

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC MỎ - ĐỊA CHẤT

LÊ QUANG TÙNG

NGHIÊN CỨU THU HÚT KHU VỰC TƯ NHÂN
ĐẦU TƯ KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG
THEO PHƯƠNG THỨC ĐỐI TÁC CÔNG TƯ
TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH QUẢNG NINH

Ngành: Quản lý kinh tế
Mã số: 9.310110

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ

Hà Nội - 4/2023

Công trình được hoàn thành tại:

TRƯỜNG ĐẠI HỌC MỎ - ĐỊA CHẤT

Người hướng dẫn khoa học:

1. TS. Nguyễn Duy Lạc

2. PGS.TS Nguyễn Hồng Thái

Phản biện 1: TS Bùi Thị Thu Thủy

Trường Đại học Mỏ - Địa chất

Phản biện 2: PGS.TS Nguyễn Ái Đoàn

Trường Đại học Bách khoa Hà Nội

Phản biện 3: TS Vũ Đình Khoa

Trường Đại học công nghiệp Hà Nội

Luận án được bảo vệ trước Hội đồng đánh giá luận án tiến sĩ cấp

Trường hợp, tại Trường Đại học Mỏ - Địa chất

vào hồi giờ ngày tháng năm 2023.

Có thể tìm hiểu luận án tại:

- Thư viện trường Đại học Mỏ - Địa chất

- Thư viện Quốc gia Việt Nam

MỞ ĐẦU

1. Lý do lựa chọn đề tài, lĩnh vực nghiên cứu

Trong giai đoạn vừa qua, tại Quảng Ninh nói riêng và Việt Nam nói chung, do tính chất mới của phương thức đầu tư PPP, có thể nói hầu hết các chủ thể tham gia đều chưa sẵn có kinh nghiệm; Việc triển khai xã hội hóa đầu tư trong thực tiễn vẫn bộc lộ một số bất cập, tồn tại như: Hành lang pháp lý cho việc kêu gọi các nguồn lực ngoài ngân sách tham gia đầu tư, kinh doanh trong các lĩnh vực của ngành GTVT còn nhiều điểm chưa thống nhất, đồng bộ, Các nhà đầu tư và các ngân hàng cung cấp tín dụng cũng chỉ chủ yếu là tổ chức, doanh nghiệp trong nước, chưa kêu gọi được nhà đầu tư nước ngoài Chính sách phí chưa nhận được sự đồng thuận của xã hội, việc quản lý nguồn thu phí cần chặt chẽ và minh bạch hơn; Chất lượng xây dựng và bảo trì một số dự án chưa đạt yêu cầu và nhiều dự án PPP không được triển khai hoặc chấm dứt thực hiện do: khoảng cách rộng giữa kỳ vọng của khu vực công và tư nhân; thiếu mục tiêu và cam kết rõ ràng của chính phủ.

Xuất phát từ lý do này, tác giả chọn đề tài “Nghiên cứu thu hút khu vực tư nhân đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh” làm nội dung nghiên cứu luận án tiến sĩ của mình.

2. Mục đích nghiên cứu

Xây dựng mô hình nghiên cứu và đánh giá thực trạng tác động nhân tố ảnh hưởng đến thu hút khu vực tư nhân đầu tư phát triển KCHT giao thông trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh.

3. Mục tiêu cụ thể

Trên cơ sở nghiên cứu kinh nghiệm các nước trên thế giới về quan điểm, chính sách và đánh giá thực trạng thu hút khu vực tư nhân phát triển KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh. Đề xuất giải pháp tăng cường khả năng thu hút khu vực tư nhân tham đầu tư phát triển KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh.

4. Tính mới và những đóng góp của đề tài

- Luận án hệ thống hóa cơ sở lý luận về đầu tư phát triển KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư.
- Luận án xác định các nhân tố và mức tác động của từng nhân tố đến thực trạng thu hút khu vực tư nhân trong đầu tư phát triển KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư của chính quyền địa phương trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh.
- Luận án đề xuất quan điểm, định hướng và giải pháp của tỉnh Quảng

Ninh và kiến nghị với cơ quan nhà nước trung Ương nhằm tăng cường khả năng thu hút khu vực tư nhân trong đầu tư phát triển KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh.

5. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

5.1. Đối tượng nghiên cứu

Luận án nghiên cứu nhân tố ảnh hưởng đến thu hút khu vực tư nhân đầu tư KCHT giao thông và đề xuất quan điểm, định hướng, giải pháp nhằm nâng khả năng thu hút khu vực tư nhân đầu tư phát triển KCHT GT theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh đến 2030.

5.2. Phạm vi nghiên cứu

- *Phạm vi không gian*: Nghiên cứu nhân tố ảnh hưởng đến thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh.

- *Phạm vi thời gian*: Thu thập tài liệu, số liệu nghiên cứu từ năm 2015 đến nay.

6. Phương pháp nghiên cứu

- Phương pháp phân tích, so sánh, tổng hợp. Luận án vận dụng phương pháp luận duy vật biện chứng và duy vật lịch sử, kết hợp việc khảo sát, lựa chọn, so sánh, đối chiếu, phân tích.

- Phương pháp thống kê kinh tế, kết hợp nghiên cứu định lượng.

7. Khung nghiên cứu

Bước 1. Nghiên cứu định tính trên cơ sở tổng quan các tài liệu, nghiên cứu khoa học, tình huống nghiên cứu có liên quan đến đề tài luận án.

Bước 2. Nghiên cứu định tính sử dụng phương pháp phỏng vấn dự kiến 30 chuyên gia ($n=30$) nhằm xác định vai trò và danh mục các nhân tố tác động đến khả năng thu hút tư nhân tham gia đầu tư phát triển KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh.

Bước 3. Nghiên cứu định lượng xác định vai trò và các yếu tố ảnh hưởng đến khả năng thu hút tư nhân tham gia đầu tư KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư.

Bước 4. Nghiên cứu định lượng xác định nhân tố ảnh hưởng đến thu hút tư nhân tham gia đầu tư phát triển KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh.

Bước 5. Đề xuất giải pháp nâng cao khả năng thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh.

8. Kết cấu luận án

Chương 1. Tổng quan nghiên cứu về thu hút khu vực tư nhân đầu tư KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư

Chương 2. Cơ sở lý luận và thực tiễn về thu hút khu vực tư nhân đầu tư KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư

Chương 3. Thực trạng thu hút khu vực tư nhân đầu tư KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh

Chương 4. Điều tra phân tích đánh giá nhân tố ảnh hưởng đến thu hút khu vực tư nhân đầu tư KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh

Chương 5. Quan điểm, định hướng, giải pháp tăng cường khả năng thu hút khu vực tư nhân đầu tư KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh.

CHƯƠNG 1

TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU VỀ THU HÚT KHU VỰC TƯ NHÂN ĐẦU TƯ KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG THEO PHƯƠNG THỨC ĐỐI TÁC CÔNG TƯ

1.1. Tổng quan tình hình nghiên cứu

1.1.1. Các công trình nghiên cứu ngoài nước liên quan đến luận án

Các nhà nghiên cứu đã đề xuất danh sách các yếu tố ảnh hưởng đến khả năng thu hút khu vực tư nhân đầu tư theo phương thức đối tác công tư thông qua đánh giá tài liệu, nghiên cứu tình huống và phỏng vấn các chuyên gia.

