

Thu hút đầu tư cho các dự án PPP giao thông đường bộ thông qua các cơ chế tài chính - kinh nghiệm của thế giới và bài học cho Việt Nam

VŨ THỊ THANH XUÂN

Bài viết truyền tải một số kinh nghiệm triển khai phương thức đầu tư theo hình thức đối tác công - tư trong phát triển hệ giao thông đường bộ, rút ra kinh nghiệm cho Việt Nam.

Từ khóa: thu hút đầu tư, PPP, đối tác công - tư, phát triển hạ tầng giao thông.

1. Đặt vấn đề

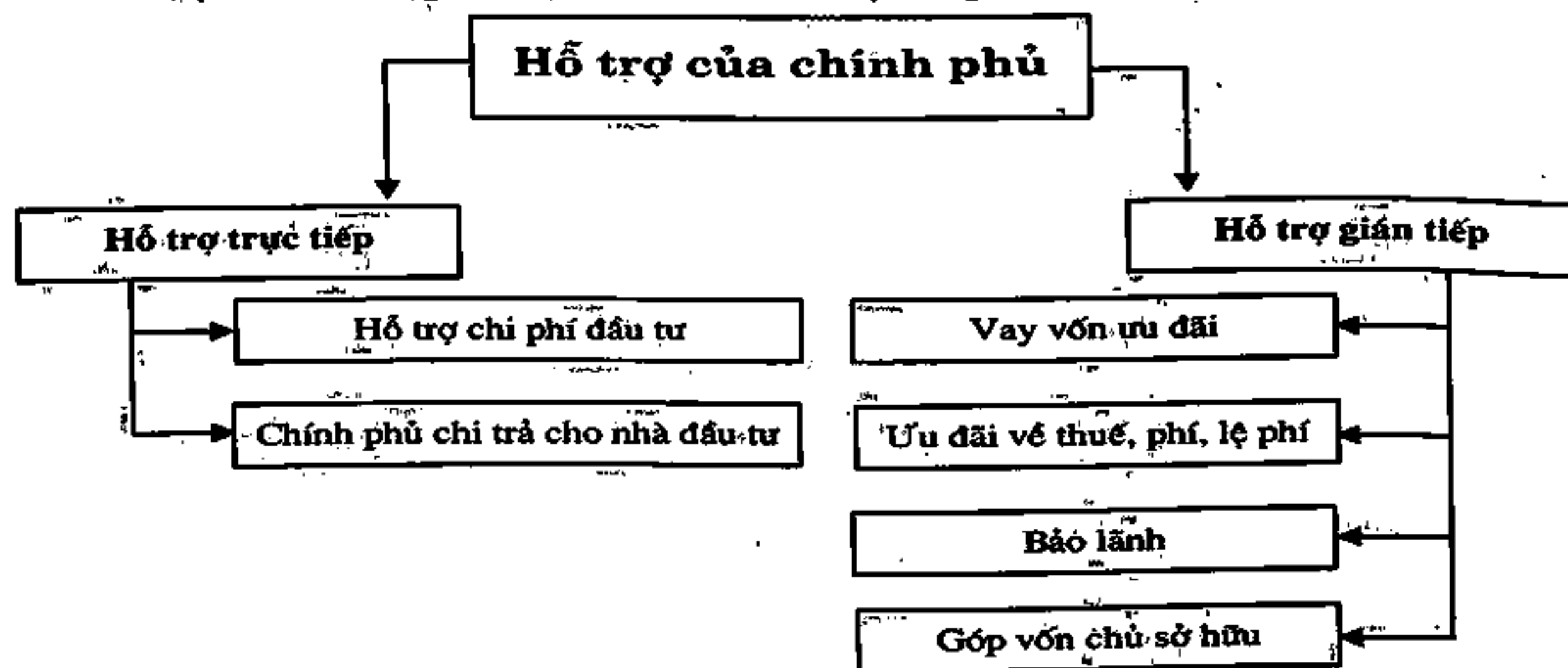
Trên thế giới, việc áp dụng phương thức đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP – private public partnership) trong phát triển kết cấu hạ tầng và cung cấp dịch vụ công đã có lịch sử hình thành, phát triển lâu dài và trở nên phổ biến từ những năm 1990. Việt Nam đã thực hiện phương thức đối tác công tư trong lĩnh vực đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng từ những năm cuối thế kỷ XX và đạt được những kết quả nhất định như huy động được các nguồn vốn ngoài ngân sách tham gia vào các dự án, qua đó giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước, một số dự án giao thông đường bộ hoàn thành đưa vào sử dụng đã phát huy tác dụng.

