

XÁC ĐỊNH MỨC RỦI RO TRONG CÁC DỰ ÁN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ THEO HÌNH THỨC PPP Ở VIỆT NAM, GIAI ĐOẠN 2014-2015

IDENTIFYING LEVEL OF RISKS IN ROAD TRAFFIC PROJECTS
IN THE FORM OF PPP IN VIETNAM, THE PERIOD 2014-2015

Thân Thanh Sơn^{1,*}, Nguyễn Hồng Thái²

TÓM TẮT

Mục tiêu của nghiên cứu này nhằm xác định mức rủi ro trong các dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP ở Việt Nam, giai đoạn 2014-2015. Tác giả sử dụng phương pháp thống kê để xác định mức rủi ro của các yếu tố, kết quả đã cho thấy, mức rủi ro chung trong các dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP ở Việt Nam ở mức trung bình (2,02 trên thang Likert 5 mức độ).

Từ khóa: xác định rủi ro; xác định mức rủi ro; yếu tố rủi ro

ABSTRACT

The objective of the study is to determine the level of risk in the PPP road transport projects in Vietnam, the period 2014-2015. On this basis, the author uses statistical method to determine the level of risk factors in PPP road transport projects in Vietnam. The results of the risk assessment show that the overall level of risk in PPP road transport projects in Vietnam is 2.02 on 5-level Likert scale.

Keywords: identifying risks; the level of risk; risk factors

¹Đại học Công nghiệp Hà Nội

²Đại học Giao thông vận tải

*Email: sonthanh@hau.edu.vn

Ngày nhận bài: 18/8/2018

Ngày nhận bài sửa sau phản biện: 23/10/2018

Ngày chấp nhận đăng: 25/10/2018

CHỮ VIẾT TẮT

GTĐB: Giao thông đường bộ

PPP: Public - Private Partnership (Hợp tác công - tư)

1. GIỚI THIỆU

Kinh tế xã hội ngày càng phát triển, nhu cầu vận tải ngày càng gia tăng cả về số lượng và chất lượng, do đó, GTĐB có vai trò hết sức quan trọng. Trong những năm qua Chính phủ Việt Nam đã duy trì mức đầu tư khoảng 3,1% GDP/năm cho phát triển hạ tầng giao thông vận tải, trong đó, đầu tư cho phát triển hạ tầng GTĐB trên 70%, nhưng vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế xã hội. Vì vậy, trong thời gian tới, Việt Nam cần tăng mức đầu tư lên 3,5 đến 4,5% GDP/năm (Chính phủ, 2013), nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải và tăng trưởng kinh tế. Tuy nhiên, nguồn

lực tài chính của Nhà nước mới chỉ đáp ứng được 61% (Chính phủ, 2009), vì vậy, hình thức PPP trở nên cần thiết. Thông qua hình thức đầu tư này, Nhà nước và đối tác tư nhân cùng đầu tư phát triển hạ tầng GTĐB, giúp giảm áp lực đầu tư từ ngân sách Nhà nước và tối ưu hoá hiệu quả đầu tư.

Một số nghiên cứu lý thuyết như Checherita và Gifford (2007), Li và cộng sự (2005),... và một số nghiên cứu thực nghiệm như Jin và Doloi (2008), Ke và Chan (2010),... đều cho rằng một trong những nhân tố quan trọng nhất giúp phát triển hạ tầng giao thông theo hình thức PPP đó là: nhận diện được danh mục các yếu tố rủi ro và phân bổ được cho bên có khả năng quản lý rủi ro đó tốt nhất.

Trong nghiên cứu trước của Thân Thanh Sơn và Nguyễn Hồng Thái (2014), tác giả đã sử dụng phương pháp nghiên cứu định lượng để nhận diện được danh mục các yếu tố rủi ro trong phát triển hạ tầng GTĐB theo hình thức PPP ở Việt Nam. Nghiên cứu này là phần tiếp theo với mục tiêu nhằm xác định mức rủi ro của các yếu tố đó trong các dự án GTĐB theo hình thức PPP ở Việt Nam, giai đoạn 2014-2015.