Bảng 1.1: Tổng hợp các tài liệu nghiên cứu về nhân tố ảnh hưởng thu hút dự án PPP

T T	Tác giả	Loại hình PPP	Phạm vi không gian nghiên cứu	Các phát hiện chính
1	Akintoyeet al. (2003)	PFI	Vương quốc Anh	- Các yếu tố góp phần đạt được giá trị tốt nhất trong các dự án PFI là phân tích rủi ro chi tiết và phân bổ rủi ro phù hợp, thúc đẩy hoàn thành dự án nhanh hơn, cắt giảm chi phí dự án, khuyến khích đổi mới trong phát triển dự án và chi phí bảo trì được hạch toán đầy đủ. - Các yếu tố cản trở việc đạt được giá trị tốt nhất trong các dự án PFI là: chi phí cao của quá trình đầu tư PFI, đàm phán dài và phức tạp, khó khăn trong việc xác định chất lượng dịch vụ, định giá dịch vụ quản lý cơ sở, xung đột lợi ích giữa các bên tham gia đầu tư và các khách hàng của khu vực công không có khả năng quản lý tư vấn.
2	Jefferieset al. (2002)	BOOT	Úc	Các nhân tố được xác định từ nghiên cứu của một dự án sân vận động thể thao của Úc,

T T	Tác giả	Loại hình PPP	Phạm vi không gian nghiên cứu	Các phát hiện chính
				bao gồm: tập đoàn tư nhân mạnh với nhiều chuyên môn, kinh nghiệm; uy tín, một quy trình phê duyệt hiệu quả trong một khung thời gian rất chặt chẽ và đổi mới trong các phương án tài chính của tập đoàn.
3	Li et al. (2005)	PFI	Vương quốc Anh	- Các quan trọng nhất, theo thứ tự quan trọng giảm dần, là: một tập đoàn tư nhân mạnh, phân bổ rủi ro phù hợp, thị trường tài chính sẵn có, cam kết/trách nhiệm của khu vực công/tư, đánh giá chi phí/lợi ích kỹ lưỡng và thực tế, khả thi về mặt kỹ thuật, các cơ quan khu vực công được tổ chức tốt, và quản trị tốt. - Nhân tố ảnh hưởng được phân thành năm nhóm yếu tố chính: hiệu quả đầu tư, khả năng thực hiện dự án, bảo lãnh chính phủ, điều kiện kinh tế thuận lợi và thị trường tài chính sẵn có.
4	Qiao et al. (2001)	BOT	Trung Quốc	Tám nhân tố độc lập bao gồm: nhận dạng dự án phù hợp, tình hình chính trị và kinh tế, gói tài chính hấp dẫn, mức thu phí/thuế quan chấp nhận và phân bổ rủi ro hợp lý, lựa chọn nhà thầu phụ phù hợp, kiểm soát quản lý và chuyển giao công nghệ.
5	Zhang (2005)	PPP	International	Năm khía cạnh chính của nhân tố được xác định: khả năng kinh tế, phân bổ rủi ro phù hợp thông qua các thỏa thuận hợp đồng đáng tin cậy, gói tài chính hợp lý, tập đoàn nhượng quyền đáng tin cậy với sức mạnh kỹ thuật mạnh mẽ và môi trường đầu tư thuận lợi.

Nguồn: Tổng hợp từ tác giả

1.1.2. Các công trình nghiên cứu trong nước

Công trình nghiên cứu học thuật về PPP ở Việt Nam chưa nhiều mà chủ yếu là những nghiên cứu tư vấn chính sách và các bài viết nghiên cứu đơn lẻ, chưa đi vào giải quyết vấn đề PPP như là một hệ thống các vấn đề liên quan chặt chẽ với nhau.

1.2. Kết quả, bài học kinh nghiệm rút ra từ các công trình nghiên cứu và vấn đề cần tiếp tục nghiên cứu

1.2.1. Kết quả và bài học kinh nghiệm rút ra từ các nghiên cứu

Bảng 1.2: Những phát hiện chính từ các nghiên cứu và bài học kinh nghiệm

T T	Các khía cạnh của PPP	Các phát hiện chính	Bài học kinh nghiệm
1	Các yếu tố thành công và rào cản	Thành công hay thất bại của dự án PPP phụ thuộc vào một số yếu tố có thể được phân thành bốn nhóm: thẩm quyền của chính phủ, lựa chọn một đối tác nhượng quyền phù hợp, phân bổ rủi ro phù hợp giữa khu vực công và tư nhân và gói tài chính lành mạnh.	Việc áp dụng phương thức đối tác công tư không dễ dàng.
2	Vai trò của chính phủ	Vai trò của chính phủ bao gồm: tạo môi trường đầu tư thuận lợi, thiết lập khung pháp lý/quy định đầy đủ, thiết lập cơ quan điều phối và hỗ trợ, lựa chọn một đối tác nhượng quyền phù hợp và tham gia tích cực vào các giai đoạn của vòng đời dự án.	Uy tín và năng lực của chính phủ đóng một vai trò quan trọng trong phát triển cơ sở hạ tầng theo phương thức PPP.
3	Lựa chọn đối tác nhượng quyền	- Một quy trình đấu thầu nhiều tầng bao gồm mời biểu hiện sự quan tâm, đấu thầu sơ tuyển, đánh giá đấu thầu và đàm phán với (các) nhà thầu ưu tiên được chính phủ áp dụng rộng rãi. - Một số phương pháp đánh giá đấu thầu hiện đang được sử dụng bao gồm: phương pháp cho điểm đơn giản, phương pháp NPV, phân tích đa thuộc tính, kỹ thuật phân tích quyết định Kepner-Tregoe, phương pháp “hai phong bì”, phương pháp NPV cộng với phương pháp tính điểm và phương pháp nhị phân cộng với phương pháp NPV. - Tiêu chí đánh giá thường bao gồm bốn khía cạnh: tài chính; kỹ thuật; an toàn và môi trường; quản lý.	Cần có một đối tác nhượng quyền mạnh mẽ về tài chính, có năng lực kỹ thuật và quản lý xuất sắc để đạt được thành công của PPP.
4	Rủi ro của PPP	Rủi ro liên quan đến các dự án PPP có thể được phân loại thành: rủi ro chính trị, rủi ro tài chính, rủi ro xây dựng, rủi ro vận hành và bảo trì, rủi ro thị trường và doanh thu, và rủi ro pháp lý. Rủi ro liên quan đến môi trường mà dự án được thực hiện nên được chính phủ giữ lại, trong khi các rủi ro liên quan trực tiếp đến dự án hầu hết được phân bổ cho khu vực tư nhân. Một số rủi ro nằm ngoài tầm	Cần bảo đảm tất cả các rủi ro nên được xác định và phân bổ hợp lý.

T T	Các khía cạnh của PPP	Các phát hiện chính	Bài học kinh nghiệm
		kiểm soát của cả khu vực công và tư nhân được chia sẻ cho cả hai bên.	
5	Tài chính của PPP	Một kế hoạch tài chính hợp lý cho một dự án PPP phải có sự kết hợp giữa vốn chủ sở hữu và nợ, và chiến lược tài chính dựa trên các cân nhắc về rủi ro dự án, điều kiện dự án và nguồn tài chính. Một số hỗ trợ của chính phủ như doanh thu được đảm bảo tối thiểu, tính linh hoạt trong cơ cấu thuế quan, hỗ trợ tài chính và các bảo đảm cho các sự kiện bất khả kháng có thể được yêu cầu để thực hiện một dự án PPP khả thi về tài chính.	- Một kế hoạch tài chính hợp lý là cần thiết. - Ưu đãi tài chính hợp lý và doanh thu ổn định là rất quan trọng để thu hút đầu tư tư nhân.

Nguồn: Tổng hợp từ tác giả

1.2.2. Những vấn đề cần tiếp tục nghiên cứu

Đã có nhiều nghiên cứu ngoài nước hệ thống hóa và phân tích sự tác động của các nhân tố đến sự thành công của dự án PPP trong phát triển KCHT, tuy nhiên các nghiên cứu này cũng khẳng định hệ thống các nhân tố này cũng như tầm quan trọng và sự tác động của chúng có thể khác nhau giữa các quốc gia khác nhau, giữa các lĩnh vực khác nhau và giữa các dự án PPP khác nhau.

CHƯƠNG 2

CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ THU HÚT KHU VỰC TƯ NHÂN ĐẦU TƯ KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG THEO PHƯƠNG THỨC ĐỐI TÁC CÔNG TƯ

2.1. Các khái niệm cơ bản liên quan đến đề tài luận án

2.1.1. Khái niệm về kết cấu hạ tầng

Kết cấu hạ tầng như là xương sống của nền kinh tế hiện đại, cạnh tranh, hiệu quả và không thể thiếu được cho sự phát triển kinh tế và đời sống người dân của một quốc gia, giúp vận chuyển hàng hóa và dịch vụ, thúc đẩy giao dịch và thương mại, kết nối chuỗi cung ứng và giảm chi phí hoạt động trong một loạt các ngành công nghiệp khác nhau.