Tuy nhiên, thực tế phát triển hình thức đối tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng đang phải đối mặt với những khó khăn trên

khía cạnh lý luận khoa học, khuôn khổ pháp lý, chính sách và năng lực triển khai; số dự án triển khai theo hình thức đối tác công tư vẫn chưa nhiều; số các dự án đối tác công tư hoạt động có hiệu quả chưa cao như kỳ vọng...

2. Một số khái niệm cơ bản

Theo quan niệm chung, các dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP là hệ thống các hình thức, phương pháp, biện pháp của nhà nước nhằm hỗ trợ, thu hút khu vực tư nhân tham gia vào quá trình tạo lập, đầu tư, xây dựng, chuyển giao, sử dụng các dự án giao thông đường bộ. Quan niệm này cho thấy, chủ thể thực hiện cơ chế tài chính ở đây là Nhà nước và cơ chế này được thực hiện ở tất cả các khâu của quá trình thực hiện dự án giao thông đường bộ với 2 hình thức chính là hỗ trợ trực tiếp và hỗ trợ gián tiếp.



Vũ Thị Thanh Xuân, TS., Trường đại học Ngoại thương.

Cơ chế hỗ trợ trực tiếp rất quan trọng, góp phần tạo nên sự hấp dẫn của dự án đối với các nhà đầu tư, bao gồm: hỗ trợ chi phí chuẩn bị dự án, hỗ trợ trong giai đoạn đầu xây dựng, hỗ trợ chi phí vận hành và chính phủ trực tiếp thanh toán tiền phí dịch vụ cho nhà đầu tư.

Tuy nhiên, cơ chế hỗ trợ gián tiếp lại phong phú hơn và được sử dụng phổ biến hơn, bao gồm: cơ chế tài chính cam kết bảo lãnh vốn vay, cơ chế tài chính ưu đãi về thuế, phí, bảo lãnh doanh thu tối thiểu, bảo đảm tỷ giá hối đoái và ngoại hối, cơ chế cho vay vốn ưu đãi và góp vốn chủ sở hữu.

3. Kinh nghiệm của thế giới trong việc xây dựng cơ chế tài chính nhằm thu hút đầu tư của khu vực tư nhân vào các dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP

3.1. Kinh nghiệm của Hàn Quốc

Chương trình tham gia của tư nhân vào kết cấu hạ tầng của Hàn Quốc (Private Participation in Infrastructure - PPI) được chính thức phát động vào năm 1994. Khủng hoảng tài chính Châu Á đã thúc đẩy việc Chính phủ cần sự hợp tác của khu vực tư nhân trong phát triển cơ sở hạ tầng và tiến hành chương trình PPI. Bên cạnh chương trình PPI, Hàn Quốc đã ban hành nhiều văn bản pháp luật điều chỉnh các dự án PPP. Những văn bản này quy định rõ những loại hình, dự án nào sẽ được áp dụng hình thức PPP, cơ chế thực hiện, quy trình thực hiện, giải quyết tranh chấp.

Theo quy định, mức trần ngân sách cho các dự án PPP của Hàn Quốc là 2% tổng chi ngân sách quốc gia và được tính toán theo dự tính khung chi tiêu trung hạn của Chính phủ. Tuy nhiên, số dự án được hỗ trợ bị giới hạn, ví dụ không quá 30% số dự án đường bộ, cảng biển và không quá 50% số dự án đường sắt¹. Hàn Quốc cũng sử dụng một đơn vị tư vấn độc lập với Chính phủ để xem xét phân hỗ trợ của Chính phủ cho các dự án PPP. Mức hỗ trợ cho các ngành khác nhau, lĩnh

vực khác nhau sẽ khác nhau và tùy thuộc vào rủi ro của các ngành để lựa chọn hình thức hỗ trợ phù hợp. Ví dụ, ngành giao thông thì thường có khả năng thu phí để bù đắp chi phí, nhưng lại có rủi ro về doanh thu cao thì áp dụng hình thức bảo lãnh doanh thu. Ngoài ra, Chính phủ Hàn Quốc còn hỗ trợ chi phí đầu tư ban đầu cho nhà đầu tư và quy định một dự án sẽ được hưởng cơ chế này nếu dự án:

