồn: Li và cộng sự (2005b).

4. Mô hình nghiên cứu về xác định và phân bố các yếu tố rủi ro trong các dự án phát triển CSHT theo hình thức PPP

Mô hình nghiên cứu xác định và phân bố các yếu tố rủi ro trong các dự án phát triển CSHT gồm 54 yếu tố rủi ro trong 8 loại (nhóm) rủi ro.

RỦI RO TRONG HÌNH THỨC PPP PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ							
Mặc định (nhận diện) rủi ro							
Rủi ro chính trị, chính sách	Rủi ro pháp lý	Rủi ro kinh tế, tài chính	Rủi ro khách quan	Rủi ro phát triển dự án	Rủi ro hoàn thành (thực hiện) dự án	Rủi ro vận hành	Rủi ro điều phối
(6 yếu tố rủi ro)	(3 yếu tố rủi ro)	(6 yếu tố rủi ro)	(1 yếu tố rủi ro)	(10 yếu tố rủi ro)	(9 yếu tố rủi ro)	(10 yếu tố rủi ro)	(9 yếu tố rủi ro)
 Phân bố rủi ro							
Rủi ro phân bổ cho phía Nhà nước	Rủi ro chia sẻ giữa Nhà nước và Tư nhân					Rủi ro phân bổ cho đối tác tư nhân	

Nguồn: Tổng hợp của Thân Thanh Sơn (2015).

5. Đề xuất kiểm soát một số yếu tố rủi ro cơ bản nhằm phát triển CSHT theo hình thức PPP ở Việt Nam

Theo Li (2001), Padiar (2004), Adel Azara (2011), Theo các tác giả này rủi ro trong các dự án PPP phải được xác định: nhận diện, phân tích (ước tính, đánh giá) sau đó phải ứng phó rủi ro: chuyển giao, giảm thiểu, loại bỏ rủi ro (phòng tránh), cuối cùng là phải kiểm soát được rủi ro thì dự án PPP mới đạt mục tiêu thành công.

Thân Thanh Sơn (2015), Trịnh Thùy Anh (2006), Huỳnh Thị Thủy Giang (2012) và tác giả có đưa ra một số đề xuất kiểm soát một số yếu tố rủi ro cơ bản nhằm phát triển CSHT theo hình thức PPP ở Việt Nam:

5.1. Đối với nhóm yếu tố rủi ro pháp lý

Nhóm yếu tố rủi ro pháp lý có ảnh hưởng mạnh đến kết quả của dự án đặc biệt là yếu

tố rủi ro “các luật quốc gia về PPP đầy đủ, rõ ràng, phù hợp”, và “rủi ro thay đổi khuôn khổ pháp lý”.

Thứ nhất: các luật quốc gia về PPP đầy đủ, rõ ràng và phù hợp.

Hệ thống luật quốc gia về hình thức PPP cần đầy đủ, rõ ràng và phù hợp nhằm khuyến khích sự tham gia của Nhà nước và tư nhân vào trong các dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP trên cơ sở công bằng, đặc biệt khi các dự án PPP thường có thời gian thực hiện kéo dài, đầu tư vốn lớn. Trong dài hạn, xây dựng Đạo luật về PPP là cần thiết nhằm luật hóa các quy định đã được áp dụng ổn định và khả thi về PPP. Đạo luật về PPP cho phép quy định cơ chế đặc thù chỉ áp dụng cho dự án PPP. Đạo luật về PPP cần quy định rõ ràng và đầy đủ lĩnh vực đầu tư, hình thức đầu tư, nguyên tắc đầu tư, nguồn gốc đầu tư, hỗ trợ của Nhà nước... Pháp luật về PPP cần đảm bảo tính minh

bach trong thực hiện các dự án hình thức PPP thông qua việc thiết lập các cơ chế, tiêu chuẩn hay tiêu chí rõ ràng trong quá trình đàm phán với nhà thầu, báo lãnh, giải quyết tranh chấp..., cung cấp khung pháp lý để đảm bảo việc thực thi các hợp đồng nhượng quyền. Đạo luật về PPP sẽ là cơ sở pháp lý cao nhất cho quyền và lợi ích hợp pháp của các nhà đầu tư. Bên cạnh đó, cần sửa đổi, bổ sung các quy định hiện hành trong luật đầu tư, luật đấu thầu, Luật Đất đai, Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp để đảm bảo quy định đầy đủ và phù hợp với hình thức PPP trong đầu tư.

Thứ hai, thay đổi khuôn khổ pháp lý.