2.1.2. Khái niệm và đặc điểm đầu tư về kết cấu hạ tầng giao thông

2.1.2.1 Khái niệm kết cấu hạ tầng giao thông

KCHT giao thông là một loại hình KCHT kinh tế. Nó được hiểu là cơ sở hay dịch vụ tạo ra tiện ích thời gian và địa điểm thông qua vận chuyển người và hàng hóa từ nơi này đến nơi khác. Kết cấu hạ tầng giao thông

như là xương sống của nền kinh tế hiện đại, cạnh tranh, hiệu quả và không thể thiếu được cho sự phát triển kinh tế và đời sống người dân của một quốc gia, giúp vận chuyển hàng hóa và dịch vụ, thúc đẩy giao dịch và thương mại, kết nối chuỗi cung ứng và giảm chi phí hoạt động trong một loạt các ngành công nghiệp khác nhau.

Đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông là đầu tư hệ thống giao thông mới và cải thiện mạng lưới giao thông đang tồn tại. Đầu tư vào mạng lưới giao thông đóng một vai trò quan trọng trong sự phát triển của thành phố, khu vực, quốc gia.

2.1.2.2. Đặc điểm đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

- Mục tiêu của dự án đầu tư KCHT giao thông, cơ bản không chỉ vì mục đích kinh doanh đơn thuần để thu lợi nhuận, mà quan trọng hơn là để tạo tiền đề cho các ngành sản xuất khác phát triển và phục vụ nhu cầu sinh sống của nhân dân.

- Dự án đầu tư KCHT giao thông đòi hỏi quy mô đầu tư ban đầu lớn, có chu kỳ kinh doanh dài, gặp phải nhiều yếu tố bất định và thường nằm ngoài khả năng tự điều tiết của các nhà đầu tư, dễ gây rủi ro.

- Sản phẩm KCHT giao thông được mua trước theo yêu cầu định trước với giá định trước:.

- Sản phẩm KCHT giao thông có tính đơn chiếc và chịu ảnh hưởng của điều kiện địa lý, tự nhiên, kinh tế-xã hội của nơi tiêu thụ

- Thời gian sử dụng dài, trình độ kỹ thuật, mỹ thuật cao; Chi phí sản xuất sản phẩm lớn và khác biệt theo từng công trình

- Sản phẩm thường có kích thước lớn, trọng lượng lớn, có quy mô lớn kết cấu phức tạp, hoặc trải dài theo tuyến; Sản xuất xây dựng thiếu tính ổn định, có tính lưu động cao

- Dự án KCHT giao thông đòi hỏi nhiều lực lượng cùng hợp tác để tham gia thực hiện và được đầu tư theo chiến lược phát triển của Nhà nước.

2.1.3. Định nghĩa về PPP

Bảng 2.1. Các định nghĩa về PPP

Nguồn	Định nghĩa
HM Treasury	PPP là một sự sắp xếp giữa hai hoặc nhiều thực thể cho phép họ hợp tác hướng tới các mục tiêu chung hoặc tương thích và trong đó có một số mức độ thẩm quyền và trách nhiệm chung, đầu tư chung các nguồn lực, chấp nhận rủi ro chung và cùng có lợi. (HM Treasury, 1998)
Ngân hàng thế giới	PPP là một hình thức liên quan đến việc chia sẻ rủi ro, trách nhiệm và lợi ích và được thực hiện trong những trường hợp khi mang lại lợi ích giá trị đồng tiền cho người

Nguồn	Định nghĩa
	nộp thuế. (The World Bank, 2003)
Ủy ban Châu Âu	PPP là sự sắp xếp giữa hai hoặc nhiều bên đã đồng ý hợp tác hướng tới các mục tiêu chung và/hoặc tương thích và trong đó có thẩm quyền và trách nhiệm chung; đầu tư chung nguồn lực; chia sẻ trách nhiệm pháp lý hoặc chấp nhận rủi ro; và cùng có lợi. (European Commission, 2003)
Hội đồng đối tác công tư Canada	PPP là một liên doanh hợp tác giữa khu vực công và tư nhân, được xây dựng dựa trên chuyên môn của từng đối tác, đáp ứng tốt nhất nhu cầu công cộng được xác định rõ ràng thông qua việc phân bổ nguồn lực, rủi ro và lợi ích phù hợp. (Canadian Council for Public-Private Partnerships, 2004)
Ngân hàng Phát triển Châu Á	PPP là một cơ chế hợp đồng giữa các đơn vị khu vực công (cấp quốc gia, bang, tỉnh hoặc địa phương) với các đơn vị thuộc khu vực tư nhân qua đó các kỹ năng, tài sản và/hoặc nguồn lực tài chính của mỗi bên trong khu vực công và tư nhân được phân bổ theo cách bổ sung cho nhau, rủi ro và lợi ích được chia sẻ, nhằm đem lại kết quả thực thi dịch vụ tối ưu và giá trị tốt đẹp cho công dân. (ADB, 2013)
Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật số: 64/2020/QH14 ngày 18 tháng 6 năm 2020 có hiệu lực từ 1/1/2021.	<i>Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Public Private Partnership - sau đây gọi là đầu tư theo phương thức PPP)</i> là phương thức đầu tư được thực hiện trên cơ sở hợp tác có thời hạn giữa Nhà nước và nhà đầu tư tư nhân thông qua việc ký kết và thực hiện hợp đồng dự án PPP nhằm thu hút nhà đầu tư tư nhân tham gia dự án PPP.

Nguồn: Tổng hợp của tác giả

2.1.4. Các loại hình PPP

Bảng 2.2: Một số loại hình PPP

Loại hình PPP	Mô tả
Kinh doanh - Bảo trì (OM)	- Khu vực tư nhân chịu trách nhiệm cho tất cả các khía cạnh của hoạt động kinh doanh và bảo trì. - Mặc dù khu vực tư nhân có thể không chịu trách nhiệm tài chính, nhưng có thể quản lý một quỹ đầu tư vốn và xác định cách sử dụng quỹ này cùng với khu vực công. (The World Bank, 2007)
Thiết kế - Xây dựng - Kinh doanh (DBO)	- Khu vực tư nhân chịu trách nhiệm thiết kế, xây dựng, vận hành và bảo trì dự án trong một thời gian nhất định trước khi xử lý nó cho khu vực công. (E.S. Kelly, 1998)
Thiết kế - Xây dựng - Tài trợ - Kinh doanh (DBFO)	- Khu vực tư nhân chịu trách nhiệm về tài chính, thiết kế, xây dựng, vận hành và bảo trì dự án. - Trong hầu hết các trường hợp, khu vực công vẫn giữ quyền sở hữu toàn bộ dự án. (U.S. Department of Transportation)
Xây dựng - Kinh	- Khu vực tư nhân chịu trách nhiệm về tài chính, thiết kế, xây

Loại hình PPP	Mô tả
doanh - Chuyển giao (BOT)	dựng, vận hành và bảo trì dự án trong thời gian nhượng quyền. - Tài sản được chuyển lại cho nhà nước vào cuối thời gian nhượng quyền và thường không mất phí. (M.M. Kumaraswamy and X.Q. Zhang, 2001)
Xây dựng - Sở hữu - Kinh doanh (BOO)	- Tương tự như một dự án BOT, nhưng khu vực tư nhân vẫn giữ quyền sở hữu tài sản vĩnh viễn. - Chính phủ chỉ đồng ý mua các dịch vụ đó trong một khoảng thời gian cố định. (L.W. Chege and P.D. Rwelamila, 2001)

Nguồn: Tổng hợp của tác giả

2.2. Đặc điểm và vai trò phương thức đối tác công tư

2.2.1. Đặc điểm phương thức đối tác công tư

Một là, PPP có sự tham gia đồng thời của cả hai bên công tư.

Hai là, khu vực công và tư có mối quan hệ ngang hàng nhau trong dự án hợp tác công tư.

Ba là, mối quan hệ giữa khu vực công và tư trong dự án hợp tác công tư được thông qua cơ chế hợp đồng.

Bốn là, hợp tác trên cơ sở hai bên cùng có lợi, đáp ứng được mục tiêu của cả hai khu vực.

2.2.2. Vai trò của phương thức đối tác công tư

Một là, tăng khả năng đầu tư hạ tầng.

Hai là, phân bổ và quản lý rủi ro tốt và hiệu quả hơn.

Ba là, tiết kiệm chi phí. Tiết kiệm chi phí do gắn kết giữa các khâu với nhau.