2. CƠ SỞ LÝ LUẬN

Thuật ngữ "PPP" được hiểu là 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 (ADB, 2008).

Về cơ bản, rủi ro được hiểu chung là sự sai biệt giữa kỳ vọng và thực tế. Tuy nhiên, hiện chưa có khái niệm thống nhất về rủi ro trong hình thức PPP. Một số công trình nghiên cứu mô tả rủi ro như là các sự kiện với những hậu quả tiêu cực và không chắc chắn (Philippe và cộng sự, 2009). Một số nghiên cứu khác mô tả khái niệm này là sự kết hợp của cả tiêu cực và cơ hội (Ke và cộng sự, 2010; Ke và Chan 2010; Padiyar và cộng sự, 2004); đưa ra khái niệm một sự kiện hoặc yếu tố là yếu tố rủi ro, nếu xảy ra, có tác động tiêu cực hoặc cơ hội tới mục tiêu của dự án (về thời gian, chi phí, chất lượng và lợi nhuận).

Trong phạm vi của nghiên cứu này, khái niệm rủi ro trong các dự án GTĐB theo hình thức PPP được hiểu là chỉ tiêu tổng hợp phản ánh rủi ro của tất cả các yếu tố rủi ro xuất hiện trong các dự án GTĐB theo hình thức PPP.

Thân Thanh Sơn và Nguyễn Hồng Thái (2014), thông qua phương pháp nghiên cứu định lượng đã đưa ra danh mục nhận diện các yếu tố rủi ro trong các dự án GTĐB theo hình thức PPP ở Việt Nam gồm 51 yếu tố. Một đặc điểm cơ bản trong nhận diện rủi ro theo yếu tố đó là có thể xác định được xác suất xuất hiện và mức độ tác động (Williams, 1996). 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. Trên cơ sở đó, các nghiên cứu của Ke và cộng sự (2010), Li và cộng sự (2005), Padiyar và cộng sự, (2004), đã đo lường mức rủi ro của mỗi yếu tố bằng cách lấy xác suất xảy ra yếu tố rủi ro nhân với mức độ tác động của yếu tố rủi ro đó (công thức tổng quát).

Từ các quan điểm trên, trong nghiên cứu này, tác giả đề xuất một số khái niệm như sau: (i) *Mức độ tác động của mỗi yếu tố rủi ro cho một hợp đồng dự án theo hình thức PPP* là bình quân mức độ tác động của yếu tố rủi ro đó trong các dự án (dự án xuất hiện rủi ro) của một hình thức hợp đồng. *Mức độ tác động của mỗi yếu tố rủi ro cho toàn bộ các hợp đồng dự án theo hình thức PPP* là bình quân gia quyền của mức độ tác động của yếu tố rủi ro đó đối với toàn bộ các hình thức hợp đồng dự án theo hình thức PPP. (ii) *Xác suất xuất hiện mỗi yếu tố rủi ro của một hợp đồng dự án theo hình thức PPP* là số dự án xuất hiện yếu tố rủi ro đó trên tổng số các dự án của một hình thức hợp đồng. *Xác suất xuất hiện của mỗi yếu tố rủi ro cho toàn bộ các hợp đồng dự án theo hình thức PPP* là số dự án theo hình thức PPP xuất hiện yếu tố rủi ro đó trên tổng số các dự án của toàn bộ các hợp đồng dự án theo hình thức PPP. (iii) *Mức rủi ro*, trên cơ sở công thức tổng quát, mức rủi ro của mỗi yếu tố rủi ro cho một hợp đồng dự án hình thức PPP, hay cho toàn bộ các hợp đồng dự án theo hình thức PPP được xác định như sau:

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

=

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

×

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

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

=

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

×

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

Như vậy, mức rủi ro bình quân của mỗi hợp đồng dự án theo hình thức PPP là bình quân mức rủi ro của các yếu tố rủi ro xuất hiện trong mỗi hợp đồng dự án theo hình thức PPP. *Mức rủi ro bình quân của toàn bộ các hợp đồng dự án theo hình thức PPP* là bình quân mức rủi ro của các yếu tố rủi ro cho toàn bộ các hợp đồng dự án theo hình thức PPP.

