

XÁC ĐỊNH MỨC RỦI RO TRONG CÁC DỰ ÁN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ THEO HÌNH THỨC PPP: NGHIÊN CỨU TRƯỜNG HỢP TẠI VIỆT NAM

DETERMINING LEVEL OF RISKS IN ROAD TRAFFIC PROJECTS IN THE FORM OF PPP IN VIETNAM

Thân Thanh Sơn^{1*}

DOI: <https://doi.org/10.57001/huih5804.2023.099>

TÓM TẮT

Trong nghiên cứu này, tác giả sử dụng phương pháp phân tích thống kê để xác định mức rủi ro trong các dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP ở Việt Nam dựa trên dữ liệu điều tra bảng hỏi gồm 102 quan sát. Kết quả đã cho thấy, rủi ro chung đang ở mức trung bình là 2,02 trên thang Likert 5 mức độ, trong đó rủi ro kinh tế tài chính là yếu tố được xác định có mức rủi ro cao nhất. Trên cơ sở các bằng chứng được cung cấp, một số hàm ý chính sách cũng được đề xuất ở Việt Nam nói riêng và ở các quốc gia có cùng bối cảnh nói chung.

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

ABSTRACT

This study used statistical analysis to determine the risk level in PPP road transportation projects in Vietnam based on survey data with 102 observations. The results showed that the overall risk level was at a moderate level of 2.02 on the Likert scale of 5 levels, with financial and economic identified as the highest-risk factor. Based on the provided evidence, some policy implications were also proposed, in Vietnam and other countries with similar contexts.

Keywords: Identify risks; determine the level of risk; risk factors.

¹Trường Đại học Công nghiệp Hà Nội

*Email: sontt@hau.edu.vn

Ngày nhận bài: 01/3/2023

Ngày nhận bài sửa sau phản biện: 20/4/2023

Ngày chấp nhận đăng: 26/4/2023

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, giao thông đường bộ có vai trò thực sự 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 giao thông đường bộ 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, 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%, 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 tiếp cận dưới góc độ lý thuyết [6] và một số nghiên cứu thực nghiệm [3 - 5] 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 yếu tố rủi ro và phân bổ được cho bên có khả năng quản lý rủi ro đó tốt nhất. Tại Việt Nam, là quốc gia có nền kinh tế chuyển đổi và đang phát triển, hệ thống hành lang pháp lý về đầu tư liên quan đến hình thức đầu tư hợp tác công tư chưa hoàn thiện. Câu hỏi đặt ra là liệu mức độ rủi ro trên danh mục các loại rủi ro được nhận diện có những khác biệt gì đối với các nghiên cứu hiện có là mục tiêu chính của bài báo này.

Trong nghiên cứu [10], các tác giả đã sử dụng phương pháp nghiên cứu định lượng để nhận diện danh mục yếu tố rủi ro trong các dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP ở Việt Nam. Trên cơ sở đó, nghiên cứu này thực hiện xác định mức rủi ro và đề xuất một số hàm ý chính sách phát triển giao thông đường bộ theo hình thức PPP.

2. CƠ SỞ LÝ LUẬN

Thuật ngữ “PPP” được hiểu là các mối quan hệ có thể có giữa nhà nước và tư nhân liên quan đến lĩnh vực cơ sở hạ tầng và các lĩnh vực dịch vụ khác [12].

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. Nghiên cứu [8] mô tả rủi ro như là các sự kiện với những hậu quả tiêu cực và không chắc chắn. Nghiên cứu [4, 5, 7] mô tả khái niệm này là sự kết hợp của cả tiêu cực và cơ hội, cụ thể: “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, rủi ro được kiểm soát sẽ có tác động tích cực đến dự án và ngược lại.

Kết quả nghiên cứu định lượng [10], đã nhận diện 51 yếu tố rủi ro trong các dự án GTĐB theo hình thức PPP ở Việt Nam. Một đặc điểm cơ bản đó là có thể xác định được xác suất xuất hiện và mức độ tác động của rủi ro [11]. Xác suất của một yếu tố rủi ro đó là khả năng yếu tố rủi ro đó xảy ra và có thể đo lường bằng cách xác định 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 [4, 6, 7] đã đo lường mức rủi ro của 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 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 (xuất hiện rủi ro) của một hình thức hợp đồng. *Mức độ tác động của yếu tố rủi ro cho toàn bộ các hợp đồng dự án theo hình thức PPP* là bình quân gia quyền 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 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 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 của yếu tố rủi ro cho một hợp đồng dự án theo hình thức PPP*, hay cho toàn bộ các hợp đồng dự án theo hình thức PPP được xác định như sau:

$$\begin{aligned} &\text{Mức rủi ro của yếu tố} \\ &\text{rủi ro cho} \\ &\text{một hợp} \\ &\text{đồng dự án} \\ &\text{hình theo} \\ &\text{thức PPP} \\ &= \\ &\text{Mức độ tác} \\ &\text{động của yếu} \\ &\text{tố rủi ro cho} \\ &\text{một hợp đồng} \\ &\text{dự án theo} \\ &\text{hình thức PPP} \\ &\times \\ &\text{Xác suất xuất} \\ &\text{hiện của yếu tố} \\ &\text{rủi ro cho một} \\ &\text{hợp đồng dự án} \\ &\text{theo hình thức} \\ &\text{PPP} \\ \\ &\text{Mức rủi ro của} \\ &\text{yếu tố rủi ro} \\ &\text{cho toàn bộ} \\ &\text{các hợp đồng} \\ &\text{dự án theo} \\ &\text{hình thức PPP} \\ &= \\ &\text{Mức độ tác} \\ &\text{động của yếu} \\ &\text{tố rủi ro cho} \\ &\text{toàn bộ các} \\ &\text{hợp đồng dự} \\ &\text{án theo hình} \\ &\text{thức PPP} \\ &\times \\ &\text{Xác suất xuất} \\ &\text{hiện của yếu tố} \\ &\text{rủi ro cho toàn} \\ &\text{bộ các hợp đồng} \\ &\text{dự án theo hình} \\ &\text{thức PPP} \end{aligned}$$

Mức rủi ro bình quân của hợp đồng dự án theo hình thức PPP là bình quân mức rủi ro của các yếu tố rủi ro xuất hiện trong 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 sử dụng dữ liệu gồm 102 hồi đáp để thực hiện phân tích. Đối tượng trả lời phỏng vấn là Vụ trưởng, vụ phó Trưởng/Phó Phòng trong các cơ quan quản lý nhà nước về PPP; thành viên Ban giám đốc, Trưởng/Phó Phòng Dự án trong các doanh nghiệp Nhà nước, tư nhân và các ngân hàng (có kinh nghiệm tối thiểu 3 năm) đang tham gia với vai trò chủ đầu tư và/hoặc nhà thầu trong các dự án GTĐB theo hình thức PPP ở Việt Nam. Trong số 102 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%. Đối tượng khảo sát theo hình thức tham gia của tổ chức/công ty. Các cơ quan quản lý nhà nước về PPP và Viện nghiên cứu với 13%; các tổ chức tín dụng, ngân hàng với 8%; các doanh nghiệp Nhà nước và tư nhân đang tham gia với vai trò chủ đầu tư, nhà thầu, và/hoặc tư vấn với 79%.

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 như đề xuất của [5, 6], cụ thể: 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.

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 từng 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 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 và; bước 6, xác định mức rủi ro của yếu tố rủi ro theo từng hình thức hợp đồng và toàn bộ các hợp đồng dự án theo hình thức PPP.

Minh họa phương pháp xác định mức rủi ro của một yếu tố rủi ro trong các hình thức hợp đồng như như bảng 1.

Dữ liệu trong 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.

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

4. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU, THẢO LUẬN VÀ MỘT SỐ ĐỀ XUẤT

4.1. Xác định rủi ro theo yếu tố và theo nhóm rủi ro

Kết quả xác định mức rủi ro của 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.

Bảng 1. 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	
Các hình thức hợp đồng	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) x (d)	1,75	1,5	1,0	1,58

(Nguồn: Tác giả)

Bảng 3. Kết quả xác định 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	BOO	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	Can 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

Bảng 3. Kết quả xác định mức rủi ro theo các yếu tố rủi ro trong các hình thức hợp đồng (tiếp)

STT	Yếu tố rủi ro	Mã hóa	BT	Lease	BOT	B00	Trung bình trong hình thức PPP
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
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 người 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: [10])

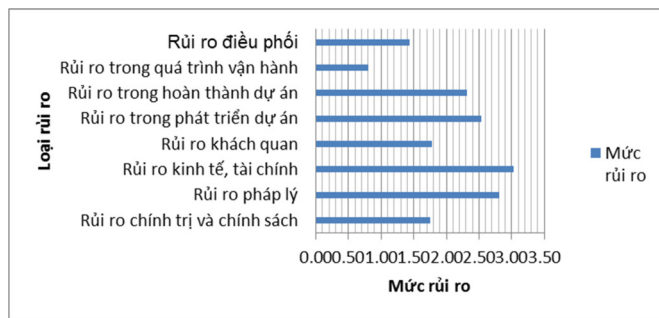
Kết quả xác định mức rủi ro theo nhóm yếu tố rủi ro cho toàn bộ các hình thức hợp đồng (bảng 4) được xác định bằng cách tính giá trị trung bình mức rủi ro của các yếu tố rủi ro trong nhóm theo số liệu ở bảng 3.

