

MỞ ĐẦU

1.1. Sự cần thiết của nghiên cứu

Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải có vai trò đặc biệt quan trọng trong việc phát triển kinh tế - xã hội của bất cứ quốc gia, vùng lãnh thổ nào. Hệ thống giao thông vận tải hiện đại đồng bộ thuận lợi là điều kiện tiên đề quan trọng thúc đẩy các hoạt động kinh tế - xã hội, giao lưu hàng hóa phát triển. Như mạch máu của nền kinh tế, giao thông vận tải phát triển sẽ đem lại hiệu quả, sự thông suốt cho nền kinh tế quốc gia; kết nối các vùng, địa phương cũng như quốc tế sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho các ngành lĩnh vực khác cùng phát triển; cơ hội hợp tác, kinh doanh trong nước và quốc tế được mở rộng; kinh tế xã hội được cải thiện và đẩy mạnh hội nhập kinh tế quốc tế. Hạ tầng giao thông chỉ có thể phát triển đồng bộ thông qua vai trò định hướng, chiến lược của Nhà nước điều tiết, phân bổ mọi nguồn lực của quốc gia.

Nhận thức được tầm quan trọng của việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, tháng 12/2004 Thủ tướng Chính phủ đã ra Quyết định số 206/2004/QĐ-TTg về việc phê duyệt chiến lược Phát triển giao thông Việt Nam định hướng đến năm 2020 và ngày 25 tháng 02 năm 2013 Thủ tướng Chính phủ đã ra Quyết định số 355/QĐ-TTg về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030. Theo đó nhu cầu về vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông của Việt Nam đến năm 2020 là rất lớn, kế hoạch hàng năm dành khoảng 3,5%-4,5% GDP vốn ngân sách nhà nước và trái phiếu Chính phủ tương đương khoảng 137.000 nghìn tỷ đến 176.000 tỷ đồng. Theo tính toán của Bộ Giao thông vận tải, nhu cầu vốn đầu tư từ 2016 đến năm 2020 là khoảng 960 nghìn tỷ đồng. Mặc dù, Chính phủ luôn dành sự quan tâm đặc biệt, ưu tiên bố trí nguồn lực đầu tư từ ngân sách nhà nước (NSNN), trái phiếu chính phủ, vốn hỗ trợ phát triển chính thức đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông. Song do yêu cầu phát triển nhanh, đồng bộ hạ tầng giao thông vận tải sẽ gặp nhiều thách thức, trở ngại do cần nguồn vốn đầu tư rất lớn, thời gian thu hồi vốn lâu, rủi ro cao, cần có sự tham gia của nhiều bên liên quan. Khả năng đáp ứng của các nguồn vốn hiện có cho đầu tư hạ tầng giao thông như: Ngân sách Nhà nước, ODA, trái phiếu chính phủ... chỉ đáp ứng khoảng 20 % nhu cầu. Trong tương lai gần, với những thay đổi không ngừng trong cơ cấu kinh tế, bao gồm cả quá trình đô thị hóa, công nghiệp hóa và hội nhập toàn cầu, nhu cầu về các dịch vụ hạ tầng tại các lĩnh vực trọng yếu như giao thông vận tải ở Việt Nam tiếp tục tăng mạnh.

Một trong những phương thức huy động vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kinh tế xã hội trong đó có cơ sở hạ tầng giao thông có hiệu quả đã được nghiên cứu và triển khai áp dụng thành công ở nhiều quốc gia trên thế giới là hợp tác công tư - PPP. Mô hình hợp tác đầu tư giữa Nhà nước và tư nhân (PPP) chính là sự lựa chọn phù hợp nhất đối với nước ta hiện nay.

Về mặt lý thuyết, khái niệm hợp tác công - tư lần đầu tiên xuất hiện trong các chương trình đào tạo và được triển khai áp dụng trong phát triển cơ sở hạ tầng kinh tế xã hội ở Hoa Kỳ. Những lợi ích và hiệu quả của mô hình PPP được khẳng định và sau đó nhanh chóng được nghiên cứu, triển khai tại nhiều quốc gia trên thế giới. Đến nay hình thức đầu tư theo mô hình hợp tác giữa Nhà nước – tư nhân (PPP) đã được nghiên cứu và áp dụng thành công tại hơn 50 quốc gia trên thế giới, PPP không chỉ được áp dụng ở các quốc gia đã phát triển mà ở cả các nền kinh tế mới nổi.

Về bản chất, hợp tác công- tư là sự thỏa thuận giữa khu vực công (Chính phủ hoặc cơ quan có thẩm quyền khác) và khu vực tư nhân, dẫn đến khu vực tư nhân cung cấp các dự án hoặc dịch vụ công cộng. Yếu tố chính của một sự hợp tác công - tư là một chuyển giao đầu

tư, trách nhiệm và lợi ích từ các đối tác khu vực công cho các đối tác khu vực tư nhân. Nói cách khác quan hệ đối tác công – tư phối hợp thực hiện dự án, thu hút vốn đầu tư tư nhân cùng chia sẻ trách nhiệm, lợi ích và sự rủi ro, qua đó cải thiện chất lượng các dịch vụ công và mang lại cơ hội kinh doanh cho nhà đầu tư tư nhân.

Cho đến nay đã có nhiều nghiên cứu trong và ngoài nước về hợp tác công - tư trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kinh tế - xã hội nói chung và trong ngành giao thông nói riêng. Các nghiên cứu dựa trên quan điểm và cách tiếp cận khác nhau. Cách tiếp cận dựa trên kinh tế học Jean-Etienne de Bettignies & Thomas W.Ross, (2004); Darrino Grimsey, Mervyn Lewis, (2005); Marian Moszoro & Paweł Gąsiorowski, (2008). Nhìn chung các nghiên cứu theo cách tiếp cận kinh tế học khẳng định vai trò, lợi ích, tầm quan trọng và khả năng của hợp tác công - tư trong huy động nguồn lực xã hội nhằm bổ trí, huy động, sử dụng, cơ cấu nguồn cấu vốn tối ưu giữa khu vực tư nhân và khu vực công vào phát triển kinh tế xã hội phục vụ lợi ích công cộng. Hợp tác công tư cho phép công hưởng tốt nhất thể mạnh của các bên tham gia, khắc phục hạn chế nguồn lực của Nhà nước, khai thác, thể mạnh, năng lực và kinh nghiệm quản lý của khu vực tư nhân; thực hiện phân bổ lại vai trò, động cơ và trách nhiệm của các bên tham gia, cho phép Chính phủ và khu vực tư nhân chia sẻ rủi ro, nâng cao hiệu quả và chất lượng các dịch vụ công cộng.

Các công trình dựa trên lý thuyết hành chính công, David Osborne, Ted Gaebler (1997) chủ yếu xem xét từ khía cạnh đổi mới cơ cấu, chức năng, phương thức quản lý của khu vực công theo hướng mở rộng cạnh tranh trong khu vực công và để cho tư nhân tham gia nhiều hơn vào các dịch vụ công cộng.

Các nghiên cứu dựa trên quan điểm pháp lý thể chế Bharti Thakar, (2009), E. R. Yescombe, (2007) phân tích ảnh hưởng khung pháp lý, các vấn đề về chính sách trong việc thực thi các hoạt động hợp tác công tư; làm rõ nguồn tài trợ, cơ cấu tài chính, đánh giá rủi ro của các bên khi tham gia hợp tác để phù hợp với khuôn khổ chính sách công của nhà nước.

Ngoài ra các nghiên cứu được thực hiện nhằm xác định mô hình hợp tác công tư hiệu quả, Stefano Gatti, Stefanie Kleimeier & Marco Percoco (2008), Jean-Etienne de Bettignies & Thomas W.Ross (2004); các nhân tố ảnh hưởng đến sự thành công hoặc thất bại của hợp tác công tư trong cơ sở hạ tầng; Mona Hammami, Jean-Francois Ruhashyankiko & Etienne B. Yehoue (2006).

Nhiều nghiên cứu về hợp tác công tư trong quản lý và phát triển các lĩnh vực cụ thể của đời sống kinh tế - xã hội. Thuộc nhóm này khá đa dạng, phong phú. Hợp tác công tư trong xây dựng sở hạ tầng và dịch vụ công như nghiên cứu của Elizabeth Fife & Laura Hosman, (2008), trong quản lý và phát triển y tế hệ thống an sinh xã hội hoặc cơ sở hạ tầng xã hội; Johannes Jütting (1999), trong phát triển hệ thống nhà ở xã hội; trong giáo dục như nghiên cứu của Harry Anthony Patrinos, Felipe Barrera-Orsorio & Juliana Guáqueta (2009); trong cung cấp nước sạch và thoát nước thải như nghiên cứu của Jennifer Baumert & Laura Bloodgood, (2004); trong giải quyết lao động và việc làm như nghiên cứu của Alfonso Arellano, Florentino Felgueroso, Pablo Vázquez & Enrique González (2008). Đối với lĩnh vực giao thông vận tải có nghiên cứu hợp tác công tư trong phát triển hệ thống giao thông vận tải như của Antonio Estache, Ellis Juan & Lourdes Trujillo (2007); trong cung ứng dịch vụ giao thông vận tải như nghiên cứu của M J Witkiss, J L Hine & S D Ellis (1999) và nghiên cứu của Engr. Paul Chukwuka Ugboaja (2010).

Nhìn chung các công trình ở ngoài nước khá phong phú đa dạng, có ý nghĩa rất quan trọng trong việc đặt nền móng về lý luận trong lĩnh vực hợp tác công tư. Chúng tạo nên cách nhìn tổng quát về hợp tác công tư; phân tích lý thuyết về khái niệm, vai trò, kinh nghiệm thực

hiện hợp tác công tư trên các lĩnh vực của đời sống kinh tế - xã hội; đánh giá những thành công và thất bại của việc hợp tác công tư mà các nước trên thế giới đã và đang thực hiện.