- Đảm bảo mức phí cho người sử dụng ở một mức hợp lý.
- Đảm bảo rằng doanh nghiệp dự án không bị giải thể do không thực hiện được các nghĩa vụ nợ của dự án.
- Đảm bảo rằng những chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư của dự án không ảnh hưởng đến khả năng sinh lời của dự án.
- Bù đắp cho phần tăng chi phí xây dựng do biến động lớn về tỷ giá.

Bên cạnh đó, Chính phủ sẽ tiến hành bảo lãnh tín dụng cho doanh nghiệp dự án nhằm tăng tính khả thi về mặt tài chính cho dự án do giảm chi phí vốn và tăng khả năng tiếp cận các nguồn vốn cho các nhà đầu tư tư nhân. Hạn mức bảo lãnh cho một dự án là khoảng 76,5 triệu USD, trong trường hợp đặc biệt có thể nói rộng đến 153 triệu USD. Mức phí bảo lãnh trong khoảng 0,2%-1,3% khoản bảo lãnh. Hàn Quốc đã thành lập một quỹ bảo lãnh tín dụng kết cấu hạ tầng để tăng khả năng tồn tại của dự án bằng cách giảm chi phí vay vốn. Quỹ này sẽ được cấp bổ sung thông qua những nguồn như: nguồn đầu tư từ các chính quyền địa phương, doanh thu từ phí bảo lãnh, doanh thu từ việc đầu tư các quỹ nhân rồi, vốn vay từ các thiết chế tài chính.

Hơn nữa, Hàn Quốc còn áp dụng hình thức bảo lãnh doanh thu tối thiểu (áp dụng cho các dự án PPP từ trước năm 2009). Hình thức bảo lãnh này áp dụng khi doanh thu

1. Bộ Giao thông vận tải (2014), Đề án xã hội hóa đường bộ, Hà Nội.

thực tế thấp hơn doanh thu dự báo trong Hợp đồng. Tuy nhiên, những dự án mà doanh thu thực tế thấp hơn 50% doanh thu dự báo sẽ không được áp dụng hình thức bảo lãnh này. Theo quy định của Hàn Quốc, trong 5 năm đầu vận hành công trình dự án, mức bảo lãnh doanh thu tối thiểu là 75% doanh thu dự kiến trong thỏa thuận; trong thời gian còn lại, yêu cầu cho khoản bảo lãnh này là 65% doanh thu dự kiến. Trong trường hợp doanh thu thực tế vượt quá 125% trong vòng 5 năm đầu kể từ thời điểm bắt đầu hoạt động và 135% trong 5 năm tiếp theo thì dự án phải thanh toán phần chênh lệch cho Chính phủ².

3.2. Kinh nghiệm của Ấn Độ

Ấn Độ xây dựng cơ chế tài chính cho các dự án PPP từ năm 2005 qua việc ban hành nhiều văn bản điều chỉnh các dự án PPP, trong đó quy định cụ thể những ngành kết cấu hạ tầng nào sẽ được áp dụng hình thức PPP, bao gồm: đường bộ, cầu đường bộ, đường sắt, đường thủy, hàng không, đường ống nước trong đất liền, điện, giao thông nông thôn, cấp nước, rác thải và nhà máy xử lý rác thải, hạ tầng khu kinh tế, trung tâm hội nghị quốc tế và hạ tầng du lịch.