Bốn là, nâng cao chất lượng dịch vụ công.

2.2.3. Lợi ích và trở ngại của PPP

Bảng 2.3: Lợi ích và trở ngại của PPP

T T	Tác giả	Vấn đề	Các phát hiện chính
1	Li (2005); Zhang (2006); E. Engel (2006)	Lợi ích	PPP có thể làm tăng “giá trị của đồng tiền” chi tiêu cho các dịch vụ CSHT bằng cách cung cấp các dịch vụ hiệu quả hơn, chi phí thấp hơn và đáng tin cậy hơn; PPP giúp giảm ngân sách của khu vực công, và đặc biệt là sự thiếu hụt ngân sách; PPP cho phép khu vực công tránh được chi phí đầu tư trước hạn và giảm chi phí quản lý khu vực công; Chi phí vòng đời dự án và thời gian phân phối dự án có thể được giảm bằng cách sử dụng PPP; PPP có thể cải thiện chất lượng và hiệu quả của các dịch vụ cơ sở hạ tầng; PPP tạo điều kiện cho sự đổi mới trong phát triển CSHT;

T T	Tác giả	Vấn đề	Các phát hiện chính
			Khu vực công có thể chuyển các rủi ro liên quan đến xây dựng, tài chính và vận hành các dự án sang khu vực tư nhân; và PPP có thể thúc đẩy tăng trưởng kinh tế địa phương và cơ hội việc làm.
2	Li (2005); R. Orr (2006)	Trở ngại	PPP là những khái niệm tương đối mới không được hiểu rõ trong một số quốc gia; Cả khu vực công và tư vẫn thiếu kiến thức và kỹ năng phù hợp để thực hiện các dự án dài hạn đó; Cạnh tranh dự án PPP bị hạn chế do chi phí đầu thầu cao; Dự án PPP rất có thể bị trì hoãn bởi các cuộc bất ổn chính trị, sự phản đối của công chúng và các quá trình đàm phán phức tạp; Dự án PPP có thể có chi phí cao hơn do khu vực tư nhân không thể vay vốn để tài trợ cho các dự án với lãi suất thấp như khu vực công; Trách nhiệm giải trình của dự án có thể bị giảm trong các phương thức PPP vì rất nhiều thông tin hiện có thể được coi là bí mật thương mại; PPP có thể dẫn đến tình trạng độc quyền và chi phí cao hơn cho người thụ hưởng khi sử dụng các dịch vụ CSHT.

Nguồn: Tổng hợp của tác giả

2.3. Tiêu chí đánh giá thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư.

- Quy mô vốn khu vực tư nhân đăng ký và thực hiện
- Cơ cấu vốn PPP đăng ký, thực hiện theo hình thức đầu tư: Hợp đồng BOT, hợp đồng BTO, hợp đồng BTL, BLT.
- Cơ cấu PPP đăng ký, thực hiện phân theo lĩnh vực KCHT giao thông:
- Cơ cấu PPP đăng ký, thực hiện chia theo vùng kinh tế.

2.4. Nhân tố ảnh hưởng đến thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo phương thức đối tác công tư

Bảng 2.4: Tổng hợp các tài liệu nghiên cứu về nhân tố ảnh hưởng đến thu hút đầu tư KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư

TT	Tác giả	Loại hình PPP	Phạm vi không gian nghiên cứu	Các phát hiện chính
1	Akintoyeet al. (2003)	PFI	Vương quốc Anh	- Các yếu tố góp phần đạt được giá trị tốt nhất trong các dự án PFI là phân tích rủi ro chi tiết và phân bổ rủi ro phù hợp, thúc đẩy hoàn thành

TT	Tác giả	Loại hình PPP	Phạm vi không gian nghiên cứu	Các phát hiện chính
				dự án nhanh hơn, cắt giảm chi phí dự án, khuyến khích đổi mới trong phát triển dự án và chi phí bảo trì được hạch toán đầy đủ. - Các yếu tố cản trở việc đạt được giá trị tốt nhất trong các dự án PFI là: chi phí cao của quá trình đầu tư PFI, đàm phán dài và phức tạp, khó khăn trong việc xác định chất lượng dịch vụ, định giá dịch vụ quản lý cơ sở, xung đột lợi ích giữa các bên tham gia đầu tư và các khách hàng của khu vực công không có khả năng quản lý tư vấn.
2	Jefferies et al. (2002)	BOOT	Úc	Các nhân tố được xác định từ nghiên cứu của một dự án sân vận động thể thao của Úc, bao gồm: tập đoàn tư nhân mạnh với nhiều chuyên môn, kinh nghiệm; hồ sơ và danh tiếng tốt, một quy trình phê duyệt hiệu quả trong một khung thời gian rất chặt chẽ và đổi mới trong các phương án tài chính của tập đoàn.
3	Li et al. (2005)	PFI	Vương quốc Anh	- Các nhân tố quan trọng nhất, theo thứ tự quan trọng giảm dần, là: một tập đoàn tư nhân mạnh, phân bổ rủi ro phù hợp, thị trường tài chính sẵn có, cam kết/trách nhiệm của khu vực công/tư, đánh giá chi phí/lợi ích kỹ lưỡng và thực tế, khả thi về mặt kỹ thuật, các cơ quan khu vực công được tổ chức tốt, và quản trị tốt. - Nhân tố ảnh hưởng đến thu hút thành công khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển KCHT GT theo phương thức PPP được phân thành năm nhóm yếu tố chính: hiệu quả đầu tư, khả năng thực hiện dự án, bảo lãnh chính phủ, điều kiện

TT	Tác giả	Loại hình PPP	Phạm vi không gian nghiên cứu	Các phát hiện chính
				kinh tế thuận lợi và thị trường tài chính sẵn có.
4	Qiao et al. (2001)	BOT	Trung Quốc	Tám nhân tố độc lập bao gồm: nhận dạng dự án phù hợp, tình hình chính trị và kinh tế, gói tài chính hấp dẫn, mức thu phí/thuế quan chấp nhận, phân bổ rủi ro hợp lý, lựa chọn nhà thầu phù hợp, kiểm soát quản lý và chuyển giao công nghệ.
5	Zhang (2005)	PPP	International	Năm khía cạnh chính của nhân tố tác động thu hút đầu tư theo phương thức PPP được xác định: khả năng kinh tế, phân bổ rủi ro phù hợp thông qua các thỏa thuận hợp đồng đáng tin cậy, gói tài chính hợp lý, tập đoàn nhượng quyền đáng tin cậy với sức mạnh kỹ thuật mạnh mẽ và môi trường đầu tư thuận lợi.

Nguồn: Tổng hợp của tác giả

2.5. Kinh nghiệm quốc tế về thu hút khu vực tư nhân đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo phương thức đối tác công tư.

Cam kết, thực hiện cam kết và năng lực của chính phủ đóng vai trò quan trọng trong thu hút khu vực tư nhân phát triển KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư:

Một đối tác nhượng quyền mạnh về tài chính, có năng lực kỹ thuật và quản lý xuất sắc là cần thiết thu hút khu vực tư nhân phát triển KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư

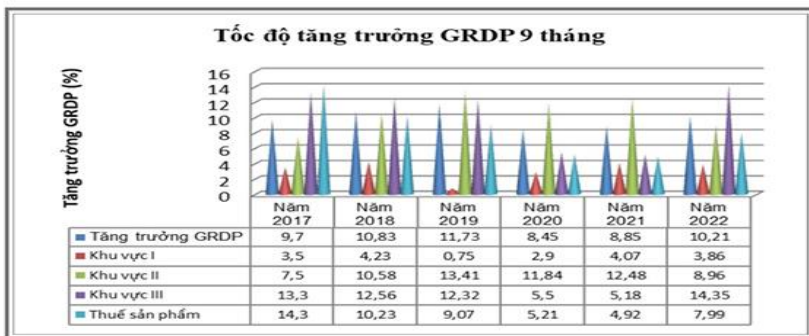
Tất cả các rủi ro tiềm năng của dự án nên được xác định và phân bổ rủi ro thích hợp cần được bảo đảm.

Ưu đãi tài chính hợp lý và dòng doanh thu ổn định là rất quan trọng thu hút khu vực tư nhân phát triển KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư.