Mặc dù hợp tác công tư là một trong những hình thức hợp tác có hiệu quả để huy động vốn cho phát triển cơ sở hạ tầng trên thế giới nhưng ở Việt Nam việc nghiên cứu mô hình hợp tác công tư còn khá khiêm tốn. Những nghiên cứu về PPP mới chỉ xuất hiện trong thời gian gần đây, tập trung vào nghiên cứu về thể chế, pháp lý cho hoạt động hợp tác công tư ở Việt Nam như của Mai Thị Thu (2016); Đoàn Minh Huân (2012); và hợp tác công tư trong một số lĩnh vực cụ thể như trong lĩnh vực y tế của Nguyễn Thị Kim Dung (2008); trong lĩnh vực an sinh xã hội như của Sừ Đình Thành và Bùi Thị Mai Hoài (2014); trong quản lý hiệu quả dự án đầu tư phát triển đô thị theo hình thức đối tác – công tư ở Việt Nam như của Nam Hoàng Anh Tuấn (2019). Riêng đối với lĩnh vực cơ sở hạ tầng giao thông gần đây đã có một số tác giả nghiên cứu trong đó tập trung vào lĩnh vực phát triển mạng lưới đường bộ như của Nguyễn Hồng Thái (2010); Huỳnh Thị Thúy Giang (2012); Phạm Diễm Hằng (2019). Có thể thấy rằng hầu hết các công trình nghiên cứu trong nước chủ yếu nghiên cứu các yếu tố riêng lẻ trong đó nhiều nhất được đề cập tới là khuôn khổ thể chế, pháp lý trong hợp tác công tư mà chưa cho thấy đầy đủ các yếu tố và mối quan hệ thúc đẩy giữa các nhân tố ảnh hưởng tới tính hiệu quả của các mô hình hợp tác công tư tại Việt Nam. Đây là một trong những nguyên nhân dẫn đến mô hình hợp tác công tư trong giao thông vận tải đã được triển khai trong nhiều dự án nhưng hiệu quả vẫn chưa được như mong muốn.

Trong thực tế, Đảng và Nhà nước Việt Nam luôn nhận thức rõ tầm quan trọng của hợp tác công - tư trong phát triển cơ sở hạ tầng nói chung và giao thông nói riêng. Trước những thách thức đặt ra trong bối cảnh mới, hợp tác công tư được coi như giải pháp cải cách khu vực công, tái cơ cấu khu vực nhà nước, có phạm vi hoạt động bao trùm nhiều lĩnh vực và đem lại những lợi ích kinh tế xã hội to lớn. Đây là một phương cách mới và hiệu quả giúp nhà nước giải quyết vấn đề thiếu hụt trầm trọng về nguồn vốn cho đầu tư phát triển. Chính phủ đối mặt với nhu cầu ngày càng tăng trong việc tìm đủ nguồn tài chính để phát triển và duy trì cơ sở hạ tầng. Đặc biệt là trong bối cảnh áp lực đòi hỏi tăng trưởng kinh tế nhanh, ngân sách nhà nước luôn thâm hụt, tỷ lệ nợ công ngày càng tăng cao, nguồn vốn ODA ngày càng hạn chế và khó tiếp cận thì việc đề khu vực tư nhân tham gia cùng với nhà nước là một xu hướng tất yếu, đây sẽ là hành động “mở van”, “khơi nguồn” cho lượng vốn dồi dào trong nước và ngoài nước tràn vào nền kinh tế vốn đã, đang khô hạn về vốn cho đầu tư và phát triển đất nước.

Quan triệt chủ trương huy động nguồn vốn tư nhân trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Nghị định 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức đối tác công tư; cùng với đó là những chính sách và giải pháp được ban hành nhằm đưa chủ trương đó vào hiện thực. Trong một thời gian ngắn nhiều dự án hợp tác đầu tư theo hình thức PPP trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đã được phê duyệt, triển khai trong thực tế. Kết quả thu hút đầu tư tư nhân, trong lĩnh vực đường bộ trong giai đoạn 2013 – 2018 là 71 dự án BOT với tổng mức đầu tư khoảng 202.556 tỷ đồng; nhờ đó thu hút các dự án PPP, hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam đã được nâng cấp và xây dựng mới, thay đổi rất tích cực. Thông qua việc thực hiện xã hội hoá, đầu tư theo hình thức PPP, các dự án giao thông đã được đầu tư xây dựng theo hướng hiện đại, phát triển được các kỹ thuật mới, đặc biệt là một số dự án mới được đầu tư xây dựng đồng bộ, hiện đại, góp phần nâng cao năng lực khai thác, đáp ứng tăng trưởng kinh tế: tăng tốc độ khai thác trên các tuyến đường bộ, cảng biển, đường sông, sân bay. Có thể nói, hợp tác công tư trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông ở nước ta đã được cộng đồng doanh nghiệp hưởng ứng và đánh giá cao và mang lại các lợi ích thiết thực cho toàn xã hội cũng như các nhà đầu tư

nhân. Hình thức hợp tác này giúp Nhà nước thực hiện tốt chức năng của mình và tháo gỡ được vấn đề thiếu hụt vốn trong đầu tư công, nhất là đối với các dự án đòi hỏi lượng vốn lớn để xây dựng kết cấu hạ tầng, cung cấp các dịch vụ công trong bối cảnh yêu cầu thực hiện mục tiêu tăng trưởng kinh tế nhanh, thâm hụt ngân sách Nhà nước và tỷ lệ nợ công ngày càng tăng cao. Việc huy động nguồn lực tư nhân đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông góp phần đảm bảo đạt được các mục tiêu phát triển phát triển kinh tế xã hội đáng khích lệ trong những năm vừa qua.

Tuy nhiên, bên cạnh những thành công, việc triển khai các dự án PPP trong lĩnh vực giao thông vận tải cũng bộc lộ những hạn chế, bất cập dẫn đến chưa phát huy tốt hiệu quả của mô hình này tương xứng với tiềm năng lợi ích đem lại. Những nghiên cứu về PPP, đánh giá toàn diện tác động của các nhân tố đến hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông vẫn còn bỏ ngỏ, chưa được quan tâm đúng mức. Để khắc phục những hạn chế cả về lý luận và thực tế triển khai mô hình hợp tác công tư trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông, tác giả chọn nghiên cứu đề tài luận án: “Các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công – tư (PPP) trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam”. Kết quả nghiên cứu luận án nhằm đưa ra những gợi ý xây dựng triển khai hệ thống các chính sách, giải pháp thúc đẩy các nhân tố tác động, nâng cao hiệu quả mô hình PPP trong lĩnh vực giao thông vận tải trong thời gian tới.

1.2. Mục tiêu nghiên cứu

Trên cơ sở lý luận về hợp tác công tư (PPP), thực trạng và các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình PPP trong lĩnh vực đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam, luận án sẽ đề xuất các giải pháp nhằm thúc đẩy hiệu quả hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam.

1.3. Câu hỏi nghiên cứu

Để có thể đạt được các mục tiêu nghiên cứu nêu trên, đề tài đi sâu vào trả các câu hỏi cụ thể sau:

Một là, có những nhân tố nào ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải?

Hai là, thực trạng hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam như thế nào?

Ba là, các nhân tố nào tác động đến hiệu quả mô hình hợp tác công – tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam? Các nhân tố tác động như thế nào và nhân tố nào tác động quan trọng trong bối cảnh hiện nay?

Bốn là, làm thế nào để nâng cao hiệu quả hiệu quả mô hình hợp tác công – tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam trong thời gian tới?

1.4. Phạm vi và đối tượng nghiên cứu

1.4.1. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của luận án là mô hình hợp tác công - tư và các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam.

1.4.2. Phạm vi nghiên cứu

Phạm vi về nội dung: Hợp tác công tư là vấn đề rất rộng, luận án tập trung nghiên cứu và giải quyết các nội dung liên quan về các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam. Nội dung nghiên cứu, đánh giá các nhân tố tác động đến hiệu quả mô hình hợp tác – công tư trong đầu tư cơ sở hạ

tầng giao thông vận tải ở Việt Nam trên bình diện chung, không đánh giá cụ thể qua từng dự án..

Phạm vi về không gian: Nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải (bao gồm các hình thức PPP trong các lĩnh vực giao thông) ở Việt Nam. Luận án cũng nghiên cứu các kinh nghiệm của quốc tế về mô hình hợp tác công tư trong lĩnh vực đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông.

Phạm vi thời gian: Nghiên cứu thực trạng từ năm 2013-2018, số liệu đánh giá được thực hiện năm 2018, giải pháp và kiến nghị cho đến năm 2025 và hướng đến năm 2030.

1. 5. Tóm tắt phương pháp nghiên cứu

1.5.1. Nguồn dữ liệu và phương pháp thu thập dữ liệu

Đối với nguồn dữ liệu thứ cấp: Đề thu thập dữ liệu thứ cấp căn cứ vào mục tiêu, đối tượng và phạm vi nghiên cứu, tác giả xác định lựa chọn các loại dữ liệu và nội dung khoa học cần thiết phục vụ cho việc hình thành khung lý thuyết, xác định mô hình nghiên cứu của luận án. Nghiên cứu tài liệu lý thuyết, hệ thống hóa cơ sở lý luận. Ngoài ra tác giả cũng thu thập các dữ liệu, số liệu phục vụ cho việc phân tích đánh giá thực trạng mô hình PPP và ảnh hưởng của các nhân tố đến hiệu quả của mô hình PPP trong phát triển kết cấu hạ tầng nói chung và cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt nam thông qua các báo cáo và số liệu thống kê đã công bố từ các tổ chức, cơ quan nghiên cứu và tổ chức quản lý nhà nước; các văn bản pháp luật của nhà nước ban hành có liên quan trực tiếp đến PPP, các báo cáo kết quả nghiên cứu về PPP từ các tổ chức nghiên cứu khoa học trong nước, các dự án, đề án, chương trình nghiên cứu của các bộ ngành có liên quan.

Đối với nguồn dữ liệu sơ cấp: Đề thu thập dữ liệu sơ cấp phục vụ công tác nghiên cứu tác giả tiến hành 2 hình thức chủ yếu là phỏng vấn các chuyên gia, các nhà quản lý và khảo sát điều tra trực tiếp qua bảng hỏi. Cách thức tiến hành phỏng vấn và điều tra khảo sát trực tiếp qua bảng hỏi sẽ được trình bày chi tiết trong Chương 3: Phương pháp nghiên cứu.

1.5.2. Phương pháp xử lý và phân tích dữ liệu

Các nguồn dữ liệu thu thập được tập hợp, chọn lọc, phân loại, hệ thống hóa thông tin theo từng nội dung cụ thể. Tiếp đó tác giả sử dụng tổng hợp các phương pháp phân tích thông kê mô tả, tổng hợp, so sánh đối chiếu theo thời gian và theo không gian. Các kỹ thuật thống kê được sử dụng để thiết kế các bảng biểu, trình bày và phân tích các dữ liệu.