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 bất khả kháng	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)

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

4.2. Thảo luận và một số đề xuất hàm ý chính sách

Kết quả nghiên cứu trên cho thấy, mức rủi ro tổng thể trong dự án GTĐB theo hình thức PPP ở Việt Nam là 2,02 theo thang đo Likert 5 mức độ (bảng 3), với mức độ ảnh hưởng trong ngưỡng trung bình (từ > 2 đến ≤ 3,0). Mức rủi ro trong các dự án theo hình thức hợp đồng BT là thấp nhất (1,85), tiếp theo là hình thức hợp đồng cho thuê (1,86), hình thức hợp đồng BOO (1,88), hình thức hợp đồng BOT mức rủi ro cao nhất là 2,17. Trên cơ sở kết quả của nghiên cứu, tác giả đưa ra một vài hàm ý chính sách 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) (bảng 4, hình 1). Trong nhóm này, yếu tố “Rủi ro lạm phát” có mức rủi ro cao nhất (3,93). Do đó, yếu tố rủi ro này ảnh hưởng mạnh đến kết quả của 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 “Rủi ro pháp lý” có mức rủi ro cao thứ hai ở mức 2,81. Trong nhóm này, yếu tố “Rủi ro các luật quốc gia về PPP đầy đủ, rõ ràng, phù hợp” ở mức cao nhất (3,26). Do đó, yếu tố rủi ro này ảnh hưởng mạnh đến kết quả của dự án.

Như vậy, để kiểm soát nhóm yếu tố này, Luật đầu tư theo hình thức đối tác công tư 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 thầu, bảo lãnh, giải quyết tranh chấp, rủi ro và chia sẻ rủi ro phù hợp với thông lệ quốc tế. Qua đó, Luật đầu tư theo hình thức đối tác công - tư 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, khuyến khích cạnh tranh, sáng tạo, 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). Điều này cho thấy, 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 10 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 mức độ 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, người 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) 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 GTĐB theo 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 ở 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 đề xuất về kỹ thuật, tài chính - thương mại.

5. KẾT LUẬN

Thực tiễn cho thấy, việc áp dụng thành công hình thức PPP trong dự án giao thông đường bộ sẽ giúp đảm bảo cung cấp hạ tầng giao thông đường bộ chất lượng cao, giảm áp lực ngân sách đầu tư công và tối ưu hoá hiệu quả đầu tư.

Trên cơ sở nhận diện 51 yếu tố rủi ro trong các dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP ở Việt Nam [10], nghiên cứu này đã xác định mức của từng yếu tố rủi ro, cũng như xác định mức rủi ro chung. Từ các bằng chứng được cung cấp, tác giả đã đề xuất một số hàm ý chính sách.

Trong nghiên cứu này, các hình thức hợp đồng chưa đa dạng (chủ yếu là hình thức BT, BOT), nhiều dự án hình thức PPP chưa kết thúc, đang triển khai ở giai đoạn khai thác, chưa có kết quả cuối cùng, do đó, trong tương lai các nhà nghiên cứu cần tiếp tục thực hiện chủ đề này để đảm bảo kết quả nghiên cứu đầy đủ, phù hợp hơn với thực tiễn./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Decision No. 1454/QĐ-TTg dated September 01, 2021 of the Prime Minister approving the Master Plan on the road network for the 2021-2030 period, with a vision toward 2050
- [2]. Combs J. G., 2010. *Big samples and small effects: Let's not trade relevance and rigor for power*. Academy of Management Journal, 53, tr. 9–13.
- [3]. Jin X.H., 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), tr. 1-15.
- [4]. Ke Y., Wang S., Chan A., 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, tr. 481-96
- [5]. Ke Y., Wang S., Chan A., 2010. *Risk Allocation in Public-Private Partnership Infrastructure Projects: Comparative Study*. Journal of construction engineering and management, Journal of infrastructure systems, tr. 343-51.
- [6]. Li B., Akintola A., Edwards P.J., Hardcastle C., 2005. *The allocation of risk in PPP/PFI construction projects in the UK*. International Journal of Project Management, 23, tr. 25–35
- [7]. Padiyar V., Tarun S., Abhishek V., 2004. *Risk Management in PPP*. IL & FS infrastructure Development Corporation Ltd, tr. 1-22.

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

[9]. Sarah Beckett Ference, 2021. *How risk allocation provisions can mitigate risk*. Journal of Accountancy.

[10]. Than Thanh Son va Nguyen Hong Thai, 2014. *Identifying risk factors in PPP development of road transport infrastructure in Vietnam*. The International Conference of Thuong Mai University and Lунghwa University of Science and Technology, tr. 81-97.

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

[12]. WB, 2007. *WB - PPP Units 2007*, tr. 23-93. The World Bank.

AUTHOR INFORMATION

Than Thanh Son

Hanoi University of Industry