Điều kiện để một dự án được nhà nước hỗ trợ được quy định khá chặt chẽ như: nhà đầu tư tư nhân phải đóng góp từ 51% vốn chủ sở hữu, dự án phải được thu hồi vốn chủ yếu qua phí người sử dụng, dự án phải khả thi về mặt kinh tế, tỷ lệ vốn nợ/vốn chủ sở hữu là 80:20, mức phí và thời gian hợp đồng được cố định.³

Ấn Độ không quy định mức trần vốn Ngân sách nhà nước cho các dự án hàng năm theo tỷ lệ chi tiêu của chính phủ như Hàn Quốc. Thay vào đó, Quỹ hỗ trợ quay vòng cho các dự án PPP hàng năm công bố tổng mức ngân sách dành cho các dự án PPP. Chính phủ Ấn Độ cũng quy định mức trần hỗ trợ cho các dự án PPP là 20% chi phí của dự án. Trong trường hợp đặc biệt, cơ quan nhà nước có thẩm quyền có thể tăng mức vốn hỗ trợ từ nguồn ngân sách của mình cao hơn mức 20%.

Việc xác định mức vốn hỗ trợ của Chính phủ đối với dự án PPP thông qua Báo cáo nghiên cứu khả thi và được xác định cụ thể thông qua đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư. Ngoài ra, Chính phủ Ấn Độ cũng có thể thực hiện bảo lãnh vốn vay hay phát hành trái phiếu cho dự án. Tuy nhiên, mức vốn bảo lãnh này không tính vào 20% mức hỗ trợ của nhà nước cho dự án.

Trên thực tế, Ấn Độ chủ yếu áp dụng hình thức hỗ trợ vốn đầu tư ban đầu cho dự án. Dự án nào yêu cầu mức hỗ trợ thấp nhất sau khi đã đáp ứng được những yêu cầu khác sẽ trúng thầu. Nguyên tắc xem xét hỗ trợ của Ấn Độ là: hỗ trợ sẽ chỉ được áp dụng sau khi xem xét kỹ tất cả các giải pháp khác nhằm tăng tính khả thi cho dự án; các dự án PPP phải nằm trong danh mục các ngành cụ thể đã được quy định và các dự án này phải có nguồn thu từ phí người sử dụng. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền phải xác nhận một số thông tin trước khi dự án được phép nhận hỗ trợ như: phí sử dụng dịch vụ không thể tăng lên để giảm bớt phần hỗ trợ, thời gian hợp đồng không thể kéo dài nhằm giảm mức hỗ trợ và toàn bộ chi phí dự án là hợp lý dựa trên các tiêu chuẩn, định mức phù hợp và phải khẳng định được chi phí của dự án sẽ không thể giảm thêm. Đây chính là cơ sở để xác định mức hỗ trợ của nhà nước cho dự án. Điều này đảm bảo rằng nguồn lực hạn chế của nhà nước sẽ được sử dụng trong những trường hợp thật cần thiết, tập trung và tránh dàn trải. Ngoài ra, Ấn Độ còn thành lập Quỹ xoay vòng nhằm trang trải các khoản hỗ trợ của ngân sách nhà nước cho các dự án PPP. Quỹ này được cấp bổ sung qua ngân sách nhà nước hàng năm⁴.

2. KDI & ADB (2011), *Public-Private Partnership Infrastructure Projects: Case Studies from the Republic of Korea*.

3. Bộ Giao thông vận tải, 2014, Đề án xã hội hóa đường bộ, Hà Nội.

4. World Bank & Ministry of Finance (2010), *Public Private Partnership Projects in India - Compendium of Case Studies, India*

Phân vốn hỗ trợ của nhà nước cho dự án sẽ được bắt đầu giải ngân sau khi nguồn vốn chủ sở hữu đã được giải ngân hết. Tỷ lệ giải ngân của vốn hỗ trợ và vốn vay sẽ được xác định trong hợp đồng trong suốt giai đoạn xây dựng. Ngân hàng cho vay vốn sẽ giám sát tỷ lệ giải ngân phân vốn ngân sách nhà nước và sẽ có báo cáo cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