Rủi ro thay đổi khuôn khổ pháp lý ở vị trí thứ 11 về khả năng ảnh hưởng đến kết quả của dự án. Để có thể kiểm soát thành công yếu tố rủi ro này kết quả phân bố rủi ro cho thấy trong tương lai cần chia sẻ rủi ro giữa Nhà nước và tư nhân.

Hệ thống Luật Quốc gia về hình thức PPP do chính phủ chịu trách nhiệm đã được khẳng định tại các quốc gia có thời gian dài triển khai hình thức PPP trong phát triển CSHT giao thông đường bộ như ở Anh, Úc,... tuy nhiên, trong quá trình vận hành hình thức PPP, không thể tránh khỏi những vấn đề cần điều chỉnh. Do đó, luật cần thay đổi, điều chỉnh để quản lý, lúc này cả hai bên cùng phải chia sẻ rủi ro. Song việc điều chỉnh các quy định các luật để chính phủ hoặc cơ quan Nhà nước có thẩm quyền sẽ được miễn khỏi các hành động pháp lý; thay đổi các văn bản pháp luật theo hướng tác động tiêu cực hay bất lợi đến dự án; thay đổi các quy định của luật dẫn đến thay đổi chính sách, bao gồm các chính sách đối với dự án, theo hướng ảnh hưởng đến hình thức hoạt động của dự án và gây bất lợi cho dự án.

5.2. Đối với nhóm yếu tố rủi ro kinh tế, tài chính

Yếu tố rủi ro lạm phát và rủi ro lãi suất có tác động trực tiếp và hai chiều tới hiệu quả hoạt động của dự án PPP. Mặt tích cực, nếu tỷ lệ lạm phát ở mức vừa phải (theo chuẩn

của Ngân hàng Thế giới là ở mức một con số và dao động xung quanh tốc độ tăng trưởng là 1%) sẽ tạo điều kiện tích cực cho việc huy động vốn dành cho các dự án CSHT tăng theo hình thức PPP. Mặt tiêu cực, khi tỷ lệ lạm phát quá cao sẽ dẫn đến chi phí vốn của dự án sẽ tăng theo và trực tiếp làm giảm lợi nhuận dự án. Trường hợp tỷ lệ lạm phát thấp thì xu hướng tất yếu là lãi suất huy động của trường giao tài chính sẽ thấp theo và như vậy sẽ ảnh hưởng tới nguồn huy động vốn của dự án. Điều này càng trở nên quan trọng khi thực tế cho thấy 85% vốn hoạt động vào các dự án CSHT hình thức PPP là vốn vay. Với phân tích như vậy, dễ thấy ngoại trừ trường hợp duy trì được tỷ lệ lạm phát hợp lý, các trường hợp còn lại đều gây tác động tiêu cực tới hiệu quả hoạt động của các dự án CSHT hình thức PPP. Vai trò chính trong việc kiểm soát tỷ lệ lạm phát hợp lý thuộc về Nhà nước. Tuy nhiên, trong bối cảnh tỷ lệ lạm phát không được như kỳ vọng, vai trò của khối doanh nghiệp tư nhân cũng không kém phần quan trọng, cụ thể là cần có những phương án phòng ngừa rủi ro lạm phát và điều này cần lập ngay từ khâu lập luận chứng kinh tế kỹ thuật của dự án xây dựng CSHT theo hình thức PPP.

5.3. Đối với yếu tố rủi ro bất khả kháng

Rủi ro bất khả kháng tuy mức độ tác động rất lớn đến dự án nếu xuất hiện, nhưng do xác suất xảy ra thấp, do vậy, yếu tố rủi ro này chỉ ảnh hưởng đến kết quả dự án ở mức bình thường. Rủi ro bất khả kháng khi xảy ra ảnh hưởng tiêu cực đến kết quả của dự án. Công cụ để kiểm soát rủi ro bất khả kháng hữu hiệu nhất là mua bảo hiểm rủi ro. Tuy nhiên ở Việt Nam hiện nay các công cụ bảo hiểm chưa đa dạng, phong phú và chưa thể đáp ứng được các yêu cầu trong hoạt động đầu tư xây dựng CSHT theo hình thức PPP. Do vậy, để chia sẻ các rủi ro này Nhà nước cần cung cấp đa dạng các dịch vụ bảo hiểm và đưa ra các quy định về các trường hợp cần bảo hiểm bắt buộc. Tư nhân cần đàm phán

để quy định về bảo hiểm vào trong hợp đồng dự án và cần duy trì bảo hiểm đầy đủ để có thể đối phó khi rủi ro xảy ra.