CHƯƠNG 3

THỰC TRẠNG THU HÚT KHU VỰC TƯ NHÂN THAM GIA ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG THEO PHƯƠNG THỨC ĐỐI TÁC CÔNG TƯ CỦA TỈNH QUẢNG NINH

3.1. Tình hình kinh tế xã hội tỉnh Quảng Ninh



Hình 3.1: Tăng trưởng GRDP 9 tháng của Quảng Ninh qua các năm. Nguồn: Sở Kế hoạch và Đầu tư Quảng Ninh.

3.2. Thực trạng KCHT giao thông trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh

3.2.1. Thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Tổng chiều dài hệ thống đường bộ trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh là 6.343,01km, trong đó: Cao tốc dài 85,22km (gồm 02 tuyến cao tốc: Tuyến cao tốc Hạ Long - Hải Phòng; dài 25,52km

3.2.2. Thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt

Quảng Ninh có một tuyến đường sắt cấp quốc gia đi qua dài 64,08 km kết nối từ ga Kép (Bắc Giang) đến Đông Triều, Uông Bí và Hạ Long. Mật độ đường sắt của Quảng Ninh là 0,9km/100km.

3.2.3. Thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy

- Luồng đường thủy nội địa quốc gia: Gồm 19 tuyến với tổng chiều dài 528,9km và nằm chủ yếu trên 2 hành lang đường thủy nội địa quốc gia kết nối đến, là hành lang đường thủy quốc gia số 1 (Quảng Ninh - Hải Phòng- Hà Nội - Việt Trì) và số 2 (Quảng Ninh - Hải Phòng - Thái Bình - Nam Định - Ninh Bình). Các luồng đường thủy nội địa địa phương gồm 18 luồng, với tổng chiều dài 308,6km; các luồng hầu hết đều đạt cấp II~IV, một số cấp V.

- Về cảng, bến thủy nội địa: Hiện nay trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh có 159 cảng, bến đã được cấp phép hoạt động gồm 44 cảng và 115 bến

3.2.4. Thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông đường biển

Hiện nay, trên toàn Tỉnh có 06 khu vực hàng hải bao gồm Vạn Gia - Hải Hà, Mũi Chùa, Cô Tô, Cẩm Phả - Cửa Đồi, Hòn Gai và Quảng Yên. Tuy nhiên, chỉ có 05 khu vực có hoạt động hàng hải (trừ khu vực hàng hải Cô Tô) với 03 khu bến (khu bến Yên Hưng - Quảng Yên, Cái Lân - Hòn Gai, Cẩm Phả), 02 bến cảng (Mũi Chùa, Vạn Gia), 01 cảng khách quốc tế Hạ Long.

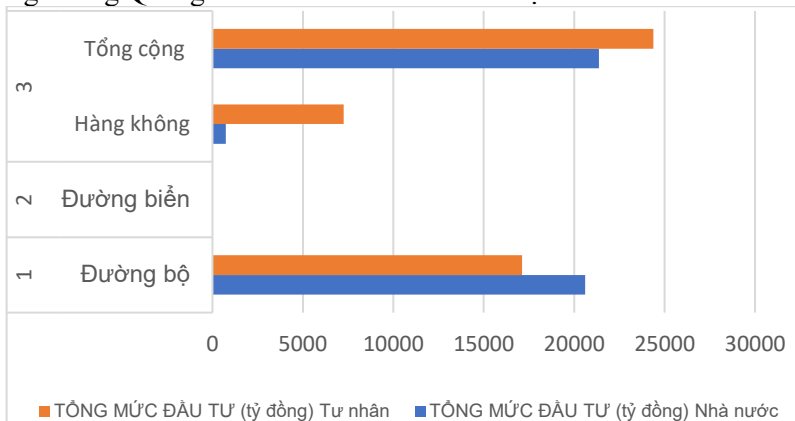
3.2.5. Thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông đường hàng không

Về hàng không: Sân bay Vân Đồn được xây dựng trên diện tích đất khoảng 290ha thuộc địa bàn xã Đoàn Kết, huyện Vân Đồn, với quy mô một đường cất hạ cánh, sân đỗ tối thiểu được 04 chiếc Boeing 777 lẫn Airbus 321. Dự án đã hoàn thành đưa vào khai thác năm 2018.

3.3. Thực trạng thu hút khu vực tư nhân đầu tư KCHT giao thông trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh.

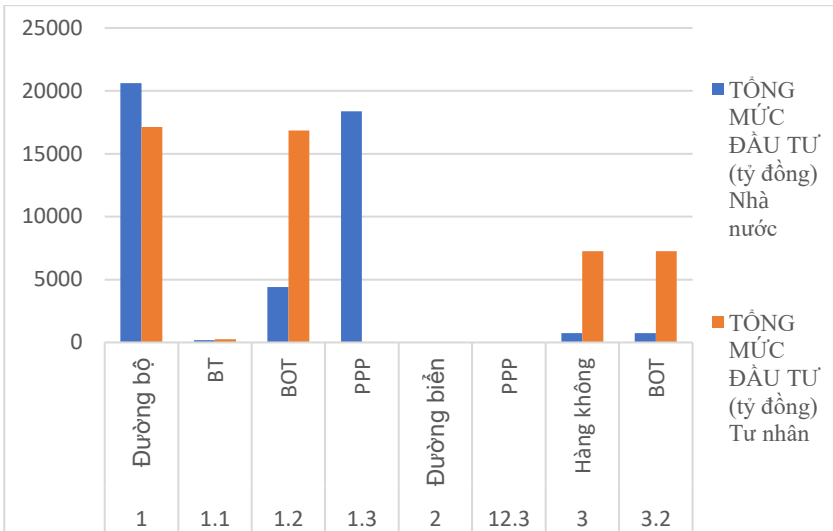
Tỉnh Quảng Ninh đã tập trung đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trong 5 năm từ 2016 - 2020, tổng nguồn vốn đầu tư hơn 30.000 tỷ đồng (trong đó nguồn vốn đầu tư từ ngân sách 10.172 tỷ đồng, nguồn vốn xã hội hóa 19.828 tỷ đồng).

Theo lĩnh vực đầu tư từ 2009-2021 trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh thu hút khu vực tư nhân đầu tư KCHT giao thông đường bộ là chủ yếu chiếm 90% tổng mức đầu tư, tiếp đến là KCHT Hàng không với Dự án cảng hàng không Quảng Ninh theo hình thức BOT tại Vân Đồn.



Hình 3.2: Đầu tư KCHT lĩnh vực giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh 2009-2021

Theo hình thức đầu tư từ 2009-2021 trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh thu hút khu vực tư nhân đầu tư KCHT giao thông hình thức BOT chủ yếu chiếm 90% tổng mức đầu tư, tiếp đến là phương thức BT và PPP.



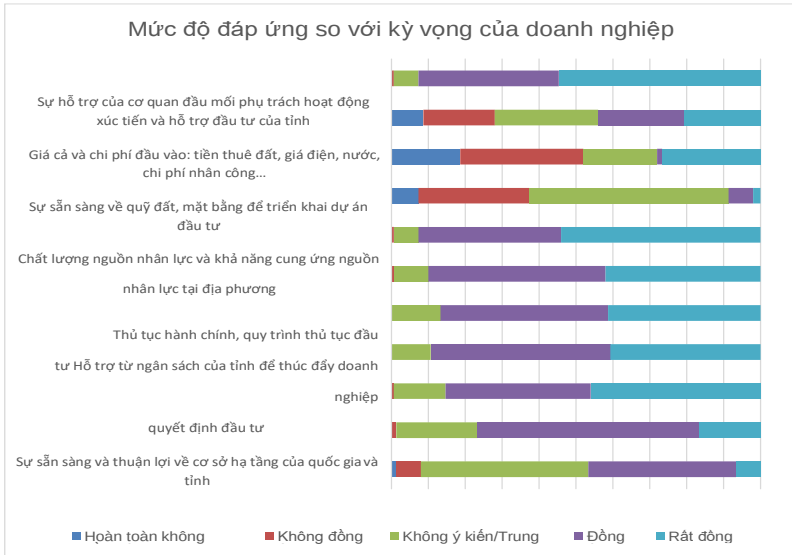
Hình 3.3: Đầu tư KCHT lĩnh vực giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh 2009-2021

Có thể khẳng định, thời gian qua việc tập trung huy động và sử dụng các nguồn lực có tính chất quyết định trong việc nâng cao chất lượng, hiệu quả tăng trưởng và phát triển. Cùng với đó, việc lựa chọn phương thức đầu tư, huy động nguồn lực và triển khai thực hiện các dự án phải đề cao vai trò, trách nhiệm của người đứng đầu, gắn với trách nhiệm trong việc huy động nguồn lực, quản lý đầu tư, quản lý dự án sau đầu tư. Các địa phương, chủ đầu tư cần tiếp tục nâng cao năng lực thẩm định các dự án đầu tư, lựa chọn nhà thầu có đủ năng lực; kiên quyết loại bỏ các đơn vị tư vấn không có chất lượng, nhà thầu không đủ năng lực...