3.3. Kinh nghiệm của Chi Lê

Chi Lê ban hành luật và nghị định điều chỉnh các hoạt động của dự án PPP. Trong dự toán ngân sách hàng năm và trung hạn đều bố trí một khoản cho các dự án PPP dựa trên khả năng của ngân sách nhà nước và dự báo về nhu cầu vốn ngân sách nhà nước cần cho PPP mà không có định mức trần hỗ trợ trong tổng chi ngân sách nhà nước như Hàn Quốc. Ngân sách không có một quỹ riêng hoặc bố trí một khoản dự phòng để bù đắp cho khoản nợ tiềm năng có thể phát sinh từ các khoản bảo lãnh doanh thu tối thiểu. Các khoản này sẽ được hạch toán vào ngân sách hàng năm chỉ khi chúng thật sự xảy ra. Chi Lê không quy định một hình thức hỗ trợ cụ thể nào cho từng lĩnh vực. Việc lựa chọn các hình thức hỗ trợ cụ thể dựa trên đặc điểm cụ thể của từng dự án dựa trên một số tiêu chí cơ bản như tính khả thi về mặt tài chính của dự án, khả năng về nguồn lực của nhà nước, những rủi ro cơ bản của dự án và yêu cầu của nhà đầu tư tiềm năng đối với dự án. Tuy nhiên, các hình thức hỗ trợ được áp dụng phổ biến ở Chi Lê là hỗ trợ vốn đầu tư ban đầu, hỗ trợ chi phí vận hành và bảo lãnh doanh thu tối thiểu, bảo lãnh tỷ giá hối đoái.

Về hỗ trợ vốn đầu tư ban đầu: nhà đầu tư tư nhân sẽ yêu cầu một mức hỗ trợ nhất định ở một giai đoạn nhất định. Chi Lê không quy định mức trần hỗ trợ. Mức hỗ trợ này nhằm mục đích điều tiết các khoản thu phí ở một mức phù hợp, không quá cao và cũng không quá thấp. Ví dụ, mức phí cầu đường ở Chi Lê được xác định dựa trên tiêu chí phân bổ lưu lượng giao thông, các khoản

hỗ trợ vốn đầu tư ban đầu và hỗ trợ chi phí vận hành để cân bằng lợi nhuận của dự án. Cách xác định mức phí hợp lý này của Chi Lê được cho là khá hợp lý vì nếu chỉ dựa trên hỗ trợ vốn đầu tư ban đầu, hỗ trợ chi phí vận hành và lợi ích tài chính của nhà đầu tư thì có thể dẫn đến khả năng mức phí có thể quá cao khiến cho lưu lượng giao thông giảm; ngược lại, nếu mức phí quá thấp lại dẫn đến lưu lượng giao thông cao gây hiện tượng quá tải, tắc nghẽn giao thông, là điều mà không chính phủ nào mong muốn.

Về hỗ trợ chi phí vận hành: Chi Lê áp dụng hình thức này nhằm đảm bảo các tuyến đường cao tốc đều có mức phí bằng nhau, đoạn đường có lãi sẽ chuyển phần lãi sang cho đoạn đường không có lãi dưới dạng hỗ trợ chi phí vận hành. Chi Lê cũng thành lập một Quỹ kết cấu hạ tầng nhằm quản lý phân chi phí này; toàn bộ số tiền thu được ở các đoạn đường có lãi sẽ được chuyển vào quỹ này và toàn bộ quỹ chỉ được sử dụng cho mục đích chi hỗ trợ chi phí vận hành cho các đoạn đường không có lãi. Việc thành lập quỹ đảm bảo rằng số tiền lãi ở các đoạn đường có lãi sẽ được chi tiêu cho đoạn không có lãi, đảm bảo không sử dụng vào các mục đích khác.

Về bảo lãnh doanh thu tối thiểu: ở Chi Lê, khoảng 54,7% số lượng các hợp đồng phải thỏa thuận lại sau khoảng 3 năm sau khi dự án đi vào hoạt động mà nguyên nhân chính là do dung lượng giao thông dự báo khác nhiều so với nhu cầu thực tế. Kinh nghiệm của Chi Lê cho thấy, hầu hết các nhà đầu tư tư nhân yêu cầu loại hình bảo lãnh này vì nó giúp cho chi phí vốn của dự án giảm, đồng thời tăng tính cạnh tranh của dự án trong quá trình đấu thầu. Mức bảo lãnh tối thiểu được áp dụng như nhau đối với tất cả các nhà thầu, được tính bằng 70% tổng vốn đầu tư ban đầu cộng thêm toàn bộ chi phí vận hành và bảo dưỡng.