1.5.3. Cách tiếp cận trong nghiên cứu:

Luận án sử dụng đồng thời 2 cách tiếp cận là nghiên cứu định tính và nghiên cứu định lượng.

Nghiên cứu định tính: được thực hiện trên cơ sở kế thừa và vận dụng có chọn lọc các kết quả nghiên cứu lý thuyết và thực nghiệm trên thế giới nhằm xác định các nhân tố và sự khác biệt về mức độ ảnh hưởng của các nhân tố này đến sự thành công của PPP lĩnh vực giao thông vận tải ở các quốc gia phát triển và đang phát triển. Mục đích của nghiên cứu này nhằm tìm hiểu cách thức PPP vận hành ở những quốc gia đã tồn tại thị trường PPP, từ đó lựa chọn phương pháp tiếp cận phù hợp cho nghiên cứu cách thức vận hành của PPP trong điều kiện thị trường PPP chưa hình thành như Việt Nam. Kết quả từ bước nghiên cứu trên được kết hợp với thông tin ghi nhận từ các số liệu thống kê, phân tích được công bố của một số cơ quan quản lý nhà nước, ngân hàng, các tập đoàn tư nhân ngành xây dựng và giao thông, nhằm đạt được một đánh giá đa chiều về PPP để có cơ sở điều chỉnh các thang đo về hiệu quả của các dự án PPP giao thông tại Việt Nam.

Nghiên cứu định lượng: sử dụng mô hình hồi quy đa biến đo lường các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình PPP giao thông bằng công cụ phân tích sử dụng là phần mềm

thống kê SPSS bao gồm phỏng vấn một số cán bộ quản lý nhà nước và cán bộ, nhân viên của các Tập đoàn, Tổng công ty, Ngân hàng tham gia triển khai mô hình PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại Việt Nam nhằm đánh giá sâu về thực tiễn mô hình PPP trong lĩnh vực giao thông tại Việt Nam và điều chỉnh mô hình nghiên cứu của đề tài (nếu cần). Sau đó, luận án sẽ xây dựng thang đo cho các biến số, thiết kế bảng hỏi. Bảng hỏi sẽ được khảo sát thử nghiệm và điều chỉnh nếu cần thiết trước khi khảo sát chính thức các cán bộ quản lý nhà nước và cán bộ nhân viên của các Tập đoàn, Tổng công ty, Ngân hàng. Khảo sát thử nghiệm sẽ sử dụng phương pháp chọn mẫu ngẫu nhiên bao gồm: 5 cán bộ quản lý nhà nước, 5 cán bộ quản lý, 20 nhân viên của các Tập đoàn, Tổng công ty, Ngân hàng. Sau đó, tác giả tiến hành khảo sát chính thức, thu thập dữ liệu nghiên cứu thông qua 250 phiếu điều tra.

Ngoài ra, tác giả sử dụng kinh nghiệm của các mô hình hợp tác công tư trong giao thông của Hàn Quốc, Trung Quốc, Thái Lan, Singapore...; các hội thảo về PPP do World Bank tài trợ được tổ chức trong và ngoài nước, và kinh nghiệm thực tế của các dự án PPP giao thông hiện nay, kết hợp với các dữ liệu từ các bước nghiên cứu trước để đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại Việt Nam.

1.6. Kết quả đạt được của Luận án

Về lý thuyết: Hệ thống hóa và có đóng góp mới trong lý luận về mô hình hợp tác công tư trong đầu tư phát triển giao thông vận tải ở Việt Nam. Đề xuất mô hình nghiên cứu và làm rõ các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông Việt Nam, xác định các nhân tố ảnh hưởng quan trọng trong bối cảnh hiện nay.

Về thực tiễn

Đánh giá thực trạng hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo hình thức hợp tác công tư tại Việt Nam. Chỉ ra những điểm hạn chế, khó khăn khi áp dụng mô hình hợp tác công tư trong thực tiễn đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

Lượng hóa được mối quan hệ giữa các nhân tố Thái độ, năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân, Vai trò và sự cam kết của Nhà nước, Sự hỗ trợ của bên cho vay, Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ giao thông, Môi trường đầu tư và Đặc điểm của các dự án giao thông ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong thực tiễn đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Qua nghiên cứu, rút ra những bài học về phát huy các nhân tố ảnh hưởng tích cực nhằm thúc đẩy và nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

Đề xuất các định hướng và giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công – tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

1.7. Kết cấu của Luận án:

Ngoài phần mở đầu, kết luận và kiến nghị, danh mục tài liệu tham khảo, phụ lục, nội dung của luận án được bố cục thành 05 chương:

Chương 1: Tổng quan các nghiên cứu liên quan đến đề tài Luận án

Chương 2: Cơ sở lý luận về mô hình hợp tác công tư và các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải

Chương 3: Phương pháp nghiên cứu

Chương 4: Phân tích và thảo luận kết quả nghiên cứu

Chương 5: Giải pháp hoàn thiện các nhân tố nhằm nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam

CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN CÁC NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

Khi tổng quan các công trình nghiên cứu liên quan đến nội dung của đề tài, tác giả chia nội dung các công trình đã công bố trước đó ở trong và ngoài nước theo 02 nhóm nội dung cơ bản như sau:

- Các công trình nghiên cứu nước ngoài có liên quan đến hợp tác công – tư.
- Các công trình nghiên cứu ở trong nước có liên quan đến hợp tác công tư và hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải.

1.1. Các công trình nghiên cứu nước ngoài có liên quan đến hợp tác công – tư

Trên thế giới, mô hình hợp tác công tư xuất hiện từ khá sớm. Ngay từ thế kỷ 18 và 19 ở Anh, Pháp đã xuất hiện nhiều hình thức hợp tác giữa nhà nước và tư nhân để cùng xây dựng các cơ sở hạ tầng hoặc cung cấp các dịch vụ công. Tuy nhiên, phải đến những năm 1950 thì thuật ngữ “hợp tác công-tư” (public-private partnerships) mới bắt đầu xuất hiện ở Hoa Kỳ trong các chương trình giáo dục do cả khu vực công và khu vực tư tài trợ. Kể từ thập niên 1970 trở lại đây, hình thức hợp tác công-tư phát triển mạnh gắn với trào lưu “chủ nghĩa dân chủ xã hội”, “chủ nghĩa tự do mới” ở các nước vận hành theo cơ chế thị trường bằng việc thu hẹp khu vực công, mở rộng vai trò của khu vực tư trong cung ứng dịch vụ công. Chính vì vậy, chủ đề này đã thu hút được đông đảo các học giả nước ngoài nghiên cứu trên nhiều góc độ khác nhau.

Tóm lại những nghiên cứu ở ngoài nước đã cung cấp cách nhìn tổng quát về hợp tác công tư; phân tích lý thuyết về khái niệm, vai trò, kinh nghiệm thực hiện hợp tác công tư trên các lĩnh vực của đời sống kinh tế - xã hội; đánh giá những thành công và thất bại của việc hợp tác công tư mà các nước trên thế giới đã và đang thực hiện. Đó là một nguồn tư liệu thứ cấp quan trọng giúp định hình cách nhìn tổng thể, xây dựng khung lý thuyết về hợp tác công tư ở Việt Nam. Ngoài ra những nghiên cứu này đã gợi mở nhiều cách tiếp cận mới, bổ ích cho việc triển khai nghiên cứu về hợp tác công tư ở Việt Nam trong điều kiện kinh tế thị trường và hội nhập kinh tế quốc tế.

1.2. Các công trình nghiên cứu ở trong nước có liên quan đến hợp tác công tư và hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải

Ở Việt Nam, mặc dù là một trong những hình thức hợp tác và đầu tư hiệu quả để huy động vốn cho phát triển cơ sở hạ tầng, song PPP lại chưa nhận được sự quan tâm và nghiên cứu đúng mức.

Những nghiên cứu nêu trên đây đã phần nào phản ánh được mối quan tâm của giới nghiên cứu và các nhà hoạch định chính sách ở Việt Nam đối với vấn đề hợp tác công tư. Tuy nhiên, hầu hết các nghiên cứu mới chỉ dừng lại ở việc phân tích các dự án đơn lẻ, trong một số lĩnh vực đơn lẻ, chưa bao quát vấn đề lý luận về hợp tác công tư, do đó việc nghiên cứu tiếp tục vấn đề này ở tầm lý luận là điều cần thiết và cấp bách.

1.3. Khái quát những kết quả của các công trình nghiên cứu có liên quan và những vấn đề luận án cần tập trung giải quyết

Do mục đích, đối tượng, nội dung, phạm vi nghiên cứu và phương pháp tiếp cận khác nhau, mỗi công trình khoa học nói trên mặc dù cùng nghiên cứu về một lĩnh vực là hợp tác công - tư nhưng có đối tượng, nội dung, phạm vi nghiên cứu độc lập đã thể hiện tính đa dạng, phong phú trong cách tiếp cận khác nhau. Các công trình này đã góp phần quan trọng luận giải sâu sắc các vấn đề sau:

Thứ nhất, các công trình nghiên cứu liên quan đến hợp tác công tư và hợp tác công - tư tuy cách tiếp cận khác nhau, song đều có những điểm chung là khẳng định vị trí, vai trò rất quan trọng của hợp tác công tư trong phát triển kinh tế - xã hội nói chung và lợi ích của hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng nói riêng. Các nghiên cứu về hợp tác công tư là các công trình đã được nghiên cứu một cách nghiêm túc và đưa ra được những giải pháp cụ thể để nâng cao chất lượng mô hình hợp tác công tư.

Thứ hai, trên cơ sở khoa học các tác giả đã nhận định, phân tích sự phát triển các yêu cầu cũng như các nhân tố tác động đến hợp tác công - tư và đề xuất các giải pháp cơ bản hoàn thiện mô hình hợp tác công tư; đặc biệt chú trọng phương hướng, các giải pháp hoàn thiện hệ thống các văn bản pháp lý, cũng như xây dựng các chính sách về hợp tác công tư nói chung và hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải nói riêng. Đây là những nội dung, biện pháp có cơ sở khoa học, có giá trị lý luận và thực tiễn sâu sắc được tác giả kế thừa, phát triển trong nghiên cứu đề tài: “*Các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công – tư (PPP) trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận ở Việt Nam*”.