5.4. Đối với nhóm yếu tố rủi ro trong quá trình hoạt động dự án

Thứ nhất, khả năng thu hút tài chính của dự án.

Yếu tố khả năng thu hút tài chính ảnh hưởng mạnh đến kết quả của dự án PPP ở vị trí thứ 6 về khả năng khả năng ảnh hưởng đến kết quả của dự án. Để có thể kiểm soát thành công yếu tố rủi ro này, kết quả phân bổ rủi ro cho thấy cần có cam kết chia sẻ trách nhiệm giữa Nhà nước và tư nhân.

Trách nhiệm của Nhà nước: Nhà nước phải tạo lập được môi trường đầu tư ổn định, hiệu quả, thực hiện cam kết mạnh mẽ trong phát triển hình thức PPP thông qua hệ thống luật đầy đủ, rõ ràng, hiệu quả với chiến lược và quy hoạch đường bộ chính xác, ổn định.

Trách nhiệm của tư nhân: qua các hoạt động cơ về tài chính, doanh thu và lợi nhuận, tư nhân có trách nhiệm đề xuất được các dự án có khả năng cung cấp sản phẩm, dịch vụ ổn định, đạt chất lượng theo tiêu chuẩn, đáp ứng nhu cầu của người sử dụng. Bởi vì, dự án khả thi về tài chính nhằm giúp đảm bảo thu hồi vốn cho nhà đầu tư, cũng như lựa chọn hình thức dự án bổ sung hiệu quả nguồn vốn Nhà nước như BOT, BOO.

Thứ hai, đấu thầu công bằng, công khai và cạnh tranh.

Chính phủ cần công khai thông tin về danh mục đầu tư, cho phép và tạo điều kiện để các nhà đầu tư tư nhân có thể tham gia đề xuất dự án hiệu quả về kinh tế xã hội. Công khai quy trình xét chọn nhà đầu tư lập báo cáo nghiên cứu khả thi nhằm chọn được nhà đầu tư có đủ năng lực tài chính và năng lực chuyên môn (thiết kế, xây dựng, vận hành, bảo trì) trong các dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP. Đồng thời với công khai thông tin, Chính phủ cần tăng cường xúc tiến đầu tư, đặc biệt là xúc tiến đầu tư tại các trung tâm tài chính lớn trên thế giới như ở

Luân Đôn (Anh), Hồng Kông (Trung Quốc), Xingapo... Thông qua đó thu hút được nhiều nhà đầu tư có năng lực quản lý, năng lực tài chính mạnh.

Thứ ba, năng lực của nhà đầu tư phân bổ rủi ro thu hồi đất.

Chính phủ cần thiết lập được cơ chế, chính sách và các quy định trong luật phù hợp với thông lệ quốc tế và và thực tiễn nền kinh tế Việt Nam hiện nay. Đồng thời, Chính phủ cũng cần nâng cao năng lực quản lý Nhà nước đối với các cơ quan Nhà nước có thẩm quyền quản lý hình thức PPP. Đặc biệt, các cơ quan giúp Nhà nước đảm nhiệm hiệu quả yếu tố rủi ro trong thu hồi đất.

Kiện toàn, ổn định và nâng cao chất lượng bộ máy, đội ngũ cán bộ, công chức, viên chức làm công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, bổ sung cán bộ, công chức, viên chức đủ năng lực, phẩm chất chính trị; tập trung bồi dưỡng nâng cao kiến thức nghiệp vụ, luật pháp, bố trí ổn định và nâng cao tính chuyên nghiệp cho đội ngũ cán bộ, công chức, viên chức. Có kế hoạch đào tạo, bồi dưỡng kiến thức quản lý, nhất là kiến thức về quản lý quy hoạch, quản lý dự án và xây dựng chế độ đãi ngộ đối với đội ngũ cán bộ làm công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư để đội ngũ làm công tác bồi thường giải phóng mặt bằng an tâm, gán bó, làm việc có hiệu quả.

Thứ tư, lựa chọn nhà thầu, tư vấn giám sát.

Yếu tố "lựa chọn nhà thầu, tư vấn giám sát phù hợp" đứng ở vị trí 13 về khả năng ảnh hưởng đến kết quả của dự án. Để có thể kiểm soát thành công yếu tố rủi ro này bên tư nhân nên cụ thể hóa bằng các hợp đồng với nhà thầu về thời gian, chi phí và chất lượng các dịch vụ cốt lõi cần thực hiện. Lựa chọn nhà thầu, tư vấn giám sát phù hợp sẽ giúp bên tư nhân kiểm soát tốt rủi ro xây dựng.