Hình thức bảo lãnh này được các nhà đầu tư tư nhân sử dụng rất nhiều vì nó có thể

đảm bảo lợi nhuận cho nhà đầu tư tư nhân, giảm chi phí vốn cho dự án, tăng tính cạnh tranh của dự án. Hình thức bảo lãnh này khác với các hình thức hỗ trợ khác vì mức hỗ trợ của Nhà nước cho dự án là không cố định, phụ thuộc vào chênh lệch giữa doanh thu thực tế và mức doanh thu bảo lãnh quy định trong hợp đồng. Tuy nhiên, hình thức hỗ trợ này có một số nhược điểm như việc xác định mức doanh thu bảo lãnh tối thiểu như thế nào là hợp lý; nhà đầu tư tư nhân có xu hướng chuyển nhiều rủi ro sang cho nhà nước. Hơn nữa, nhà đầu tư không nỗ lực để quản lý nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư của dự án. Hình thức này đặc biệt không phù hợp với các dự án mà người sử dụng các công trình kết cấu hạ tầng chủ yếu chính là công ty tư nhân xây dựng và vận hành dự án.

Về bảo lãnh tỷ giá hối đoái: do tác động của cuộc khủng hoảng kinh tế Châu Á năm 1997, Chính phủ Chi Lê đã ban hành cơ chế bảo lãnh tỷ giá cho các dự án PPP. Trong thời gian từ 1-2 năm kể từ ngày ký hợp đồng, các công trình PPP có quyền lựa chọn phân bù trong khuôn khổ bảo lãnh tỷ giá. Theo đó, Chính phủ sẽ bù cho các công trình PPP nếu tỷ giá đôla Mỹ và đồng nội tệ tăng 10%. Mức phí yêu cầu bảo lãnh là 0,2% và khoản phí bổ sung 1% giá trị của khoản bảo lãnh nếu khoản bảo lãnh này được hiện thực hóa.

4. Bài học kinh nghiệm cho Việt Nam

Thứ nhất, các dự án PPP được thực hiện trên cơ sở hợp đồng, nên việc xây dựng khuôn khổ pháp lý về cơ chế tài chính phù hợp là yếu tố quan trọng hàng đầu giúp các dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP có thể vận hành và thành công. Khung pháp lý là căn cứ để cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư đàm phán, thỏa thuận về mức, nội dung cơ chế tài chính, quyền lợi và trách nhiệm, nghĩa vụ của mỗi bên trong hợp đồng. Hệ thống pháp luật có thể ban hành dưới dạng luật, nghị định và những hướng dẫn cụ thể để điều chỉnh các

hoạt động của cơ chế tài chính liên quan đến dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP.

Thứ hai, thực hiện đa dạng, nhiều cơ chế tài chính khác nhau nhằm thu hút đầu tư của khu vực tư nhân vào các dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP. Tùy theo điều kiện, hoàn cảnh khác nhau, có quốc gia sử dụng các công cụ hỗ trợ dưới nhiều hình thức hỗ trợ trực tiếp thông qua các khoản tiền hỗ trợ cụ thể hay bằng các công cụ hỗ trợ gián tiếp như công cụ thanh toán, thuế, chính sách tỷ giá hối đoái, đặt đai...

Thứ ba, xác định chính xác mục tiêu thu hút nhà đầu tư tham gia vào các dự án PPP để có cơ chế tài chính phù hợp. Đối với các nước phát triển, mục tiêu của dự án PPP là nhằm khuyến khích sự sáng tạo, phương pháp quản lý hiệu quả, hay trí tuệ của khu vực tư nhân làm tăng giá trị của đồng vốn đầu tư hơn so với việc nhà nước tự thực hiện các hoạt động đầu tư, vận hành các dự án. Trong khi đó, ở các nước kém phát triển hơn như Việt Nam, mục tiêu hàng đầu của việc thu hút đầu tư tư nhân tham gia vào các dự án này là thu hút lượng vốn đầu tư tư nhân, giảm bớt gánh nặng cho ngân sách nhà nước. Sự khác biệt về mục tiêu và năng lực của khu vực tư nhân ở các quốc gia khác nhau dẫn đến chính sách hỗ trợ tài chính của các quốc gia cho các dự án PPP đường bộ là khác nhau.