Thứ ba, các công trình, đề tài khoa học của các tác giả trên đây cũng đồng thời khẳng định: hợp tác công - tư cũng chỉ là một hình thức đầu tư, tăng cường lôi cuốn các nguồn lực ngoài xã hội tham gia cùng với nhà nước trong việc xây dựng hạ tầng cơ sở và cung cấp các dịch vụ, là một trong những giải pháp có thể áp dụng để nâng cao hiệu quả hoạt động của nhà nước trong việc bảo đảm sự phát triển của xã hội và là cơ hội kinh doanh, đầu tư của khu vực tư nhân và các bên tham gia.

Thứ tư, hầu hết các nghiên cứu đều khẳng định không phải lĩnh vực nào, trong môi trường nào cũng có thể triển khai các dự án hợp tác công - tư. Hình thức hợp tác công - tư chỉ có thể được triển khai khi đáp ứng được những điều kiện, yêu cầu nhất định, trong một môi trường ổn định và có khuôn khổ pháp lý rõ ràng. Các công trình, nhất là các công trình nghiên cứu trong nước trong thời gian gần đây đã phân tích đánh giá và đưa ra những giải pháp mang tính định hướng việc nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công - tư ở nước ta hiện nay.

CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HỢP TÁC CÔNG TƯ VÀ CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN HIỆU QUẢ MÔ HÌNH HỢP TÁC CÔNG TƯ TRONG ĐẦU TƯ CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI

2.1. Khái niệm và vai trò trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải

Theo Mossman F. H. và Morton N. (1957), *Pripicles of Transportation*, (e-book), khái niệm Hạ tầng giao thông vận tải là hệ thống những công trình vật chất kỹ thuật, các công trình kiến trúc để tổ chức cơ sở hạ tầng mang tính nền móng cho sự phát triển của ngành giao thông vận tải và nền kinh tế. Hạ tầng giao thông vận tải bao gồm hệ thống cầu, đường, cảng biển, cảng sông, nhà ga, sân bay, bến bãi và hệ thống trang thiết bị phụ trợ: thông tin tín hiệu, biển báo, đèn đường...

Đặc trưng của hạ tầng giao thông vận tải là có tính thống nhất và đồng bộ, giữa các bộ phận có sự gắn kết hài hoà với nhau tạo thành một thể vững chắc đảm bảo cho phép phát huy được sức mạnh tổng hợp của cả hệ thống. Đặc trưng thứ hai là các công trình kết cấu hạ tầng có quy mô lớn và chủ yếu ở ngoài trời, bố trí rải rác trên phạm vi cả nước, chịu ảnh hưởng nhiều của tự nhiên.

Từ những đặc điểm đặc trưng của hạ tầng giao thông vận tải, có thể nhận thấy đầu tư phát triển đồng bộ cơ sở hạ tầng giao thông vận tải sẽ đem lại hiệu quả, sự thông suốt cho nền kinh tế quốc gia. Cơ sở hạ tầng giao thông với sự liên kết chặt chẽ giữa các lĩnh vực đường bộ,

đường sắt, đường thủy, hàng hải, hàng không và kết nối các vùng, địa phương cũng như quốc tế sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho các ngành lĩnh vực khác cùng phát triển; cơ hội hợp tác, kinh doanh trong nước và quốc tế được mở rộng; kinh tế xã hội được cải thiện và đẩy mạnh hội nhập kinh tế quốc tế. Tuy nhiên, việc phát triển đồng bộ hạ tầng giao thông vận tải gặp nhiều thách thức, trở ngại do cần nguồn vốn đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn lâu, rủi ro cao, cần có sự tham gia của nhiều bên liên quan. Nhà nước cần xây dựng được thể chế đồng bộ, rõ ràng và kiểm soát chặt chẽ việc thực thi những chính sách để thu hút được nguồn vốn, nhà đầu tư tư nhân cùng tham gia và đạt được mục tiêu hiệu quả, đảm bảo lợi ích của các bên tham gia.

2.2. Mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải

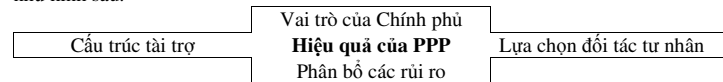
Khái niệm về mô hình hợp tác công-tư được dùng phổ biến hiện nay là: Mô hình hợp tác Nhà nước và Tư nhân hay còn gọi là hợp tác công - tư là mô hình mà theo đó Nhà nước cho phép Tư nhân cùng tham gia đầu tư vào các dịch vụ hoặc công trình công cộng của nhà nước. Với mô hình này, Nhà nước sẽ thiết lập các tiêu chuẩn về cung cấp dịch vụ và tư nhân được khuyến khích cung cấp bằng cơ chế thanh toán theo chất lượng dịch vụ. Đây là hình thức hợp tác sẽ mang lại lợi ích cho cả Nhà nước và người dân vì tận dụng được nguồn lực tài chính và quản lý từ tư nhân, trong khi vẫn đảm bảo các lợi ích cho người dân. Thuật ngữ “mối quan hệ đối tác Nhà nước và Tư nhân” miêu tả một loạt các mối quan hệ có thể có giữa các tổ chức Nhà nước và Tư nhân liên quan đến lĩnh vực cơ sở hạ tầng và các lĩnh vực dịch vụ khác. PPP thể hiện một khuôn khổ có sự tham gia của khu vực tư nhân nhưng vẫn ghi nhận và thiết lập vai trò của chính phủ đảm bảo đáp ứng các nghĩa vụ xã hội và đạt được thành công trong cải cách của khu vực nhà nước và đầu tư công [PPP-Handbook-VN; ADB; 2007].

Mặc dù có những định nghĩa khác nhau về PPP, nhưng chúng đều có đặc điểm chung, nó đều thể hiện rằng quan hệ đối tác công - tư là sự thỏa thuận giữa khu vực công (Chính phủ hoặc cơ quan có thẩm quyền khác) và khu vực tư nhân, dẫn đến khu vực tư nhân cung cấp các dự án hoặc dịch vụ được cung cấp theo truyền thống của khu vực công cộng. Yếu tố chính của một sự hợp tác công - tư là một chuyển giao đầu tư, trách nhiệm và lợi ích từ các đối tác khu vực công cho các đối tác khu vực tư nhân.

Các hợp đồng PPP có rất nhiều hình thức, mỗi hình thức phù hợp với một điều kiện nhất định, với khoảng thời gian thực hiện nhất định, ở đó vai trò của Nhà nước và Tư nhân được hoán đổi rất nhiều, từ phân bổ rủi ro nhiều cho Nhà nước trong hình thức hợp đồng dịch vụ/quản lý, hoặc cho tư nhân trong hình thức Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao, Xây dựng - Chuyển giao - Kinh doanh, hay Nhà nước và Tư nhân cùng chia sẻ rủi ro. Việc lựa chọn hình thức thực hiện dự án PPP phụ thuộc vào từng điều kiện cụ thể.

2.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư

Các nhà nghiên cứu sử dụng các mô hình khác nhau để nghiên cứu về các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả của PPP, nhìn chung các kết quả chủ yếu tập trung vào 4 nhân tố chính như hình sau:



Hình 2.1: Các nhân tố tác động đến hiệu quả của PPP

Nguồn: Nghiên cứu của tác giả

2.4. Lý thuyết các bên có liên quan ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông

Theo Zhang X. Q. (2005), việc triển khai dự án hợp tác công tư có hiệu quả hoặc thiếu hiệu quả được đánh giá dựa trên kết quả đạt được của các bên liên quan. Hiệu quả được đánh

giá bởi khoảng cách giữa những kỳ vọng của các bên liên quan với kết quả mong muốn của dự án.

Thuật ngữ “các bên liên quan” được bắt nguồn từ Học viện nghiên cứu Stanford (SRI) vào những năm 1960. Các bên liên quan được hiểu là những nhóm mà nếu không có sự hỗ trợ của họ thì tổ chức không thể tồn tại. Freeman (1984), định nghĩa các bên liên quan như là nhóm hay cá nhân có ảnh hưởng hoặc bị ảnh hưởng bởi sự đạt được mục tiêu của tổ chức hay những nhóm người rất quan trọng với sự sống còn của tổ chức. Venkat Raman (2004), đưa ra khái niệm các bên liên quan là cá nhân, nhóm hoặc tổ chức có ảnh hưởng trực tiếp hoặc gián tiếp đáng kể đến cách tổ chức hoạt động và hình thành chính sách, quyết định cũng như hành động của tổ chức. Jones & Wicks (1996), cho rằng nội dung lý thuyết của các bên liên quan tập trung vào việc ra quyết định quản lý của tổ chức và tổ chức có quan hệ với nhiều nhóm (các bên liên quan) và bị ảnh hưởng bởi các quyết định của các nhóm đó. Lý thuyết các bên liên quan rất hữu ích để giúp xác định các bên liên quan và mối quan hệ giữa các bên liên quan trong quá trình hoạt động của tổ chức. Tuan L. A. (2016), cho rằng trong một dự án PPP, các bên liên quan chính được xác định gồm: Khu vực Nhà nước, khu vực tư nhân, người sử dụng dịch vụ và bên cho vay. Như vậy, dựa theo học thuyết các bên liên quan, trong nghiên cứu này, chuẩn mực chủ quan bao gồm ảnh hưởng từ phía khu vực Nhà nước, người sử dụng dịch vụ và bên cho vay.