3.4. Đánh giá thành công, hạn chế và nguyên nhân hạn chế trong thu hút khu vực tư nhân đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông theo phương thức đối tác công tư của tỉnh Quảng Ninh

3.4.1. Thành công

- + Hệ thống quy hoạch toàn tỉnh đang được triển khai đồng bộ, đảm bảo chất lượng cao.
- + Quan tâm hoàn thiện thể chế, chủ động đề xuất xây dựng các cơ chế, chính sách đủ sức hấp dẫn các nhà đầu tư:
- + Kết cấu hạ tầng giao thông được quan tâm đầu tư, từng bước đáp ứng yêu cầu phát triển
- + Thực hiện các biện pháp thiết thực hỗ trợ các nhà đầu tư và doanh nghiệp:



Hình 3.4: Mức độ đáp ứng so với kỳ vọng của nhà đầu tư

Nguồn: Ban Xúc tiến và Hỗ trợ đầu tư

3.4.2. Hạn chế

Các hoạt động cải thiện môi trường đầu tư, kinh doanh chưa thực sự được quan tâm; công tác đồng hành, hỗ trợ doanh nghiệp chưa thể hiện được nhiều bằng những hành động cụ thể. Chưa có định hướng, chiến lược dài hạn, thống nhất, rõ ràng để thực hiện chương trình PPP. Lựa chọn nhà đầu tư còn nhiều hạn chế, hầu hết các dự án PPP đều chỉ định.

3.4.2. Nguyên nhân của hạn chế

- *Về khách quan:* (i) Hệ thống cơ chế chính sách trong triển khai mô hình hợp tác PPP có điểm chưa đồng bộ (ii) Các thủ tục liên quan tới dự án PPP hiện còn phức tạp, chịu sự chi phối của nhiều quan điểm không nhất quán, gây khó khăn cho cả nhà đầu tư lẫn cơ quan quản lý nhà nước.

- *Về chủ quan:* (i) Một số sở, ngành, địa phương chưa chủ động tích cực trong nghiên cứu, triển khai các dự án PPP; (ii) Năng lực của một số nhà đầu tư dự án PPP còn nhiều hạn chế, dẫn đến việc triển khai thực hiện dự án bị kéo dài.

3.4.3. Bài học kinh nghiệm

Một là, bám sát chỉ đạo, giúp đỡ của Trung ương, nhất là đối với những nhiệm vụ khó hoặc chưa có trong tiền lệ; Hai là, đổi mới mạnh mẽ tư duy phát triển, bám sát thực tiễn Quảng Ninh, xác định, lựa chọn đúng trọng tâm, trọng điểm, khâu đột phá để tập trung sự lãnh đạo; Ba

là, quyết liệt trong chỉ đạo, nhất là trong giải quyết thủ tục hành chính, giải phóng mặt bằng, tiến độ dự án công trình, chất lượng công trình; *Bốn là*, đổi mới, đột phá trong xúc tiến, thu hút đầu tư theo hướng chuyên nghiệp, thiết thực, hiệu quả.; *Năm là*, phải có quyết tâm chính trị của cả hệ thống chính trị, trước hết là người đứng đầu chủ động, tích cực, dám nghĩ, dám làm và dám chịu trách nhiệm bám sát định hướng của Trung ương; *Sáu là*, sử dụng hiệu quả nguồn lực ngân sách và nguồn lực ngoài nhà nước cho đầu tư phát triển có trọng tâm, trọng điểm, phù hợp chiến lược, quy hoạch.

CHƯƠNG 4:

ĐIỀU TRA ĐÁNH GIÁ NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN THU HÚT KHU VỰC TƯ NHÂN ĐẦU TƯ KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG THEO PHƯƠNG THỨC ĐỐI TÁC CÔNG TƯ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH QUẢNG NINH

4.1. Tổng hợp các nhân tố quan trọng tác động đến thu hút thành công khu vực tư nhân phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh

Bảng 4.1: Tổng hợp các nhân tố ảnh hưởng đến thu hút của dự án PPP

TT	Nhân tố ảnh hưởng	Tác giả
1	Strong private consortium (Đôi tác tư nhân mạnh)	Tiong (1996) l Birnie (1999) Jefferies et al. (2002)
2	Appropriate risk allocation and risk sharing (Phân bổ và chia sẻ rủi ro phù hợp)	Grant (1996); Qiao et al. (2001) Nguyễn Hồng Thái và Thân Thanh Sơn (2015)
3	Competitive procurement process (Quá trình đấu thầu cạnh tranh)	Kopp (1997) Jefferies et al. (2002)
4	Commitment/responsibility of public/private sectors (Cam kết/trách nhiệm của khu vực nhà nước/tư nhân)	Stonehouse et al. (1996) NAO (2001)
5	Thorough and realistic cost/benefit assessment (Đánh giá chi phí/lợi ích toàn diện và thực tế)	Brodie (1995); Hambros (1999) Qiao et al. (2001)
6	Project technical feasibility (Dự án khả thi về mặt kỹ thuật)	Tiong (1996) Qiao et al. (2001)
7	Transparency in the procurement process (Tính minh bạch trong quá trình đấu thầu)	Kopp (1997); Jefferies et al. (2002) Nguyễn Hồng Thái (2007)
8	Good governance (Quản trị tốt)	Frilet (1997); Qiao et al. (2001) Badshah (1998)
9	Favorable legal framework (Khung pháp lý thuận lợi)	Boyfield (1992); Stein (1995) Bennett (1998)

TT	Nhân tố ảnh hưởng	Tác giả
10	Available financial market (Thị trường tài chính phát triển)	Qiao et al. (2001); Akintoye et al. (2001) Jefferies et al. (2002)
11	Political support (Hỗ trợ chính trị)	Zhang et al. (1998); Qiao et al. (2001)
12	Multi-benefit objectives (Mục tiêu đa lợi ích)	Grant (1996)
13	Government involvement by providing guarantees (Bảo lãnh của chính quyền địa phương)	Tác giả đề xuất
14	Sound economic policy (Quan điểm, định hướng và chính sách đồng bộ và ổn định)	Tác giả đề xuất
15	Stable macro-economic environment (Môi trường kinh tế vĩ mô ổn định)	Dailami and Klein (1997) Qiao et al. (2001)
16	Well-organized public agency (Cơ quan nhà nước có năng lực, kinh nghiệm và trách nhiệm)	Boyfield (1992) Stein (1995)
17	Shared authority between public and private sectors (Chia sẻ thẩm quyền giữa khu vực nhà nước và tư nhân)	Stonehouse et al. (1996) Kanter (1999)
18	Social support (Sự hỗ trợ của xã hội)	Frilet (1997)

Nguồn: Tổng hợp của tác giả

4.2 Thiết kế khảo sát nghiên cứu

Bảng 4.2: Vai trò của người trả lời khảo sát trong các dự án PPP

Khu vực	Vai trò	Số lượng	Tỷ lệ %
Khu vực công	Cơ quan quản lý nhà nước	12	14,4
	Viện nghiên cứu và chuyên gia	10	12,0
	Tổng	22	26,4
Khu vực tư nhân	Doanh nghiệp nước ngoài	5	5,88
	Doanh nghiệp tư nhân trong nước	48	56,5
	Tổ chức tín dụng, ngân hàng	10	10,8
	Tổng	63	73,6

Nguồn: tác giả tính toán dựa trên kết quả khảo sát

Bảng 4.3: Kinh nghiệm của người trả lời khảo sát

Số năm kinh nghiệm	Khu vực công	Khu vực tư nhân	Tổng	Tỷ lệ %
0-10	3	22	25	29,4
10-20	14	29	43	50,5
20-30	2	9	11	12,9
>30	3	3	6	7,2
Tổng	22	63	85	100

Nguồn: Tác giả tính toán dựa trên kết quả khảo sát

4.3. Phân tích dữ liệu khảo sát và kết quả

Tầm quan trọng tương đối của 18 nhân tố thu hút ảnh hưởng đến khu vực tư nhân tham gia dự án KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư, được xác định bằng phương pháp bảng hỏi với thang đo Likert 5 điểm cho các câu hỏi trong phiếu khảo sát. Trong đó: Mức 1 - không quan trọng; Mức 2 - ít quan trọng; Mức 3 - quan trọng; Mức 4 - rất quan trọng; Mức 5 - hoàn toàn quan trọng

Dữ liệu được phân tích bằng phần mềm thống kê SPSS. Các phân tích thống kê được thực hiện bao gồm: phân tích mô tả, kiểm định độ tin cậy sử dụng Cronbach's alpha, phân tích phương sai một nhân tố và phân tích nhân tố.