Thứ tư, hỗ trợ tài chính cho công tác chuẩn bị đầu tư là một trong những điểm mấu chốt đối với sự thành công của các dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP. Cơ chế chia sẻ rủi ro hợp lý với những công cụ tài chính hỗ trợ từ chính phủ kết hợp với dự báo chuẩn xác sẽ giúp các dự án có thể vận hành như dự kiến. Bất kỳ sự thiếu thận trọng nào trong công tác dự báo của chính phủ đều khiến các dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP có nguy cơ thất bại. Không giống các dự án thông thường khác, khi dự án giao thông đường bộ phải đối mặt

với nguy cơ này, chính phủ luôn là người đứng ra giải quyết vấn đề để đảm bảo dịch vụ công vẫn được cung cấp cho người dân như bình thường. Thêm vào đó, không chỉ nhà đầu tư bị thua thiệt mà một loạt các nhà tài trợ vốn, nhà thầu cũng có thể bị thua thiệt.

Thứ năm, xây dựng tổ hợp bao gồm các nhà tư vấn, nhà thầu, nhà tài trợ có năng lực ngay từ giai đoạn đầu của dự án cùng với nhà đầu tư là rất cần thiết, đảm bảo dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP có thể huy động được đủ nguồn vốn thực hiện dự án theo tiến độ đề ra, có thể giúp cho nhà đầu tư lựa chọn được giải pháp thực hiện dự án tốt nhất, chi phí vốn vay ở mức phù hợp.

Thứ sáu, sự đồng hành của chính phủ cùng với nhà đầu tư trong suốt thời gian hợp đồng sẽ đảm bảo xây dựng cơ chế chia sẻ rủi ro hiệu quả nhất. Chính phủ nên hỗ trợ tối đa cho các nhà đầu tư về các vấn đề liên quan đến thủ tục đầu tư, giấy phép, trong khi nhà đầu tư phải đảm bảo chi phí đầu tư và thời gian hoàn thành dự án như cam kết ban đầu./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. ACB (2009), "Public - Private partnership (PPP), Handbook".
2. ACB (2010), "Infrastructure for a Seamless Asia".
3. Bộ Giao thông vận tải (2014), *Đề án xã hội hóa đường bộ*, Hà Nội.

4. Farquharson E. de Mastle, C. T., Yescombe E. R. và Encinas J. (2011), *How to Engage with the Private Sector in Public-Private Partnerships in Emerging Markets*, PPIAF and World Bank.

5. Huỳnh Thị Thúy Giang (2012), Hình thức hợp tác công - tư để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam, *Luận án tiến sĩ kinh tế*, Trường đại học Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh.

6. KDI & ADB (2011), *Public-Private Partnership Infrastructure Projects: Case Studies from the Republic of Korea*.

7. Nguyễn Thị Kim Dung (2008), Quan hệ đối tác giữa nhà nước với khu vực tư nhân (PPP) trong cung cấp một số loại dịch vụ công cơ bản: Kinh nghiệm, thông lệ quốc tế tốt và ý nghĩa ứng dụng cho Việt Nam, *Đề tài khoa học cấp bộ*, Bộ Kế hoạch và đầu tư.

8. Phạm Dương Phương Thảo (2013), Kinh nghiệm triển khai mô hình đầu tư công - tư (PPP) trên thế giới để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị, *Tạp chí Phát triển và hội nhập*, số 12.

9. Qijum Abdul (2011), *A Guidebook on Public Private Partnership in Infrastructure* United Nation Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Bangkok, January.

10. World Bank & Ministry of Finance (2010), *Public Private Partnership Projects in India - Compendium of Case Studies*, India.

11. World Bank (2012), Indonesia: Central Java IPP.

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