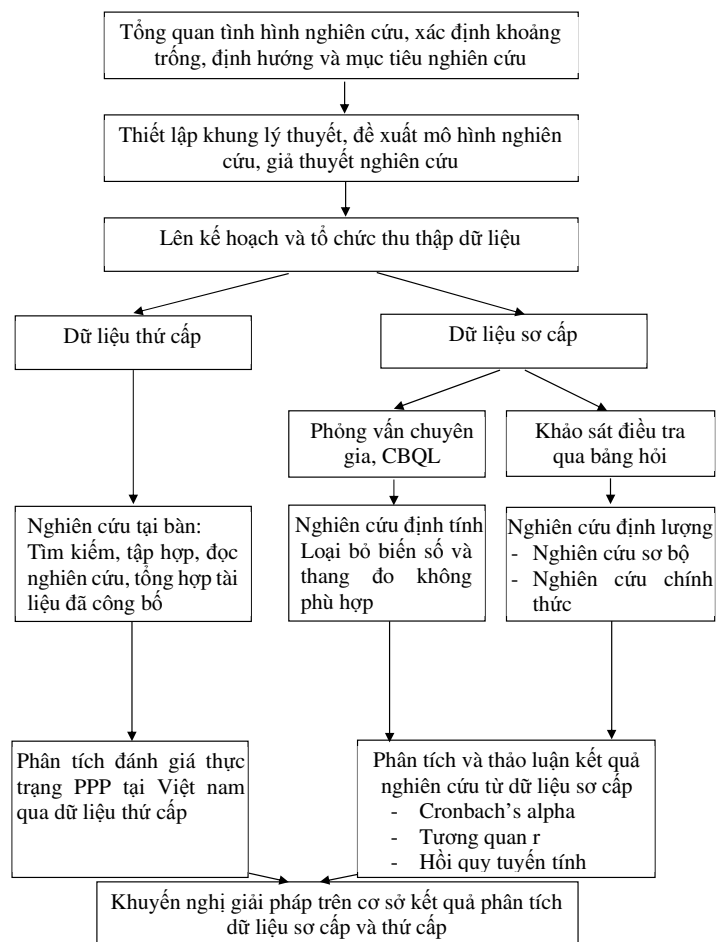
Lý thuyết các bên liên quan cùng tiến trình từ đầu cho đến khi dự án PPP đi vào hoạt động đưa ra mô hình hiệu quả của hợp tác công - tư trong đó yếu tố phụ thuộc là Hiệu quả mô hình hợp tác công – tư chịu ảnh hưởng bởi 7 biến độc lập gồm: (1) Cam kết của khu vực Nhà nước; (2) Môi trường đầu tư; (3) Hỗ trợ của bên cho vay; (4) Đặc điểm của dự án; (5) Thái độ của khu vực tư nhân; (6) Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân; (7) Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ;

CHƯƠNG 3: PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Sau khi tổng quan tình hình nghiên cứu, xác định khoảng trống, định hướng, mục tiêu nghiên cứu và nghiên cứu cơ sở lý luận về hợp tác công tư và các nhân tố ảnh hưởng đến mô hình hợp tác công tư, chương này tác giả tập trung trình bày chi tiết phương pháp nghiên cứu luận án bao gồm xây dựng quy trình nghiên cứu, đề xuất mô hình nghiên cứu, thang đo và các giả thuyết nghiên cứu, nghiên cứu định tính, nghiên cứu định lượng sơ bộ nhằm hiệu chỉnh mô hình nghiên cứu; nghiên cứu sơ bộ chính thức xây dựng phương pháp thu thập và xử lý dữ liệu sơ cấp từ phỏng vấn chuyên gia, các nhà quản lý và khảo sát điều tra trực tiếp qua bảng hỏi.

3.1. Quy trình nghiên cứu

Nhằm thực hiện mục tiêu nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công – tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam, tác giả xây dựng quy trình nghiên cứu chia làm 5 bước chính (Hình 3.1), kết hợp hai phương pháp nghiên cứu định tính và nghiên cứu định lượng, cụ thể nội dung các bước nghiên cứu chính trong quy trình nghiên cứu được thực hiện như sau:

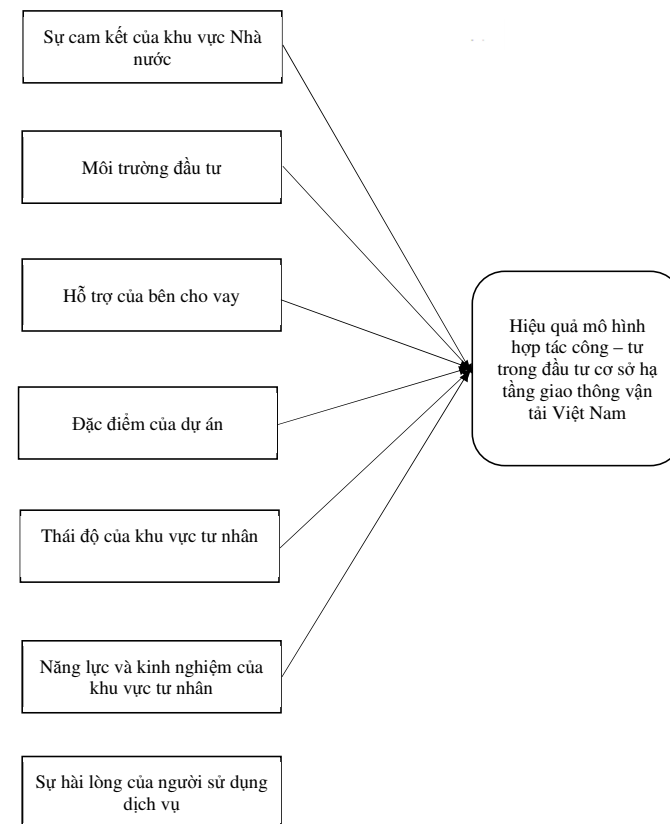


Hình 3.1: Quy trình nghiên cứu luận án

3.2. Đề xuất mô hình nghiên cứu và giả thuyết nghiên cứu

Căn cứ vào nghiên cứu lý luận cơ bản về PPP, hiệu quả của mô hình PPP trong lĩnh vực giao thông, lý thuyết các bên liên quan và tổng quan các công trình nghiên cứu trước đây, tác giả vận dụng lý thuyết mô hình nghiên cứu của Zhang X. Q. (2005) về các bên liên quan tác giả đề xuất mô hình nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác đầu tư trong đầu tư giao thông vận tải ở Việt nam. Trong mô hình này có 7 nhân tố ảnh hưởng

đến hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại Việt nam được khái quát trong Hình 3.2.



Hình 3.2: Mô hình nghiên cứu đề xuất và các giả thuyết nghiên cứu

3.3. Khái quát các phương pháp nghiên cứu chính

Để nghiên cứu luận án tác giả sử dụng tổng hợp các phương pháp phân tích thống kê mô tả, tổng hợp, phân tích định tính và phân tích định lượng.

Phương pháp nghiên cứu tại bàn:

Hệ thống hóa và khai thác tối đa những kết quả nghiên cứu trong và ngoài nước đã công bố trước đây về sử dụng hình thức PPP trong phát triển kết cấu hạ tầng nói chung và cơ

sở hạ tầng giao thông vận tải nói riêng cũng như các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công – tư trong lĩnh vực này, xác định rõ những nội dung có thể kế thừa và phát triển, những “khoảng trống” cần phải nghiên cứu với những đóng góp khoa học thiết thực, hình thành khung lý thuyết và mô hình nghiên cứu đề xuất.

Phương pháp tổng hợp, so sánh và phân tích: từ tổng hợp kết quả thực hiện các dự án đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo hình thức PPP ở Việt Nam giai đoạn 2013 – 2018 trong các báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, tác giả so sánh, phân tích để đánh giá đúng thực trạng đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo hình thức PPP, tìm ra hạn chế và bất cập của hoạt động này.

Phương pháp nghiên cứu định tính: được thực hiện trên cơ sở kế thừa và vận dụng có chọn lọc các kết quả nghiên cứu lý thuyết và thực nghiệm trên thế giới nhằm xác định các nhân tố và sự khác biệt về mức độ ảnh hưởng của các nhân tố này đến sự thành công của PPP lĩnh vực giao thông vận tải ở các quốc gia phát triển và đang phát triển. Mục đích của nghiên cứu này nhằm tìm hiểu cách thức PPP vận hành ở những quốc gia đã tồn tại thị trường PPP, từ đó lựa chọn phương pháp tiếp cận phù hợp cho nghiên cứu cách thức vận hành của PPP trong điều kiện thị trường PPP chưa hình thành như Việt Nam. Kết quả từ bước nghiên cứu trên được kết hợp với thông tin ghi nhận từ các số liệu thống kê, phân tích được công bố của một số cơ quan quản lý nhà nước, ngân hàng, các tập đoàn tư nhân ngành xây dựng và giao thông, nhằm đạt được một đánh giá đa chiều về PPP để có cơ sở điều chỉnh các thang đo về hiệu quả của các dự án PPP giao thông tại Việt Nam.

Phương pháp nghiên cứu định lượng: với mục tiêu thu thập các dữ liệu sơ cấp bổ sung cho các dữ liệu thứ cấp để đảm bảo cho tính khoa học, xác thực của các phân tích, đánh giá, luận án thực hiện khảo sát bằng bảng hỏi đại diện các thành phần liên quan trong dự án PPP giao thông vận tải, từ đó kiểm định các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công – tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

3.4. Nghiên cứu định tính

Mục tiêu của nghiên cứu định tính nhằm kiểm tra, sàng lọc và khẳng định lại tính phù hợp, chính xác, đáng tin cậy của các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam và mối quan hệ giữa các biến trong mô hình nghiên cứu đề xuất. Kết quả của nghiên cứu định tính dùng để xác định xem có cần điều chỉnh, bổ sung hoàn thiện các nhân tố được sử dụng trong mô hình lý thuyết ban đầu cho phù hợp với bối cảnh của Việt Nam và với mục đích nghiên cứu của luận án hay không.

3.5. Nghiên cứu định lượng

3.5.1. Nghiên cứu định lượng sơ bộ

Đây là bước nghiên cứu sơ bộ để sàng lọc lại các biến đưa vào mô hình nghiên cứu, kiểm tra các thang đo sử dụng, tham khảo các ý kiến từ phía các chuyên gia, qua đó xây dựng các thang đo đưa vào mô hình nghiên cứu và thiết lập bảng câu hỏi điều tra.

Tác giả thực hiện nghiên cứu định lượng sơ bộ bằng bảng hỏi chi tiết với mẫu nghiên cứu là 30. Mục đích của nghiên cứu này là để chuẩn hóa các thuật ngữ và chỉnh sửa các câu hỏi trong phiếu điều tra đảm bảo người được hỏi không hiểu sai ý nghĩa của các câu hỏi trước khi tiến hành điều tra chính thức trên diện rộng.