4.4. Xếp hạng tầm quan trọng của các nhân tố thu hút khu vực tư nhân đầu tư KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư

Bảng 4.4 cho thấy có ba yếu tố có giá trị trung bình lớn hơn 4.0; 13 yếu tố có giá trị trung bình 3.0 và 4.0; và hai yếu tố còn lại có giá trị trung bình từ 2,0 đến 3,0.

Bảng 4.4: Tầm quan trọng của các nhân tố ảnh hưởng đến thu hút khu vực tư nhân đầu tư KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư

Các yếu tố	Khu vực công		Khu vực tư nhân		Tổng			
	Trung bình	Xếp hạng	Trung bình	Xếp hạng	Trung bình	Xếp hạng	F	Sign.
Đối tác tư nhân mạnh	3,87	5	4,19	1	4,11	1	1,379	0,245
Phân bổ và chia sẻ rủi ro phù hợp	3,73	8	4,17	2	4,05	2	2.011	0,162
Thị trường tài chính phát triển	3,80	7	4,12	4	4,04	3	1.681	0.200
Cam kết/trách nhiệm của khu vực nhà nước/tư nhân	3,60	10	4,12	3	3,98	4	3,107	0,084
Đánh giá chi phí/lợi ích toàn diện và thực tế	3,87	6	3,98	5	3,95	5	0,183	0,711
Dự án khả thi về mặt kỹ thuật	3,53	11	3,88	6	3,79	6	1.465	0,231
Cơ quan nhà nước được tổ chức tốt	3,93	4	3,67	8	3,74	7	0,567	0,455
Quản trị tốt	3,93	2	3,64	9	3,72	8	0,940	0,337
Khung pháp lý thuận lợi	3,47	12	3,69	7	3,63	9	0,748	0,391
Tính minh bạch trong quá trình đấu thầu	3,73	9	3,55	10	3,60	10	0,271	0,605

Các yếu tố	Khu vực công		Khu vực tư nhân		Tổng			
	Trung bình	Xếp hạng	Trung bình	Xếp hạng	Trung bình	Xếp hạng	F	Sign.
Hỗ trợ chính trị	3,93	3	3,43	11	3,56	11	2,115	0,152
Quá trình đấu thầu cạnh tranh	4,00	1	3,14	16	3,37	12	4,694	0,035 *
Quan điểm, định hướng và chính sách đồng bộ và ổn định	3,07	15	3,24	13	3,19	13	0,401	0,529
Mục tiêu đa lợi ích	3,13	14	3,21	14	3,19	14	0,058	0,811
Môi trường kinh tế phát triển và ổn định	3,27	13	3,17	15	3,19	15	0,100	0,753
Bảo lãnh của chính quyền địa phương	2,87	18	3,26	12	3,16	16	0,779	0,381
Chia sẻ thẩm quyền giữa khu vực nhà nước và tư nhân	3,00	17	2,98	17	2,98	17	0,005	0,945
Sự hỗ trợ của xã hội	3,07	16	2,71	18	2,81	18	0,774	0,383

Nguồn: Kết quả phân tích dữ liệu khảo sát bằng phần mềm SPSS

4.5. Phân tích nhân tố ảnh hưởng đến thu hút khu vực tư nhân đầu tư KCHT giao thông theo phương thức PPP

Bảng 4.5: Phân tích phương sai các nhân tố được giải thích cho các nhân tố ảnh hưởng đến thu hút thành công các dự án PPP

Thành phần	Giá trị riêng ban đầu			Tổng số luân chuyển của hệ số tải bình phương		
	Tổng	% phương sai	Tích lũy %	Tổng	% phương sai	Tích lũy %
1	5.9726	33.1813	33.1813	4.0585	22.5471	22.5471
2	2.2708	12.6153	45.7966	3.1779	17.6553	40.2023
3	1.9120	10.6220	56.4186	1.9310	10.7280	50.9304
4	1.2408	6.8934	63.3121	1.8834	10.4631	61.3935
5	1.0667	5.9260	69.2381	1.4120	7.8446	69.2381
6	0,8057	4.4760	73.7141			
7	0,7758	4.3100	78.0241			
8	0,7411	4.1170	82.1411			
9	0,5743	3.1907	85.3318			
10	0,4987	2.7706	88.1024			
11	0,4376	2.4308	90.5332			
12	0,3729	2.0719	92.6051			

Thành phần	Giá trị riêng ban đầu			Tổng số luân chuyển của hệ số tải bình phương		
	Tổng	% phương sai	Tích lũy %	Tổng	% phương sai	Tích lũy %
13	0,3340	1.8557	94.4609			
14	0,3012	1.6735	96.1344			
15	0,2133	1.1849	97.3193			
16	0.1792	0,9957	98.3150			
17	0,1680	0,9335	99.2485			
18	0,1353	0,7515	100.0000			

Nguồn: Kết quả phân tích dữ liệu khảo sát bằng phần mềm SPSS

Bảng 4.6: Ma trận xoay các yếu tố g ảnh hưởng đến thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư KCHT GT theo phương thức PPP

Thành phần nhân tố	Thành phần				
	Nhân tố 1	Nhân tố 2	Nhân tố 3	Nhân tố 4	Nhân tố 5
Tính minh bạch trong quá trình đấu thầu	0,7817				
Quá trình đấu thầu cạnh tranh	0,7501				
Quản trị tốt	0,7362				
Cơ quan nhà nước có năng lực, kinh nghiệm và trách nhiệm	0,7121				
Sự hỗ trợ của xã hội	0,7007				
Chia sẻ thẩm quyền giữa khu vực nhà nước và tư nhân	0,6557				
Đánh giá chi phí/lợi ích toàn diện và thực tế	0,5448				
Khung pháp lý thuận lợi		0,8181			
Dự án khả thi về mặt kỹ thuật		0,6970			
Phân bổ và chia sẻ rủi ro phù hợp		0,6657			
Cam kết của chính quyền địa phương		0,6603			
Đổi tác tư nhân mạnh		0,6390			
Bảo lãnh của chính phủ			0,7046		
Mục tiêu đa lợi ích			0,6054		
Hỗ trợ chính trị					
Môi trường kinh tế phát triển và ổn định				0,9266	
Chính sách kinh tế hoàn chỉnh, ổn định và thống nhất				0,8231	
Thị trường tài chính phát triển					0,8685

Nguồn: Kết quả phân tích dữ liệu khảo sát bằng phần mềm SPSS

18 nhân tố có thể được nhóm thành 5 nhân tố chính và được giải thích như sau:

- (a) Nhóm nhân tố 1 đại diện cho *hiệu quả đầu tư*.
- (b) Nhóm nhân tố 2 đại diện cho *khả năng triển khai dự án*.
- (c) Nhóm nhân tố 3 đại diện cho *sự bảo lãnh của chính phủ*.
- (d) Nhóm nhân tố 4 đại diện cho *điều kiện kinh tế thuận lợi*.
- (e) Nhóm nhân tố 5 đại diện cho *thị trường tài chính sẵn có*.

