

NGHIÊN CỨU PHÂN BỐ RỦI RO TRONG HÌNH THỨC PPP PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM

Thân Thanh Sơn*, Nguyễn Hồng Thái**

Ngày nhận: 24/7/2014

Ngày nhận bản sửa: 11/8/2014

Ngày duyệt đăng: 22/8/2014

Tóm tắt

Phân bố các yếu tố rủi ro cho các bên tham gia trong hình thức PPP phát triển hạ tầng giao thông đường bộ (GTĐB) Việt Nam là phần tiếp theo của bài viết xác định các yếu tố rủi ro trong hình thức PPP phát triển hạ tầng GTĐB Việt Nam. Bài viết sử dụng phương pháp nghiên cứu định lượng phân bố các yếu tố rủi ro và kiểm định giả thuyết nghiên cứu. Kết quả phân bố 51 yếu tố rủi ro cho thấy 41,2% các yếu tố rủi ro được cho là cần chia sẻ giữa hai bên, tiếp đến là rủi ro do tư nhân đảm nhiệm với tỷ lệ 39,2% và cuối cùng là rủi ro do Nhà nước đảm nhiệm với tỷ lệ 19,6%. Đồng thời, nghiên cứu xác định được mối liên hệ tương quan giữa rủi ro tổng thể trong hình thức PPP đường bộ Việt Nam với các yếu tố rủi ro được phân bổ cho các bên tham gia là mối liên hệ tương quan tỷ lệ thuận và tương đối chặt chẽ.

Từ khóa: Phân bổ rủi ro, xác định rủi ro, yếu tố rủi ro.

1. Giới thiệu

Hạ tầng giao thông vận tải nói chung và hạ tầng GTĐB nói riêng có vai trò hết sức quan trọng trong phát triển kinh tế xã hội. Kinh tế xã hội ngày càng phát triển, nhu cầu vận tải ngày càng gia tăng về lượng và về chất.

Trong những năm qua, Chính phủ Việt Nam đã duy trì mức đầu tư khoảng 3,1% GDP/năm cho hạ tầng giao thông vận tải (Chính phủ, 2013), trong đó đầu tư đường bộ đạt trên 70%, nhưng vẫn chưa có sự thay đổi đáng kể về hạ tầng GTĐB Việt Nam. Hơn nữa, khoảng cách giữa cung và cầu về vốn đầu tư cho lĩnh vực này ngày càng lớn, Việt Nam cần tăng mức đầu tư lên 3,5 đến 4,5% GDP/năm (Thủ tướng Chính phủ, 2013) nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải và tăng trưởng kinh tế. Nhu cầu đầu tư rất lớn,

trong khi nguồn lực tài chính của Nhà nước không thể đáp ứng được. Do đó, hình thức PPP trở thành một xu hướng tất yếu. Hình thức đầu tư này giúp cung cấp hạ tầng GTĐB, đồng thời giảm áp lực ngân sách đầu tư công và tối ưu hoá hiệu quả đầu tư.

Các nghiên cứu về lý thuyết (Checherita và Gifford, 2007; Estache và cộng sự, 2007; Li và cộng sự, 2005),... cũng như nghiên cứu thực nghiệm (Jin và Doloi, 2008; Ke và cộng sự, 2010a) đều đi đến thống nhất chung về một trong những nhân tố quan trọng nhất để đạt được thành công trong phát triển hạ tầng GTĐB bằng hình thức PPP, đó là xây dựng một danh sách đầy đủ về các yếu tố rủi ro và phân bổ được cho bên có khả năng quản lý rủi ro đó tốt nhất.

Thực hiện mục tiêu nghiên cứu phân bổ các yếu

tổ rủi ro trong hình thức PPP phát triển hạ tầng GTĐB Việt Nam, tác giả đã thực hiện việc hai bước nghiên cứu. Bước 1, xác định các yếu tố rủi ro và mức rủi ro tổng thể trong hình thức PPP hạ tầng GTĐB Việt Nam. Bước 2, phân bổ các yếu tố rủi ro trong hình thức PPP phát triển hạ tầng GTĐB Việt Nam dựa trên phương pháp nghiên cứu định lượng sử dụng bảng hỏi khảo sát. Trong phạm vi bài viết này, các tác giả chủ yếu trình bày bước 2 của nghiên cứu.