3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Mẫu và dữ liệu nghiên cứu

Nghiên cứu này phân tích các dữ liệu thu được từ nghiên cứu của Thân Thanh Sơn và Nguyễn Hồng Thái (2014). Kết quả khảo sát sau khi sàng lọc, thu được 102 phiếu trả lời đủ thông tin để đưa vào phân tích. Trong 102 phiếu trả lời, hình thức hợp đồng BOT chiếm 52%, hình thức hợp đồng BT chiếm 43%, hình thức hợp đồng BOO và Lease lần lượt là 2% và 3%.

Tác giả sử dụng thang đo Likert 5 mức độ để đo lường mức độ tác động của các yếu tố rủi ro đến kết quả dự án (Ke và Chan, 2010; Li và cộng sự, 2005), như sau: mức 1 tương ứng với Rủi ro ảnh hưởng rất yếu đến dự án; mức 2 tương ứng với Rủi ro ảnh hưởng yếu đến dự án; mức 3 tương ứng với Rủi ro ảnh hưởng trung bình đến dự án; mức 4 tương ứng với Rủi ro ảnh hưởng mạnh đến dự án; mức 5 tương ứng với Rủi ro ảnh hưởng rất mạnh đến dự án.

Bảng 1. Ví dụ minh họa kết quả khảo sát về yếu tố rủi ro lạm phát (mã hóa RR.C.10) trong các hình thức hợp đồng

Phiếu số	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
	BOT	BOT	BOT	BT	BOT	BT	BT	BT	BOT	BOT	BOT	Cho thuê	Cho thuê	BT	BT	BOT
RR.C.10	2	2	4			3				2		2		2	4	4

(Nguồn: Tác giả đề xuất)

Bảng 2. Ví dụ minh họa các bước xác định mức rủi ro của yếu tố rủi ro lạm phát theo từng hình thức hợp đồng

Bước	Chỉ tiêu	BOT	BT	Cho thuê	Hình thức PPP
1	Tổng số dự án theo hình thức hợp đồng (a)	8	6	2	16
2	Số dự án xuất hiện yếu tố rủi ro RR.C.10 theo từng hình thức hợp đồng (b)	5	3	1	9
3	Xác suất xuất hiện yếu tố rủi ro RR.C.10 theo từng hình thức hợp đồng (c) = (b) : (a)	0,63	0,50	0,50	0,563
4	Tổng mức độ tác động theo từng hình thức hợp đồng dự án có xảy ra yếu tố rủi ro RR.C.10	14	9	2	25
5	Mức độ tác động bình quân của yếu tố rủi ro RR.C.10 (d)	2,8	3,0	2,0	2,81
6	Mức rủi ro của yếu tố rủi ro RR.C.10 theo từng hình thức hợp đồng (e) = (c) × (d)	1,75	1,5	1,0	1,58

(Nguồn: Tác giả đề xuất)

Các bước xác định mức rủi ro

Để xác định mức rủi ro trong các dự án GTĐB theo hình thức PPP, tác giả thực hiện các bước như sau: bước 1, tính tổng số dự án theo hình thức hợp đồng; bước 2, xác định số dự án xuất hiện rủi ro theo từng hình thức hợp đồng; bước 3, xác định xác suất xuất hiện yếu tố rủi ro theo từng hình thức hợp đồng và toàn bộ các hợp đồng dự án theo hình thức PPP; bước 4, tính tổng mức độ tác động của mỗi yếu tố rủi ro theo từng hình thức hợp đồng; bước 5, mức độ tác động bình quân của yếu tố rủi ro cho một hình thức hợp đồng và toàn bộ các hợp đồng dự án theo hình thức PPP; bước 6, xác định mức rủi ro của mỗi yếu tố rủi ro theo từng hình thức hợp đồng và toàn bộ các hợp đồng dự án theo hình thức PPP.

Ví dụ minh họa phương pháp xác định mức rủi ro của mỗi một yếu tố rủi ro trong các hình thức hợp đồng (bảng 1) thể hiện: RR.C.10 là mã hóa của yếu tố rủi ro lạm phát; phiếu số 01 là dự án theo hình thức hợp đồng BOT, kết quả trả lời là 2, có nghĩa là có rủi ro xảy ra với mức độ tác động ở mức 2; tương tự cho các kết quả trả lời khác.