CHƯƠNG 5:

GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG KHẢ NĂNG THU HÚT KHU VỰC TƯ NHÂN ĐẦU TƯ KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG THEO PHƯƠNG THỨC ĐỐI TÁC CÔNG TƯ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH QUẢNG NINH

5.1. Quan điểm, mục tiêu đầu tư KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh.

5.1.1. Quan điểm.

(1). Huy động mọi nguồn lực, đa dạng hình thức đầu tư; đẩy nhanh tốc độ phát triển và hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội đồng bộ, hiện đại bảo đảm liên thông, tổng thể, trọng tâm ưu tiên là phát triển hạ tầng giao thông chiến lược.

(2). Kiên trì thực hiện phương châm “*lấy đầu tư công dẫn dắt đầu tư tư*”.

(3). Đẩy nhanh tiến độ đầu tư các công trình, dự án giao thông có tính liên kết cao, các khu kinh tế, khu công nghiệp, hạ tầng cảng biển để tạo ra các trung tâm kết nối hạ tầng dịch vụ, giao thông quốc tế.

5.1.2. Mục tiêu:

Phát triển hệ thống GTVT theo hướng đồng bộ, hiện đại phù hợp với định hướng tổ chức không gian lãnh thổ Quảng Ninh là “Một tâm, hai tuyến, đa chiều, hai mũi đột phá” trên cơ sở phát huy tối đa lợi thế về địa lý của tỉnh là cửa ngõ giao thông của Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, trong giao thương với các nước Đông Bắc Á, khu vực Tiểu vùng Mê Kông mở rộng và điểm kết nối của khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc.

5.1.3. Định hướng thu hút khu vực tư nhân đầu tư KCHT Giao thông trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh.

**Bảng 5-1: Cơ cấu nguồn vốn đầu tư phát triển
giao thông vận tải đến năm 2025, 2030**

Nguồn vốn	2021-2025		2026-2030	
	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Cơ cấu đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Cơ cấu đầu tư
Ngân sách Trung ương	11.084	23,8%	9.815	29,9%
Ngân sách Địa phương	5.986	12,8%	3.223	9,8%
Xã hội hóa và nguồn khác	29.595	63,4%	19.782	60,3%
Tổng mức đầu tư	46.666		32.820	

Nguồn: Nghị quyết số 141/NQ-HĐND ngày 29/5/2020 của HĐND tỉnh.

5.2. Giải pháp nâng cao khả năng thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển KCHT Giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh.

5.2.1. Tạo lập môi trường chính trị và cơ chế chính sách hấp dẫn khu vực tư nhân

* *Đảm bảo sự cam kết về mặt chính trị đối với sự phát triển của phương thức PPP.*

* *Xây dựng chiến lược, quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo phương thức đối tác công tư phù hợp với nguồn lực của tỉnh Quảng Ninh trong từng giai đoạn nhất định.*

* *Xây dựng các chính sách phát triển KCHT giao thông trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh theo phương thức đối tác công tư với mục tiêu, phạm vi và nguyên tắc rõ ràng*

5.2.2. Tăng cường năng lực quản lý của khu vực Nhà nước đối với dự án phát triển KCHT giao thông theo phương thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh

a. *Phát triển các kỹ năng của khu vực Nhà nước*

b. *Thiết lập cơ quan chuyên trách quản lý PPP*

5.2.3. Nâng cao năng lực quản lý phát triển Dự án PPP tại tỉnh Quảng Ninh

- Nhà nước cũng hỗ trợ vốn xây dựng công trình phụ trợ, bồi thường, giải phóng mặt bằng và tái định cư.

- Cần có biện pháp đổi mới trong việc tăng cường sự tham gia của các doanh nghiệp trong các cuộc đối thoại doanh nghiệp, hình thức đối thoại doanh nghiệp để đảm bảo tính hiệu quả, thiết thực và phù hợp từng ngành, địa phương.

- Xây dựng và hoàn thiện thể chế, tạo lập khung pháp lý phục vụ công

tác hỗ trợ pháp lý cho nhà đầu tư. Tiếp tục triển khai thực hiện có hiệu quả chương trình hỗ trợ pháp lý cho nhà đầu tư với các hoạt động cụ thể, gắn với hiệu quả của nhà đầu tư.

5.2.4. Hỗ trợ tài chính của chính quyền tỉnh Quảng Ninh cho các dự án PPP

(i) Quỹ phát triển dự án (PDF)

Là công cụ để tỉnh Quảng Ninh thực hiện dự án PPP thông qua hỗ trợ chuẩn bị đầu tư các dự án PPP bao gồm: lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, báo cáo nghiên cứu khả thi và hỗ trợ lựa chọn nhà đầu tư.

(ii) Quỹ bù đắp thiếu hụt tài chính (VGF)

VGF trong thực tế quốc tế, nó được định nghĩa là sự hỗ trợ của Nhà nước đối với một dự án để đảm bảo dự án có khả năng tài chính (góp vốn vào chi phí xây dựng hoặc trợ cấp cho giai đoạn hoạt động của dự án)

(iii) Quỹ bảo lãnh

Tỉnh Quảng Ninh có thể có số cơ chế bảo lãnh, như: bảo lãnh vốn vay, bảo lãnh doanh thu, bảo lãnh tỷ giá hối đoái, bảo lãnh chống rủi ro bất khả kháng.

KẾT LUẬN VÀ KHUYẾN NGHỊ

1. KẾT LUẬN

Để thu hút được Tư nhân tham gia đầu tư KCHT Giao thông trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh theo phương thức đối tác công tư, trước hết tỉnh Quảng Ninh cần tạo ra một môi trường lựa chọn nhà đầu tư được thực hiện một cách minh bạch, không có đặc quyền, bình đẳng cho mọi đối tượng, không bị tác động bởi các yếu tố chính trị và lợi ích cá nhân; rủi ro được chia sẻ hợp lý trong sự tin cậy lẫn nhau và đảm bảo các cam kết được thực hiện. Nhưng cần quán triệt quan điểm rằng Cơ quan quản lý Nhà nước TW và địa phương tỉnh Quảng Ninh là đại diện cho người dân sử dụng dịch vụ công; do vậy cần giữ quyền lựa chọn đối tác tư nhân, đảm bảo quyền, lợi ích của nhân dân và xã hội nói chung.

2. KHUYẾN NGHỊ

Kiến nghị Chính phủ: Chỉ đạo các Bộ, Ngành Trung ương hỗ trợ, ưu tiên hơn nữa về cả vốn và kỹ thuật đầu tư phát triển KCHT giao thông tỉnh Quảng Ninh.

Kiến nghị Bộ GTVT: Xây dựng các cơ chế, chính sách ưu đãi, hỗ trợ nhà đầu tư trong công tác xã hội hóa xây dựng KCHT cảng biển và các ưu đãi về giá, phí nhằm tăng tính cạnh tranh của dịch vụ tại cảng biển.

CÁC CÔNG TRÌNH CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN

1. **Lê Quang Tùng** và Nhóm tác giả và Nhóm tác giả (2016), “Một số đề xuất đối với phương thức đối tác công tư trong phát triển hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam”, *Tạp chí Giao thông vận tải*, số tháng 4/2016, tr.101-103.
2. **Lê Quang Tùng** và Nhóm tác giả (2016), “Cải thiện một số yếu tố môi trường đầu tư nhằm thu hút FDI ở tỉnh Quảng Ninh”, *Tạp chí con số và sự kiện - Tổng cục Thống kê*, số tháng 10/2016, tr.29-31.
3. **Lê Quang Tùng** và Nhóm tác giả (2020), “Định hướng và giải pháp thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển tỉnh Quảng Ninh”. *Tạp chí Giao thông vận tải*, số tháng 4/2020, tr.130-133.
4. **Lê Quang Tùng** và Nhóm tác giả (2020), “Nghiên cứu vai trò nhà nước trong thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển KCHT tỉnh Quảng Ninh theo hình thức đối tác công tư”. *Tạp chí Giao thông vận tải*, số tháng 5/2020, tr.159-162.
5. Nguyen Hong Thai, **Le Quang Tung**, Thạch Minh Quan, Nguyen Canh Tinh (2020), *Lessons learnt from other countries in risk management of public private partnership (PPP) project in infrastructure development*, International conference economic management in mineral activities (EMMA5), Publishing house for Science and Technology, pp.233-245.