Kết quả cuối cùng nhận được sau khi tiến hành nghiên cứu định tính và định lượng sơ bộ khẳng định Mô hình nghiên cứu các nhân tố và thang đo đề xuất được chấp nhận phù hợp với điều kiện Việt nam gồm 8 biến, trong đó biến Hiệu quả mô hình hợp tác công – tư là biến số phụ thuộc được đo bằng 3 tiêu chí cụ thể và 7 biến số độc lập thể hiện 7 nhân tố với các thang đo cụ thể trong bảng sau:

Bảng 3.9: Thang đo các nhân tố ảnh hưởng hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam

Hiệu quả mô hình hợp tác công tư	
1	Nhà đầu tư rất quan tâm đến lĩnh vực đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP
2	Nhà đầu tư rất hài lòng về kết quả đạt được trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP
3	Nhà đầu tư sẵn sàng đầu tư vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo hình thức PPP trong thời gian tới
Sự cam kết của khu vực Nhà nước	
1	Cam kết của Chính phủ
2	Hoạch định phát triển dự án PPP
3	Xây dựng các chính sách thực hiện dự án PPP
4	Thiết lập cơ quan chuyên trách quản lý PPP
5	Giám sát và đánh giá dự án
6	Xác định dự án phù hợp đầu tư theo hình thức PPP
7	Khả năng hợp tác tài chính của Nhà nước
8	Bảo lãnh của Nhà nước
9	Kinh nghiệm của Nhà nước về PPP
10	Ưu đãi và đảm bảo đầu tư
11	Truyền thông về hình thức đầu tư PPP
Môi trường đầu tư	
1	Khung pháp lý đầy đủ và thuận lợi
2	Ổn định chính trị
3	Điều kiện kinh tế thuận lợi
4	Thị trường tài chính thuận lợi
5	Dân chủ và ít tham nhũng
6	Minh bạch trong thực hiện dự án PPP
7	Dễ dàng tìm kiếm đối tác tin cậy
Hỗ trợ của bên cho vay	
1	Sự sẵn có các nguồn lực tài chính trung và dài hạn
2	Sự tin tưởng vào khả năng trả nợ của khu vực tư nhân
3	Sự chủ động trong cho vay các dự án PPP
4	Năng lực và kinh nghiệm của nguồn nhân lực bên cho vay

Đặc điểm của dự án	
1	Phân bổ và chia sẻ rủi ro hợp lý
2	Tính khả thi về tài chính của dự án
3	Tính khả thi về kỹ thuật của dự án
Thái độ của khu vực tư nhân	
1	Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo mô hình hợp tác công – tư là một ý tưởng tốt
2	Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo mô hình hợp tác công – tư là một ý tưởng đúng đắn
3	Nhà đầu tư thích ý tưởng đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo mô hình hợp tác công - tư
Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân	
1	Năng lực chuyên môn
2	Năng lực tài chính
3	Năng lực quản lý
4	Năng lực quan hệ
5	Kinh nghiệm thực hiện các dự án PPP
Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ	
1	Sự đồng thuận đối với hình thức PPP
2	Sự sẵn lòng trả phí sử dụng dịch vụ

3.5.2. Nghiên cứu định lượng chính thức

Được thực hiện với các nhà đầu tư trong nước với mẫu nghiên cứu là 200 thông qua phương pháp khảo sát bằng bảng hỏi. Dữ liệu thu thập với công cụ hỗ trợ là phần mềm SPSS.20 sẽ dùng để đánh giá độ tin cậy của thang đo thông qua phân tích Cronbach’s alpha, kiểm định mô hình và giả thuyết nghiên cứu thông qua phân tích tương quan, phân tích hồi quy tuyến tính.

CHƯƠNG 4: PHÂN TÍCH VÀ THẢO LUẬN KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

4.1. Thực trạng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam

Trong những năm gần đây, hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam đã được nâng cấp và xây dựng mới, góp phần nâng cao năng lực khai thác, đáp ứng tăng trưởng kinh tế: tăng tốc độ khai thác trên các tuyến đường bộ; rút ngắn thời gian trên các tuyến đường sắt, đường sông; tăng lượng hàng hóa thông qua các cảng biển; tăng lưu lượng hành khách và hàng hóa thông qua các cảng hàng không. Xếp hạng năng lực và chất lượng hạ tầng giao thông Việt Nam (bởi Diễn đàn kinh tế thế giới) liên tục tăng từ thứ 103 năm 2010 lên thứ 74 năm 2014. Tuy nhiên, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông ở Việt Nam đa số có quy mô nhỏ bé, chưa đồng bộ và chưa tạo được sự kết nối liên hoàn, khả năng đáp ứng nhu cầu giao thông và an toàn giao thông còn hạn chế. So với một số nước tiên tiến trong khu vực, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông của Việt Nam chỉ ở mức trung bình.

4.3. Những kết quả đạt được

Bước đầu huy động được nguồn vốn tư nhân cho phát triển cơ sở hạ tầng, chia sẻ gánh nặng với nhà nước; qua đó góp phần đáng kể vào phát triển kinh tế - xã hội, cũng như đóng vai trò đòn bẩy thúc đẩy các dự án kinh tế khác. Phương thức đầu tư này không chỉ huy động nguồn vốn nước ngoài, mà thời gian gần đây đã thực sự thúc đẩy các nhà đầu tư trong nước mạnh dạn đề xuất và thực hiện nhiều dự án BOT, đặc biệt trong lĩnh vực giao thông.

Từng bước hoàn chỉnh khung pháp lý về thống nhất về PPP, theo hướng ngày càng gần với chuẩn mực quốc tế, phản ánh đúng bản chất dự án và dần xác lập rõ căn cứ phân chia lợi ích và rủi ro giữa nhà nước và nhà đầu tư. Điều này được phản ánh rõ nét thông qua số lượng dự án thực hiện thời gian gần đây đã tăng đáng kể. Đồng thời, quá trình chuẩn bị, triển khai dự án, vì thế, mà cũng giảm đáng kể so với trước đây.

4.4. Những hạn chế trong triển khai thực hiện các dự án PPP trong lĩnh vực giao thông tại Việt Nam

Do hành lang pháp lý về PPP chưa đồng bộ, các văn bản quy phạm pháp luật thường xuyên phải sửa đổi, bổ sung hoặc thay đổi liên tục khiến các nhà đầu tư nước ngoài băn khoăn về dự án PPP mà họ quan tâm hoặc đang đầu tư sẽ gặp phải rủi ro liên quan đến cơ sở pháp lý. Vì những nguyên nhân nêu trên mà các nhà đầu tư nước ngoài vẫn còn tâm lý khá e dè, chần chừ khi bước chân vào môi trường đầu tư của Việt Nam nói chung và KCHTGT nói riêng, mà đặc biệt là với hình thức mới PPP.

Theo thông lệ, chi phí chuẩn bị dự án PPP là khá cao với phần lớn được sử dụng thuê các chuyên gia, tư vấn (tài chính, pháp lý, kỹ thuật) thực hiện các hoạt động như lập đề xuất dự án, lập báo cáo nghiên cứu khả thi và hỗ trợ quá trình đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư. Tuy nhiên, hiện tại không chỉ Bộ GTVT mà một số bộ, ngành và địa phương chưa thể cân đối bố trí kinh phí cho việc chuẩn bị dự án PPP một cách bài bản. Theo đó, rất khó khăn để các Bộ, ngành, địa phương chủ động lập đề xuất dự án mà hầu hết đều chỉ dừng ở mức có ý tưởng với vài thông tin sơ bộ. Bộ Kế hoạch và Đầu tư cũng đã hình thành quỹ chuẩn bị các dự án PPP tuy nhiên quy mô cũng chỉ 30 triệu USD và quy trình tiếp cận cũng còn chưa thuận tiện.

Các dự án đầu tư vào lĩnh vực kết cấu hạ tầng, đặc biệt là các dự án thuộc lĩnh vực giao thông thường đòi hỏi vốn đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn dài. Trên thực tế, đã có nhiều doanh nghiệp kiến nghị cơ chế đặc thù nhằm hỗ trợ và tăng thêm tính khả thi cho dự án. Tuy

nhiên, phần lớn các đề xuất chưa được chấp thuận do chưa đưa ra phương án tài chính và giải pháp thích hợp để vừa đảm bảo lợi ích của nhà nước, cộng đồng dân cư và nhà đầu tư như việc tăng giá phí (không thể tăng quá cao mức phí do quy định mức phí trần của Bộ Tài chính và khả năng chi trả của người dân).

Hầu hết nguồn cung cấp tín dụng dài hạn hiện nay đến từ các tổ chức tín dụng trong nước. Tuy nhiên, khả năng cung cấp tín dụng dài hạn của các tổ chức tín dụng trong nước đang ở mức giới hạn. Việc huy động vốn từ các ngân hàng tín dụng ngoài nước khó khăn do hầu hết các tổ chức tín dụng đều yêu cầu bảo lãnh doanh thu, bảo lãnh rủi ro tỷ giá và thậm chí là bảo lãnh của Chính phủ đối với khoản vay... Thị trường trái phiếu kém phát triển với rủi ro cao, việc phát hành trái phiếu dài hạn khó khả thi.

Do tính chất phức tạp, đa dạng và mới nên chất lượng nguồn nhân lực ở cả các Bộ ngành, địa phương và cả nhà đầu tư chưa đáp ứng nhu cầu thực tiễn, còn hạn chế cả về số lượng và chất lượng đặc biệt các lĩnh vực về tài chính dự án, pháp lý, phân bổ rủi ro...

Một yếu tố cần phải nói đến là nhận thức một số cán bộ ở một số cơ quan vẫn chưa chuyển biến, quen với mô hình đầu tư truyền thống sử dụng 100% nguồn vốn ngân sách và “ngại” nghiên cứu, xem xét triển khai dự án theo mô hình xã hội hóa.

Như vậy PPP đang trở thành xu thế khách quan đối với tình hình Việt Nam hiện nay để cải thiện hơn nữa sự thiếu thốn và tụt hậu của hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển xã hội. Hợp tác công tư như một miếng “bánh ngọt” mà nhà nước muốn thu hút đặt ra đầy hứa hẹn đối với nhà đầu tư. Tuy nhiên chứa đựng nhiều rủi ro. Để mô hình này có thể thực sự hoàn thiện và đem lại lợi ích như mong muốn rất cần có một chính sách, một khung pháp lý chặt chẽ và hiệu quả, đồng thời, việc thực hiện và nâng cao năng lực quản lý của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền là yêu cầu quan trọng.