Rủi ro xây dựng bao gồm các yếu tố rủi ro "kéo dài thời gian xây dựng" vượt quá chi phí xây dựng", "chất lượng" lần lượt ở vị trí thứ 8, 9 và 15 về khả năng ảnh hưởng đến kết quả của dự án. Để có thể kiểm soát thành

công yếu tố rủi ro này kết quả phân bổ rủi ro cho thấy trong tương lai cần nâng cao trách nhiệm của các đối tác tư nhân trong kiểm soát rủi ro.

Thứ năm, lập kế hoạch phòng tránh rủi ro khi khai thác dự án.

Phương án 1: đảm bảo doanh thu tối thiểu. Với phương án này, mức đảm bảo được chi trả khi doanh thu quá thấp song nhà đầu tư sẽ phải chịu chi phí đầu tư cao hơn trong các dự án CSHT hình thức PPP.

Phương án 2: trợ giá công trình và chất lượng. Khi thực hiện phương án này, Nhà nước sẽ hỗ trợ nhà đầu tư trong quá trình xây dựng, công tác thu phí sẽ do Nhà nước đảm nhiệm, nhà đầu tư thực hiện vận hành dự án và được Nhà nước chi trả theo cam kết chất lượng dịch vụ. Ưu điểm của phương án này là việc thực hiện thu phí cho phép Nhà nước chủ động trong việc quy định mức thu lệ phí giao thông hợp lý; thời gian đầu đầu tư ngắn hơn do mô hình khá đơn giản, rõ ràng; đồng thời rủi ro cũng được chia sẻ tối đa, vì thế sẽ rất hấp dẫn nhà đầu tư. Bên cạnh đó, do khi thực hiện phương án này, nhà đầu tư phải cam kết chất lượng dịch vụ nên sẽ tối đa hóa chất lượng xây dựng thi công công trình và chất lượng quản lý, khai thác trong quá trình vận hành. Ngoài ra, trong trường hợp doanh thu thực tế lớn hơn kỳ vọng ban đầu, Nhà nước sẽ hưởng toàn bộ lợi nhuận.

5.5. Một số đề xuất khác

Đơn giản hóa thủ tục hành chính: Chính phủ đã có nỗ lực trong việc tập trung chỉ đạo, đẩy nhanh tiến độ đàm phán các dự án BOT. Cần tổng kết đánh giá những dự án BOT thành công để xây dựng thông lệ tối ưu và tài liệu hợp đồng chuẩn về BOT nhằm xóa bỏ sự tự do tùy tiện hành động, giảm sự chậm trễ. Các thủ tục hành chính hiện nay còn một số quy định không cần thiết với quá ít câu trả lời rõ ràng và mọi việc đều phụ thuộc vào các tự do hành động trong quyết định hành chính dẫn đến cản trở nhiều nhà đầu tư sẵn sàng đầu tư hàng trăm triệu đô la vào các dự án CSHT. Chi phí của sự chậm trễ này đối với

Nhà nước và nhà đầu tư tư nhân có thể là rất lớn.

Tăng cường bảo lãnh của chính phủ về ngoại hối, cơ chế bảo lãnh ổn định của Chính phủ là yếu tố cần bản thu hút cho vay của nước ngoài vào các dự án PPP cơ sở hạ tầng. Các đối tác cho vay nước ngoài quan ngoại việc Nhà nước xem xét giảm mức bảo lãnh về ngoại hối dưới mức 100% như hiện nay trong cơ chế BOT. Sự lo ngại này một phần cũng xuất phát từ tình trạng áp dụng thiếu thống nhất các nguyên tắc bảo lãnh trong những dự án được cấp phép và các dự án đang trong quá trình đàm phán hay các dự án sau này. Các bên cho vay nước ngoài khá kỹ tính trong bối cảnh thị trường tín dụng thương mại khó khăn như hiện nay và sẽ chỉ cấp vốn cho những dự án tốt nhất ở Châu Á. Do vậy, bảo lãnh ngoại hối sẽ là yếu tố quyết định khi các yếu tố khác là tương đồng./