Ví dụ minh họa các bước tính toán để xác định mức rủi ro cho mỗi một yếu tố theo từng hình thức hợp đồng được trình bày ở bảng 2.

Bảng 3. Kết quả mức rủi ro theo các yếu tố rủi ro trong các hình thức hợp đồng

STT	Yếu tố rủi ro	Mã hóa	BT	Lease	BOT	B00	Trung bình trong hình thức PPP
A	Rủi ro chính trị và chính sách						
1	Quốc hữu hóa và sung công	RR.A.1	0,80	1,67	0,82	2,00	0,86
2	Rủi ro độ tin cậy của Chính phủ	RR.A.2	1,33	1,00	1,44	1,00	1,37
3	Quá trình ra quyết định công yếu kém	RR.A.3	1,69	3,67	1,96	1,50	1,89
4	Cản thiệp của Chính phủ	RR.A.5	2,20	1,00	2,22	1,00	2,15
5	Tham nhũng của quan chức Chính phủ	RR.A.6	2,34	3,67	2,51	2,50	2,47
B	Rủi ro pháp lý						
6	Rủi ro khi thay đổi khuôn khổ pháp lý	RR.B.7	2,71	1,00	2,95	2,50	2,78
7	Thay đổi các quy định về thuế	RR.B.8	2,44	1,67	2,42	1,50	2,39
8	Các luật quốc gia về PPP đầy đủ, rõ ràng, phù hợp	RR.B.9	3,18	2,33	3,42	2,00	3,26
C	Rủi ro kinh tế, tài chính						
9	Rủi ro lạm phát	RR.C.10	3,84	3,67	4,02	4,00	3,93
10	Rủi ro lãi suất	RR.C.11	3,55	4,00	3,82	4,00	3,71
11	Rủi ro tỷ giá hối đoái và chuyển đổi ngoại tệ	RR.C.12	1,93	2,00	2,33	1,00	2,13
12	Giảm khả năng cung cấp vốn	RR.C.13	3,49	4,00	3,93	3,00	3,72
13	Biến động kinh tế	RR.C.14	2,80	3,00	2,85	3,50	2,85
14	Thiếu các công cụ tài chính phù hợp	RR.C.15	1,51	2,00	2,08	1,00	1,81
D	Rủi ro bất khả kháng						
15	Rủi ro bất khả kháng	RR.D.16	1,98	1,33	1,62	2,50	1,78
E	Rủi ro trong phát triển dự án						
16	Rủi ro phê duyệt và cấp giấy phép dự án	RR.E.17	1,38	2,00	1,69	2,00	1,57
17	Lựa chọn dự án không phù hợp	RR.E.18	1,54	4,00	2,82	3,50	2,32
18	Khả năng thu hút tài chính của dự án	RR.E.19	3,22	5,00	3,23	5,00	3,31
19	Năng lực của công ty dự án, chủ đầu tư	RR.E.20	3,69	4,33	3,71	3,50	3,71
20	Phân bổ rủi ro trong hợp đồng cho hai bên công tư không phù hợp	RR.E.21	2,28	3,33	2,85	1,50	2,59
21	Đấu thầu không cạnh tranh	RR.E.22	2,71	4,67	2,78	1,50	2,78
22	Thất bại hoặc chậm trễ trong thu hồi đất	RR.E.23	3,38	0,00	3,89	5,00	3,58
23	Rủi ro thiết kế và lập dự toán	RR.E.24	2,09	0,00	2,48	3,50	2,26
24	Thay đổi quy mô dự án	RR.E.25	1,40	0,00	2,04	3,50	1,73
25	Khảo sát địa hình, địa chất sai sót	RR.E.26	1,35	0,00	1,74	2,00	1,53