4.5. Phân tích kết quả nghiên cứu về các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại Việt Nam

4.5.1. Mô tả mẫu nghiên cứu

Tác giả thực hiện việc thu thập dữ liệu nghiên cứu thông qua phiếu điều tra. Tháng 5/2019, 250 phiếu điều tra được gửi đến các doanh nghiệp, ngân hàng trên phạm vi cả nước. Số phiếu thu về 236 phiếu với tỷ lệ phản hồi $236/250 = 94,4\%$. Số phiếu đầy đủ thông tin và được sử dụng trong phân tích dữ liệu là 200 phiếu đạt 80% ($200/250 = 80\%$) tổng số phiếu khảo sát điều tra.

Đối tượng trả lời phiếu khảo sát bao gồm 04 loại hình doanh nghiệp: nhà nước, tư nhân, cổ phần và trách nhiệm hữu hạn trong đó hình thức cổ phần chiếm tỷ lệ lớn nhất là 53.5%. Các doanh nghiệp phân bố trên cả 3 miền Bắc, Trung, Nam nhưng tập trung chính là khu vực phía Bắc (chiếm 74%) do giới hạn nguồn lực đi khảo sát. Đa số các doanh nghiệp này hoạt động trong lĩnh vực xây dựng (chiếm 62%). Thời gian hoạt động của doanh nghiệp từ 15 năm trở lên là chủ yếu (chiếm 48%). Trong 200 đối tượng khảo sát thì có 65 doanh nghiệp chưa từng thực hiện dự án PPP (chiếm 32.5%), 135 doanh nghiệp đã thực hiện dự án PPP với 45.5% thực hiện từ 1 – 3 dự án và 22% thực hiện trên 3 dự án. Các thông tin cụ thể về mẫu nghiên cứu được trình bày trong bảng sau.

Bảng 4.4: Mô tả mẫu nghiên cứu

Các tiêu chí		Số lượng	Tỷ lệ (%)	
Lĩnh vực hoạt động	Xây dựng	124	62.0	
	Ngân hàng	16	8.0	
	Dịch vụ	06	3.0	
	Tổng hợp	54	27.0	
Thời gian hoạt động	1 – 5 năm	47	23.5	
	6 – 10 năm	25	12.5	
	11 – 15 năm	32	16.0	
	> 15 năm	96	48.0	
Loại hình Doanh nghiệp/Nhà đầu tư	Nhà nước	22	11.0	
	Tư nhân	15	7.5	
	Cổ phần	107	53.5	
	Trách nhiệm hữu hạn	56	28.0	
Khu vực địa lý	Miền Bắc	148	74.0	
	Miền Trung	29	14.5	
	Miền Nam	23	11.5	
Số lượng dự án PPP đã thực hiện	0 dự án	65	32.5	
	1 - 3 dự án	91	45.5	
	> 3 dự án	44	22.0	

Nguồn: Nghiên cứu của tác giả

4.7.1. Kết quả và xác định tầm quan trọng của các biến trong mô hình

Từ kết quả hồi quy có thể kết luận như sau:

Bảng 4.15: Kiểm định giả thuyết của mô hình nghiên cứu

	Giả thuyết	Kết quả kiểm định
Giả thuyết H1	Sự cam kết của khu vực Nhà nước có mối tương quan thuận với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư	Chấp nhận
Giả thuyết H2	Môi trường đầu tư có mối tương quan thuận với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư	Chấp nhận
Giả thuyết H3	Hỗ trợ của bên cho vay có mối tương quan thuận với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư	Chấp nhận
Giả thuyết H4	Thái độ của khu vực tư nhân có mối quan hệ thuận với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư	Chấp nhận
Giả thuyết H5	Đặc điểm của dự án có mối tương quan thuận với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư	Chấp nhận
Giả thuyết H6	Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân có mối quan hệ thuận với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư	Chấp nhận
Giả thuyết H7	Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ có mối tương quan thuận với hiệu quả mô hình hợp tác công - tư	Chấp nhận

Hệ số hồi quy chuẩn hóa và mức độ đóng góp trong mô hình được thể hiện như sau (Bảng 4.18)

Bảng 4.18: Xác định tầm quan trọng của các biến độc lập với biến phụ thuộc

Ký hiệu biến	Biến	Hệ số Beta chuẩn hóa	%	Thứ tự ảnh hưởng
SCK	Sự cam kết của khu vực Nhà nước	0.326	24.94	1
MTDT	Môi trường đầu tư	0.215	16.46	2
HT	Hỗ trợ của bên cho vay	0.154	11.79	5
TD	Thái độ của khu vực tư nhân	0.141	10.80	6
DD	Đặc điểm của dự án	0.208	15.91	3
NLKN	Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân	0.164	12.52	4
SHL	Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ	0.099	7.57	7
Tổng		1.308	100%	

Nguồn: Nghiên cứu của tác giả

4.8. Thảo luận kết quả nghiên cứu

Kết quả nghiên cứu khẳng định có 7 nhân tố được đo lường bởi 35 thang đo tác động đến hiệu quả của mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Cụ thể là các nhân tố: Môi trường đầu tư; thái độ của khu vực tư nhân; sự hài lòng của người sử dụng; đặc điểm dự án; năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân; hỗ trợ của bên cho vay; sự cam kết của Nhà nước đều có tác động tích cực có ý nghĩa thống kê và thuận chiều đến hiệu quả mô hình hợp tác công – tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam đúng như giả thiết đã đề xuất trong mô hình nghiên cứu.

Kết quả nghiên cứu cũng cho thấy mức độ tác động của từng nhân tố đến hiệu quả của mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam. Trong đó, 03 nhân tố có tác tác động ảnh hưởng mạnh nhất đến hiệu quả mô hình hợp tác công – tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam trong bối cảnh hiện nay đó là: Sự cam kết của khu vực nhà nước ; Môi trường đầu tư và Đặc điểm của dự án.

CHƯƠNG 5: GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN CÁC NHÂN TỐ NHẪM NÂNG CAO HIỆU QUẢ MÔ HÌNH HỢP TÁC CÔNG TƯ TRONG ĐẦU TƯ CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI Ở VIỆT NAM

5.1. Các định hướng cụ thể về hợp tác công – tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải

Việt Nam đang ở giai đoạn đầu của quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa. Trong giai đoạn này nhu cầu xây dựng mới và bảo trì hệ thống cơ sở hạ tầng đang ở mức cao. Trong vài thập kỷ tới, nhu cầu xây dựng vận hành bảo trì các công trình kết cấu hạ tầng có quy mô lớn như đầu tư xây dựng hệ thống đường bộ cao tốc, hệ thống giao thông đô thị tại các đô thị

lớn, hệ thống đường sắt quốc gia, các cảng biển, cảng hàng không, các trung tâm giao nhận logistics tại Việt Nam sẽ bùng nổ và đây là một thị trường khổng lồ cho các dự án PPP và là cơ hội cho cả doanh nghiệp trong và ngoài nước.

Đến nay, hành lang pháp lý và cơ chế chính sách trong lĩnh vực PPP trong giai đoạn vừa qua cơ bản đã được Chính phủ chỉ đạo rà soát, điều chỉnh, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện phù hợp với điều kiện thực tiễn, thông lệ quốc tế, đảm bảo tính công khai, minh bạch, hài hòa lợi ích Nhà nước - Nhà đầu tư - Người sử dụng. Vừa qua, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018 về đầu tư theo hình thức đối tác công tư ; Thông tư số 09/2018/TT-BKHĐT ngày 28/12/2018 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức đối tác công tư. Bên cạnh đó, Việt Nam đã là thành viên của nhiều tổ chức quốc tế (WTO, ASEAN...), đã và sẽ tham gia ký kết nhiều hiệp định tự do thương mại, hiệp định tránh đánh thuế 2 lần với nhiều quốc gia; có lợi thế chính trị, kinh tế và đặc biệt thể chế chính trị ổn định; Quy mô dân số lớn, nền kinh tế tăng trưởng ổn định, nguồn nhân lực dồi dào với chi phí hợp lý là những điều kiện thuận lợi, hấp dẫn nhà đầu tư.

Theo báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, giao thông vận tải Việt Nam đang đòi hỏi phải phát triển đồng bộ cả về cơ sở hạ tầng, vận tải và công nghiệp giao thông vận tải theo hướng công nghiệp hóa - hiện đại hóa, tạo thành mạng lưới giao thông vận tải hoàn chỉnh, liên hoàn, liên kết được các phương thức vận tải, đảm bảo giao lưu thông suốt, nhanh chóng, an toàn và thuận lợi trên phạm vi cả nước với trình độ tương đương các nước tiên tiến trong khu vực, phục vụ mục tiêu đưa Việt Nam sớm trở thành một nước công nghiệp hiện đại, đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế và khu vực.

5.2. Một số giải pháp hoàn thiện các nhân tố nhằm nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công - tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông tại Việt Nam

Trên cơ sở kết quả vận dụng mô hình nghiên cứu các bên liên quan về các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam, tác giả đề xuất một số giải pháp tập trung vào hoàn thiện các nhân tố cụ thể sau:

5.2.1. Tăng cường sự cam kết của khu vực Nhà nước

Trong 11 yếu tố cụ thể đo lường nhân tố “Cam kết của khu vực nhà nước” luận án lựa chọn một số đề xuất hoàn thiện một số yếu tố cụ thể.

- Tăng cường sự cam kết của Chính phủ
- Hoàn thiện công tác Hoạch định phát triển dự án PPP
- Hoàn thiện các chính sách thực hiện PPP
- Tăng cường năng lực cơ quan nhà nước về PPP
- Xác định dự án phù hợp đầu tư theo hình thức PPP
- Giám sát và đánh giá dự án

5.2.2. Đẩy nhanh việc hoàn thiện nhân tố môi trường đầu tư

Lý thuyết cũng như kết quả nghiên cứu luận án đã khẳng định môi trường đầu tư tốt là điều kiện rất quan trọng trong thúc đẩy khu vực tư nhân tham gia vào các dự án PPP. Một môi trường đầu tư đầy đủ, đồng bộ, toàn diện và thuận lợi đảm bảo lợi ích hài hòa giữa nhà đầu tư tư nhân, nhà nước và các bên liên quan trong mô hình PPP luôn có sức hấp dẫn lớn đối với khu vực tư nhân. Thực tế cho thấy những cải thiện nhanh chóng rõ rệt trong những năm gần đây về môi trường đầu tư ở nước ta đã góp phần không nhỏ vào huy động khu vực tư nhân đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông nhờ đó đã đưa lại những thay đổi tích cực về cơ sở hạ

tăng giao thông nước ta. Để đáp ứng nhu cầu và mong đợi đặt ra trong phát triển hệ thống giao thông vận tải nước ta có hiệu quả theo mô hình PPP, cần phải tiếp tục hoàn thiện nhanh, mạnh hơn nữa hành lang pháp lý nhằm xóa bỏ các rào cản trong môi trường kinh doanh trong những năm tới.