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Chính phủ (1997), Nghị định 77/1997/NĐ-CP về Quy chế đầu tư theo hình thức BOT, Hà Nội.
2. Chính phủ (1998), Nghị định 62/1998/NĐ-CP về Quy chế đầu tư theo hợp đồng BOT, BTO, BT, Hà Nội.
3. Chính phủ (2007), Nghị định 78/2007/NĐ-CP về Đầu tư theo hợp đồng BOT, BTO, BT, Hà Nội.
4. Chính phủ (2009), Nghị định 108/2009/NĐ-CP về đầu tư theo hình thức hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT), Xây dựng - chuyển giao - kinh doanh (BTO), hợp đồng xây dựng chuyển giao (BT), Hà Nội.
5. Chính phủ (2010), Quyết định 78/2010/NĐ-CP ngày 14-7-2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc cho vay lại nguồn vốn vay nước ngoài, Hà Nội.
6. Chính phủ (2010), Quyết định 71/2010/NĐ-CP ngày 09-11-2010 của Thủ tướng chính phủ về việc ban hành quy chế thi điểm đầu tư theo hình thức đối tác Công - Tư, Hà Nội.
7. Chính phủ (2011), Nghị định 24/2011/NĐ-CP về việc sửa đổi một số điều của Nghị định 108/2009/NĐ-CP, Hà Nội.
8. Chính phủ (2015), Nghị định 15/2015/NĐ-CP ngày 14-02-2015 của chính phủ về đầu tư theo hình thức hợp tác công tư, Hà Nội.
9. Thân Thanh Sơn (2015), "Nghiên cứu phân bổ rủi ro trong hình thức hợp tác công tư phát triển cơ sở hạ

tăng giao thông Đường bộ ở Việt Nam”, Luận án tiến sỹ, Đại học Giao thông vận tải, Hà Nội.

10. Ủy ban Kinh tế của Quốc hội và UNDP tại Việt Nam, Báo cáo RS - 09 (2013), Phương thức đối tác công tư (PPP): Kinh nghiệm quốc tế và khuôn khổ thể chế tại Việt Nam, Nxb Tri thức.

11. Adel Azara, Abouzar Zangouinezhazal, Abbas Moghbela, Shaban Elahia (2011), *CSFs to manage risks in energy infrastructure projects by Public private partnerships*, International conference on Construction and Project Management IPEDR vol.15 (2011) © (2011) IACSIT Press, Singapore, tr. 136-41.

12. Akintoye Akintola và Malcolm Macleod (1997), *Risk analysis and management in construction*, International Journal of Project Management, 15(1).

13. Chan Wei Sang (2014), *Public private partnership*, Hanoi, iBusiness.

14. Cristina Checcherita và Jonathan Giford (2007), *Risk Sharing in Public private partnerships: General considerations and an Evaluation of the U.S. Practice in Road Transportation*, 11th World Conference on Transportation Research (WCTR), to be held in University of California, Berkeley, June 24-28, 2007.

15. Department of Economic Affairs (2011), *National Public Private Partnership Policy*, Ministry of Finance, Government of India.

16. Flanagan, R. Norman. G. (1993), *Risk management and construction*, Blackwell Scientific publications, Oxford.

17. Mema and Smith, N.J. (1996), *Guide to the Preparation and Evaluation of Build - Own - Operate -*

Transfer Project Tenders, Hongkong: Asia Law and Practice.

18. Ministry of Municipal Affairs. 1999. *Public Private Partnership: A Guide for Local Government*. British Columbia- Canada. May.

19. Li Bing, Akintoye Akintola, Edwards P.J., Hardcastle Cliff (2005b), *The allocation of risk in PPP/PIFI construction projects in the UK*, International Journal of Project Management 23 (2005), tr. 25-35.

20. Li Bing, Akintoye Akintola, Edwards P.J., Hardcastle Cliff (2005a), *Perceptions of positive and negative factors influencing the attractiveness of PPP/PIFI procurement for construction projects in the UK - Findings from a questionnaire survey*, truy cập tại: www.emeraldinsight.com/0969-9988.htm, tr. 126-146.

21. Padiyar (2008), *Risk Management in PPP*, IL & FS Infrastructure Development Corporation Ltd, tr. 1-22.

22. Schaufelberger, J.e. and Wipadapisutand (2003), *Alternate Financing Strategies for Build - Operate - Transfer Project*, Journal of construction Engineering and Management, 129/2: 205-213.

23. Young Hoon Kwak, Ying Yi Chih, William Ibbs, C (2009), *Towards a comprehensive understanding of Public Private Partnerships for Infrastructure Development*, California Management review, vol. 51.No.2.

24. Zhang, X.Q. (2005), *Critical Success Factor for Public Private Partnerships for Infrastructure Development*, Journal of construction Engineering and Management, 131/1:3-14.