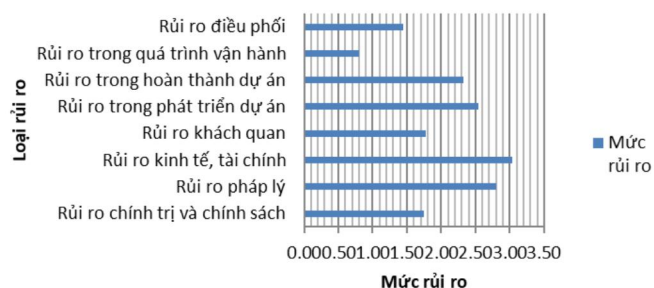
4. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ BÌNH LUẬN

4.1. Kết quả tính toán

Kết quả xác định mức rủi ro của mỗi một yếu tố rủi ro trong từng hình thức hợp đồng hay cho toàn bộ các hình thức hợp đồng (mức trung bình) được trình bày ở bảng 3.

Kết quả xác định mức rủi ro theo nhóm yếu tố rủi ro cho toàn bộ các hình thức hợp đồng (bảng 4) được xác định bằng cách tính giá trị trung bình mức rủi ro của các yếu tố rủi ro trong nhóm theo dữ liệu ở bảng 3.

Dựa vào kết quả tính toán ở bảng 4, tác giả xác định được mức rủi ro theo nhóm yếu tố (hình 1).



(Nguồn: Tính toán của tác giả)

Hình 1. Mức rủi ro theo nhóm yếu tố

STT	Yếu tố rủi ro	Mã hóa	BT	Lease	BOT	BOO	Trung bình trong hình thức PPP
F	Rủi ro trong hoàn thành (thực hiện) dự án						
26	Rủi ro chất lượng	RR.F.27	2,26	0,00	2,93	2,50	2,55
27	Vượt quá chi phí xây dựng	RR.F.28	3,20	0,00	3,22	2,00	3,10
28	Kéo dài thời gian xây dựng	RR.F.29	3,20	0,00	3,27	2,00	3,12
29	Giá các yếu tố đầu vào	RR.F.30	2,63	0,00	2,37	1,00	2,38
30	Rủi ro kỹ thuật, công nghệ	RR.F.31	1,84	0,00	1,55	1,00	1,62
31	Thay đổi nhà đầu tư tư nhân, nhà thầu cung ứng	RR.F.32	1,49	0,00	1,93	1,00	1,67
32	Chậm trễ trong cung ứng vật tư, máy móc thiết bị	RR.F.33	1,87	0,00	1,96	1,00	1,85
33	Rủi ro lao động	RR.F.34	2,12	0,00	2,00	1,00	1,97
34	Lựa chọn nhà thầu, tư vấn và giám sát không phù hợp	RR.F.35	3,09	0,00	2,42	2,50	2,64
G	Rủi ro trong quá trình vận hành dự án						
35	Rủi ro về lượng cầu	RR.G.36	0,00	4,00	2,38	2,00	1,40
36	Rủi ro về mức phí	RR.G.37	0,00	2,67	2,31	2,00	1,32
37	Rủi ro thanh toán	RR.G.38	0,00	2,00	1,60	2,00	0,93
38	Cạnh tranh (độc quyền)	RR.G.39	0,00	2,33	1,15	1,00	0,69
39	Vượt quá chi phí vận hành	RR.G.40	0,00	0,67	0,77	1,00	0,44
40	Chi phí bảo trì cao hơn dự kiến	RR.G.41	0,00	1,33	1,14	1,00	0,66
41	Tần suất bảo trì lớn hơn dự kiến	RR.G.42	0,00	1,33	0,93	1,00	0,54
42	Trình độ quản lý vận hành dự án	RR.G.45	0,00	1,00	0,76	1,00	0,45
H	Rủi ro điều phối						
43	Hợp đồng thay đổi nhiều lần	RR.H.46	2,49	3,00	1,98	1,00	2,21
44	Quản lý hợp đồng yếu, tranh chấp hợp đồng	RR.H.47	1,74	3,00	1,38	1,00	1,57
45	Thiếu kinh nghiệm trong hoạt động PPP	RR.H.48	1,96	2,00	2,06	1,00	1,99
46	Thiếu sự cam kết từ một trong hai đối tác	RR.H.49	1,49	2,00	1,73	1,00	1,62
47	Rủi ro trong tổ chức và điều phối	RR.H.50	1,29	2,00	1,43	1,00	1,38
48	Rủi ro giá trị còn lại	RR.H.51	1,15	2,00	1,00	0,50	1,08
49	Độ tin cậy của bên thứ ba	RR.H.52	1,35	2,00	1,18	0,50	1,27
50	Sự đồng thuận của chính quyền và dân địa phương	RR.H.53	1,18	2,00	0,84	0,50	1,01
51	Thay đổi tổ chức và nhân sự doanh nghiệp dự án	RR.H.54	1,09	2,00	0,58	0,50	0,84
Trung bình			1,85	1,86	2,17	1,88	2,02