5.2.3. Đối với nhân tố đặc điểm dự án PPP giao thông

Kết quả của nghiên cứu cho thấy đặc điểm dự án thể hiện qua các tiêu chí cụ thể như: Phân bổ và chia sẻ rủi ro hợp lý trong thực hiện PPP; tính khả thi về tài chính và kỹ thuật của dự án. Giải pháp quan trọng là đảm bảo cơ chế phân bổ lợi ích và chia sẻ rủi ro giữa các bên liên quan trong dự án PPP. Đầu tư lớn, thời gian kéo dài, chịu ảnh hưởng của nhiều yếu tố điều kiện tự nhiên, môi trường, tình hình kinh tế- xã hội và các mối quan hệ phức tạp qua lại giữa nhiều bên liên quan nên các dự án PPP tiềm ẩn nhiều nguy cơ rủi ro. Hiệu quả của các dự án PPP giao thông là hiệu quả tổng hợp kinh tế xã hội đem lại. Trong dự án PPP, các bên liên quan chú trọng tới những mục tiêu khác nhau. Khi tham gia các dự án PPP các nhà đầu tư tư nhân luôn quan tâm đến khả năng thu hồi vốn và khả năng sinh lời. Nhà nước quan tâm đến lợi ích kinh tế xã hội đem lại của dự án, các bên có liên quan như các nhà tài trợ (ngân hàng) quan tâm đến khả năng bảo toàn và phát triển vốn vay, người tiêu dùng quan tâm đến chất lượng dịch vụ giao thông do dự án đem lại và chi phí phải bỏ ra. Việc phân chia lợi ích và phân bổ rủi ro hài hòa, hợp lý là đòi hỏi tất yếu khách quan để dự án PPP thành công.

5.2.4. Đối với khu vực tư nhân

Trong mô hình nghiên cứu đã đề cập, yếu tố tác động đến hiệu quả dự án PPP giao thông bao gồm Thái độ và Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân. Kết quả nghiên cứu cho thấy phần lớn các nhà đầu tư tư nhân Việt nam tham gia dự án PPP đều có thái độ phản ứng tích cực, hướng ứng chủ trương chính sách phát triển mô hình PPP trong giao thông ở Việt Nam. Khu vực tư nhân đã và đang dần lớn mạnh, tự khẳng định vị trí vai trò quan trọng trong đóng góp vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nước ta. Có thể nói sự tham gia nhiệt tình của khu vực tư nhân vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông là một trong những yếu tố dẫn đến những thành công bước đầu rất đáng khích lệ trong những năm vừa qua. Vì vậy việc thúc đẩy, bồi dưỡng và phát triển một khu vực tư nhân đủ lớn mạnh là một trong những yêu cầu quan trọng có ý nghĩa rất lớn đến hiệu quả của mô hình PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam trong giai đoạn tới. Do đặc điểm của khu vực tư nhân Việt Nam còn hạn chế về khả năng tài chính, năng lực công nghệ, năng lực, trình độ và kinh nghiệm quản lý. Bản thân các nhà đầu tư tư nhân cần có sự chuyển biến thực sự cả về nhận thức thái độ và năng lực đối với mô hình PPP.

5.2.5. Tăng cường hỗ trợ của bên cho vay

Mặc dù những năm gần đây một số doanh nghiệp tư nhân đã có sự phát triển tương đối nhanh, nhưng nhìn chung khu vực tư nhân Việt nam còn nhỏ yếu. Nguồn vốn chủ sở hữu chiếm tỷ lệ không cao trong tổng vốn đầu tư của các dự án PPP giao thông. Thực tế cho thấy các dự án PPP giao thông đã triển khai trong thời gian vừa qua đã có sự hỗ trợ rất lớn từ các nhà tài trợ là các ngân hàng thương mại và các tổ chức tài chính. Tỷ trọng vốn khá lớn vay từ các ngân hàng góp phần dự án hoàn thành, nhưng độ rủi ro cũng cao. Trong cơ cấu nguồn vốn của các của các ngân hàng Việt Nam thì tỷ trọng nguồn vốn trung và dài hạn thấp. Đây là trở ngại ảnh hưởng không nhỏ đến quyết định tài trợ cho các dự án PPP giao thông. Cùng với đó là năng lực tài chính hạn chế của các nhà đầu tư tư nhân đòi hỏi các ngân hàng rất thận

trọng trong thẩm định, đánh giá mức độ rủi ro khả năng trả nợ, khả năng thu hồi vốn để đưa ra quyết định tham gia tài trợ cho các dự án PPP giao thông.

5.2.6. Đối với người sử dụng dịch vụ

“Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ giao thông” là một trong những nhân tố quan trọng có ảnh hưởng đến hiệu quả các dự án PPP giao thông. Nhân tố này được thể hiện qua sự đồng thuận và sẵn sàng trả phí dịch vụ đối với các dự án PPP. Trong thời gian dài nền kinh tế nước ta phát triển theo cơ chế bao cấp, cơ sở hạ tầng giao thông do Nhà nước đầu tư xây dựng từ nguồn vốn ngân sách và người tham gia giao thông quen với sử dụng hạ tầng giao thông không thu phí. Khi chuyển sang đổi mới cơ chế quản lý phát triển thị trường theo định hướng XHCN, mô hình PPP xuất hiện, các dự án PPP được triển khai, bắt đầu phải trả phí, người tham gia giao thông đang quen dần với hình thức sử dụng dịch vụ công phải trả phí. Tuy nhiên do nhiều nguyên nhân: thói quen từ trước, mức sống khả năng chi trả, những hạn chế chưa minh bạch trong xây dựng, phê duyệt và triển khai các dự án PPP giao thông, đôi khi thiên về lợi ích của chủ đầu tư dẫn đến những phản ứng của người dân.

Để hoàn thiện yếu tố này, cơ quan nhà nước cần đánh giá thận trọng, tổ chức tuyên truyền rộng rãi, nâng cao nhận thức dân trí tạo sự đồng thuận của người dân, hình thành thói quen sử dụng dịch vụ công trả phí. Đồng thời cần minh bạch rõ ràng phương án tài chính, các dự án PPP giao thông.

Nâng cao chất lượng dịch vụ và phong cách phục vụ nhằm thực sự mang lại lợi ích cho người dân, tạo sự hài lòng qua đó thúc đẩy sự sẵn lòng trả phí sử dụng dịch vụ từ kết quả của mô hình này. Dự án cần tính tới sự hài hòa hơn lợi ích của người sử dụng khi xây dựng dự án, phê duyệt và triển khai thực hiện các dự án PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam.

Có chính sách và hình thức thu phí hợp lý để có tính thuyết phục, phù hợp với điều kiện khả năng chi trả đối với người sử dụng dịch vụ thu hút nhà đầu tư tư nhân tham gia vào đầu tư HTGT.

KẾT LUẬN

Luận án này tiến hành nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam theo lý luận và kinh nghiệm quốc tế. Các nhân tố ảnh hưởng được xác định cụ thể: (1) Cam kết của khu vực Nhà nước; (2) Môi trường đầu tư ; (3) Hỗ trợ của bên cho vay; (4) Đặc điểm của dự án ; (5) Thái độ của khu vực tư nhân ; (6) Năng lực và kinh nghiệm của khu vực tư nhân; (7) Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ.

Luận án cũng đã làm rõ nội hàm khái niệm hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải. Kết quả nghiên cứu của Luận án cho thấy trong bối cảnh hiện nay các nhân tố có sức ảnh hưởng quan trọng đến hiệu quả mô hình hợp tác công – tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông Việt Nam là: Sự cam kết của khu vực nhà nước ; Môi trường đầu tư ; Đặc điểm của dự án.

Dựa trên kết quả nghiên cứu, luận án đề xuất 05 nhóm giải pháp tập trung cải thiện các nhân tố Sự cam kết của khu vực nhà nước và Môi trường đầu tư, nâng cao hiệu quả mô hình hợp tác công tư trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam.

PPP đã rất phổ biến trên thế giới nhưng còn mới tại Việt Nam và tiềm ẩn nhiều thách thức. Để áp dụng hình thức này một cách hiệu quả trong việc hấp dẫn dự án hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải, cần tiến hành các phân tích cụ thể và thực hiện các dự án thí điểm để có những điều chỉnh thích hợp. Vì sự khác biệt về chính sách, điều kiện kinh tế - xã hội, đặc biệt kinh nghiệm và mức độ trưởng thành của nền kinh tế thị trường ở nước ta còn thấp nên chính phủ cần có những hỗ trợ phù hợp để hướng các nhà đầu tư tư nhân tham gia các dự án hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải.

Có thể khẳng định PPP là lựa chọn hàng đầu của Việt Nam hiện nay trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải. Thông qua PPP, tạo điều kiện cạnh tranh minh bạch, công bằng cho các nhà đầu tư, đồng thời thu hút được vốn, tạo cơ hội cho khu vực tư nhân tham gia đầu tư, đáp ứng mục tiêu vừa xây dựng phát triển hạ tầng giao thông vận tải một cách có chất lượng mà không làm tăng nợ công. Phát triển thành công mô hình hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải Việt Nam sẽ hiện thực hóa mục tiêu nâng cao chất lượng dịch vụ công, đáp ứng nhu cầu xã hội và phục vụ cho sự phát triển kinh tế xã hội của đất nước.

Mặc dù các mục tiêu nghiên cứu đã đạt được nhưng vẫn có những hạn chế, đó là đối tượng tiến hành khảo sát mới chỉ dừng lại ở các doanh nghiệp trong nước, chưa tiếp cận được các doanh nghiệp nước ngoài; nghiên cứu cũng chưa tập trung đi sâu, làm rõ được nhân tố Sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ mà theo các lý thuyết về kinh tế và quản trị kinh doanh thì đây là nhân tố quan trọng quyết định đến sự thành bại của tất cả các loại hình kinh doanh dịch vụ.