(Nguồn: Thân Thanh Sơn và Nguyễn Hồng Thái, 2014)

Bảng 4. Kết quả xác định mức rủi ro theo nhóm yếu tố rủi ro

STT	Nhóm yếu tố rủi ro	Mức rủi ro trong hình thức PPP	Xếp hạng
1	Rủi ro chính trị và chính sách	1,75	6
2	Rủi ro pháp lý	2,81	2
3	Rủi ro kinh tế, tài chính	3,03	1
4	Rủi ro khách quan	1,78	5
5	Rủi ro trong phát triển dự án	2,54	3
6	Rủi ro trong hoàn thành (thực hiện) dự án	2,32	4
7	Rủi ro trong quá trình vận hành	0,80	8
8	Rủi ro điều phối	1,44	7

(Nguồn: Tính toán của tác giả)

4.2. Bình luận

Kết quả nghiên cứu trên cho thấy, mức rủi ro trung bình của các yếu tố rủi ro trong dự án GTĐB theo hình thức PPP ở Việt Nam là 2,02 trên thang đo Likert 5 mức độ (bảng 3). Mức rủi ro này cho thấy, mức độ ảnh hưởng của các yếu tố rủi ro đến kết quả các dự án GTĐB theo hình thức PPP ở Việt Nam giai đoạn 2014-2015 nằm trong ngưỡng trung bình (từ > 2 đến ≤ 3,0). Trong đó, các dự án

theo hình thức hợp đồng BT có mức rủi ro thấp nhất (1,85) trong các hình thức hợp đồng, tiếp theo là hình thức hợp đồng cho thuê (mức rủi ro là 1,86), hình thức hợp đồng BOO (mức rủi ro là 1,88); mức rủi ro cao nhất là 2,17 tương ứng với hình thức hợp đồng BOT. Như vậy, kết quả của nghiên cứu này cũng tương đồng với các công bố trước đó (WB, 2007). Trên cơ sở kết quả của nghiên cứu, tác giả đưa ra một vài hàm ý như sau:

Kiểm soát nhóm yếu tố Rủi ro kinh tế, tài chính

Đây là nhóm yếu tố có mức rủi ro cao nhất (3,03) trong các nhóm yếu tố (bảng 4, hình 1). Trong nhóm này, yếu tố Rủi ro lạm phát có mức rủi ro cao nhất (3,93). Mức rủi ro này cho thấy, Rủi ro lạm phát là yếu tố có ảnh hưởng mạnh nhất đến kết quả dự án so với các yếu tố rủi ro khác. Tiếp theo là mức độ ảnh hưởng của các yếu tố Rủi ro giảm khả năng cung cấp vốn, Rủi ro lãi suất biến động, với mức độ rủi ro lần lượt 3,72 và 3,71 (bảng 3).

Như vậy, để kiểm soát các yếu tố trong nhóm Rủi ro kinh tế, tài chính: (i) *Chính phủ* cần thiết lập và cam kết một môi trường kinh tế ổn định với các chính sách kinh tế vĩ mô hiệu quả. Chính sách kinh tế vĩ mô hiệu quả và ổn định góp phần giữ tỷ lệ lạm phát ở mức hợp lý, tạo tiền đề thuận lợi cho hệ thống trung gian tài chính, đặc biệt là ngân hàng thương mại có thể cung ứng vốn cho các dự án PPP ở mức lãi suất phù hợp. Ngoài ra, hiệu ứng tích cực của chính sách kinh tế vĩ mô còn kéo dài giai đoạn hưng thịnh và rút ngắn thời gian suy thoái của nền kinh tế. (ii) *Đối tác tư nhân* cần chủ động hơn trong việc tạo lập nguồn vốn hoạt động và xây dựng các phương án kiểm soát rủi ro trong suốt vòng đời dự án. Từ đó, hoạt động của các dự án GTĐB theo hình thức PPP có thể đạt được hiệu quả mong muốn.

Kiểm soát nhóm yếu tố Rủi ro pháp lý

Nhóm yếu tố này có mức rủi ro cao thứ hai (2,81) trong các nhóm yếu tố tại thời điểm khảo sát khi Việt Nam chưa có nghị định về hình thức PPP (bảng 4, hình 1). Trong nhóm này, yếu tố Rủi ro các luật quốc gia về PPP đầy đủ, rõ ràng, phù hợp có mức rủi ro cao nhất (3,26). Mức rủi ro này cho thấy, yếu tố Rủi ro các luật quốc gia về PPP đầy đủ, rõ ràng, phù hợp có ảnh hưởng mạnh đến kết quả của dự án.

Như vậy, để kiểm soát nhóm yếu tố này, Nhà nước cần sớm xây dựng Đạo luật về PPP nhằm luật hóa các quy định đã được áp dụng, tạo sự ổn định và khả thi đối với hình thức 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 vốn đầu tư, hỗ trợ của Nhà nước, các cơ chế, tiêu chuẩn hay tiêu chí rõ ràng trong quá trình đàm phán với nhà đầu tư, bảo lãnh, giải quyết tranh chấp... Đạo luật về PPP giúp đảm bảo quyền lợi, nghĩa vụ, trách nhiệm của nhà đầu tư và cơ quan nhà nước có thẩm quyền được thỏa thuận bình đẳng, công bằng trên cơ sở hợp đồng dự án, đảm bảo hài hòa lợi ích giữa nhà đầu tư, Nhà nước và người sử dụng, tạo điều kiện để nhà đầu tư thực hiện dự án, thu hồi vốn đầu tư và lợi nhuận hợp lý. Qua đó, giúp thực hiện các dự án hiệu quả, phù hợp với thông lệ quốc tế nhằm thu hút, khuyến khích cạnh tranh, sáng tạo, kinh nghiệm và nguồn lực của nhà đầu tư, nâng cao hiệu quả đầu tư.

Kiểm soát nhóm yếu tố Rủi ro trong phát triển dự án

Đây là nhóm yếu tố có mức rủi ro cao thứ ba (2,54) trong các nhóm yếu tố (bảng 4, hình 1). Điều này cho thấy, mức độ ảnh hưởng của nhóm yếu tố Rủi ro trong phát triển dự án đến kết quả dự án ở mức trung bình. Nhóm yếu tố này gồm có mười yếu tố rủi ro, tuy nhiên, cần quan tâm đến một số yếu tố rủi ro sau: (i) Thất bại hoặc chậm trễ

trong thu hồi đất là yếu tố có mức rủi ro xếp thứ 5 về khả năng ảnh hưởng đến kết quả dự án (bảng 3). Để kiểm soát yếu tố rủi ro này, Chính phủ cần công bố công khai quy hoạch các dự án, các mốc giới và hành lang bảo vệ công trình để chính quyền cơ sở thực hiện việc quản lý, nhân dân giám sát, thực hiện nghĩa vụ, bảo vệ lợi ích hợp pháp của mình; tập trung đổi mới và nâng cao chất lượng công tác lập, quản lý quy hoạch sử dụng đất; tiếp tục xây dựng, hoàn thiện các cơ chế, chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đảm bảo yêu cầu pháp luật và phù hợp với tình hình thực tế. (ii) Yếu tố Rủi ro đấu thầu không cạnh tranh có mức rủi ro là 2,78. Đấu thầu cạnh tranh sẽ kích thích sáng tạo mới, đảm bảo tính minh bạch, cho phép có nhiều lựa chọn hơn về nhà đầu tư khi triển khai dự án đường bộ trong hình thức PPP. Vì vậy, để kiểm soát yếu tố rủi ro này, 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 tham gia để xuất dự án có 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. Đồng thời, 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 London (Anh), Hong Kong (Trung Quốc), Singapore... qua đó, thu hút nhà đầu tư có năng lực quản lý, năng lực tài chính mạnh. Công khai quy trình đấu thầu: tiếp nhận, quản lý, đánh giá lựa chọn hồ sơ thầu, công khai tiêu chuẩn và phương pháp đánh giá để xuất về kỹ thuật, tài chính - thương mại.

5. KẾT LUẬN

Thực tế cho thấy, việc áp dụng thành công hình thức PPP trong GTĐB sẽ giúp đảm bảo cung cấp hạ tầng GTĐB chất lượng cao, giúp giảm áp lực ngân sách đầu tư công và tối ưu hoá hiệu quả đầu tư. Trên cơ sở 51 yếu tố rủi ro của các dự án GTĐB Việt Nam theo hình thức PPP của Thân Thanh Sơn và Nguyễn Hồng Thái (2014), nghiên cứu này đã xác định được mức rủi ro của từng yếu tố trong các dự án GTĐB theo hình thức PPP ở Việt Nam giai đoạn 2014-2015 thông qua phương pháp thống kê.

Tuy nhiên, trong nghiên cứu này, các hình thức hợp đồng chưa đa dạng (chủ yếu là hình thức BT, BOT) và cần thêm thời gian để nhận diện chính xác hơn về các yếu tố rủi ro phát sinh, cũng như bên có khả năng tốt nhất để đảm nhiệm rủi ro. Vì vậy, trong tương lai, dựa vào mô hình nghiên cứu phân bổ rủi ro trong các dự án GTĐB theo hình thức PPP để áp dụng và có điều chỉnh phù hợp khi nghiên cứu trong điều kiện cụ thể khác./

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Chính phủ (2009), Quyết định số 1327/QĐ-TTg ngày 24 tháng 08 năm 2009 về Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.
- [2]. Chính phủ (2013), Quyết định số 355/QĐ-TTg, ngày 25 tháng 02 năm 2013 về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

[3]. Checherita, C. and Gifford, J. (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.

[4]. Combs, J. G., (2010), "Big samples and small effects: Let's not trade relevance and rigor for power", *Academy of Management Journal*, 53, pp. 9-13.

[5]. Jin, X.H. and Doloi, H. (2008), "Interpreting risk allocation mechanism in public-private partnership projects: an empirical study in a transaction cost economics perspective", *Construction Management and Economics*, 26(6), pp. 1-15.

[6]. Ke, Y., Wang, S., Chan, A. and Esther C. (2010), "Understanding the risks in China's PPP projects: ranking of their probability and consequence", *Engineering, Construction and Architectural Management*, Vol. 18 Iss: 5, pp. 481-96

[7]. Ke, Y., Wang, S. and Chan, A. (2010), "Risk Allocation in Public-Private Partnership Infrastructure Projects: Comparative Study", *Journal of construction engineering and management, Journal of infrastructure systems*, pp. 343-51.

[8]. Li, B., Akintola, 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*, 23, pp. 25-35

[9]. Padiyar, V., Tarun, S. and Abhishek, V. (2004), *Risk Management in PPP*, IL & FS infrastructure Development Corporation Ltd, pp. 1-22.

[10]. Philippe, B., Justin, T., Izabela, K., and Maria, D. C. (2009), *The Effects of the Financial Crisis on Public-Private Partnerships*, IMF, © 2009 International Monetary Fund, pp. 3-22.

[11]. Thân Thanh Sơn và Nguyễn Hồng Thái (2014), "Xác định các yếu tố rủi ro trong hình thức PPP phát triển hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam", *Kỷ yếu Hội thảo quốc tế Trường Đại học Thương mại Hà Nội và Lunghwa University of Science and Technology*, tr. 81-97.

[12]. Williams, T.M. (1996), "The two-dimensionality of project risk", *International Journal of Project Management*, 14(3), pp. 185-86.

[13]. WB (2007), *WB - PPP Units 2007*, pp. 23-93, The World Bank.