2. Tổng quan lý thuyết về rủi ro trong hình thức PPP phát triển hạ tầng GTĐB

“PPP” là một loạt 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 thông qua các hợp đồng được thiết lập theo các mức độ nghĩa vụ, quyền lợi và rủi ro của hai bên đối tác (ADB, 2008).

Không có một khái niệm thống nhất về rủi ro trong hình thức PPP. Một số nhà nghiên cứu mô tả rủi ro như là các sự kiện với những hậu quả tiêu cực và không chắc chắn (Akintola và MacLeod, 1997). Trong khi đó, các nhà nghiên cứu khác mô tả khái niệm này bao gồm cả kết quả tiêu cực và tích cực (Ke và cộng sự, 2010a; Ke và cộng sự, 2010c; Li và cộng sự, 2001; Padiyar và cộng sự, 2004),... và có thể được tính bằng cách nhân xác suất xuất hiện rủi ro với mức độ thiệt hại hoặc lợi ích đạt được do rủi ro gây ra (mức độ tác động của rủi ro) (Williams, 1996; Padiyar và cộng sự, 2004).

Các nghiên cứu thực hiện việc phân loại rủi ro trong hình thức PPP hạ tầng giao thông (Bảng 1).

Trên cơ sở các nghiên cứu, căn cứ theo cách phân loại rủi ro dựa vào nguồn phát sinh rủi ro, sử dụng khái niệm rủi ro bao gồm cả kết quả tiêu cực và tích

cực, nghiên cứu đã lập ra được một danh sách rủi ro trong hình thức PPP hạ tầng GTĐB gồm 46 yếu tố rủi ro với 8 loại rủi ro. Trên cơ sở đó, sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính (phỏng vấn chuyên gia) nghiên cứu đã bổ sung được 8 yếu tố rủi ro trong hình thức PPP hạ tầng GTĐB ở Việt Nam, lúc này danh mục các yếu tố rủi ro là 54. Tiếp theo, tác giả sử dụng phương pháp định lượng. Kết quả, 51 yếu tố rủi ro của các dự án PPP đường bộ Việt Nam đã được xác định (Thân Thanh Sơn và Nguyễn Hồng Thái, 2014).

Mức rủi ro tổng thể của hình thức PPP là chỉ tiêu tổng hợp đo lường mức rủi ro chính trị và chính sách, rủi ro pháp lý, rủi ro kinh tế tài chính, rủi ro khách quan, rủi ro trong phát triển dự án, rủi ro trong hoàn thành dự án, rủi ro trong quá trình vận hành, rủi ro điều phối của các hình thức hợp đồng dự án. Trong đó, mức rủi ro được xác định bằng cách nhân mức độ tác động của rủi ro với xác suất mà rủi ro đó xuất hiện. Sử dụng thang đo Likert 5 điểm để xác định mức rủi ro (từ 1 điểm: rủi ro ảnh hưởng rất yếu đến kết quả của dự án, đến 5 điểm: rủi ro ảnh hưởng rất mạnh đến kết quả của dự án). Kết quả mức rủi ro tổng thể trong hình thức PPP đường bộ Việt Nam là 2,02 (rủi ro ảnh hưởng đến kết quả dự án ở mức trung bình).

Các nghiên cứu cũng đã xác lập được nguyên tắc phân bổ (chuyển giao) rủi ro trong hình thức PPP hạ tầng giao thông. Đó là, mỗi rủi ro riêng được xác định và sau đó phân bổ cho bên tốt nhất để quản lý dự án (Shen và cộng sự, 2006). Đối với mỗi rủi ro sẽ phân bổ cho (i) bên tốt nhất có thể kiểm soát tác động của rủi ro tới kết quả dự án (Padiyar và các tác giả, 2004); (ii) bên có khả năng kiểm soát rủi ro với chi phí thấp nhất (Padiyar và các tác giả, 2004) và

Bảng 1: Phân loại rủi ro trong hình thức PPP hạ tầng giao thông

Căn cứ phân loại	Tác giả (năm)	Phân loại rủi ro
Căn cứ theo các giai đoạn dự án	Padiyar và cộng sự (2004) Estache và cộng sự (2007)	- Rủi ro trong giai đoạn phát triển dự án; - Rủi ro trong giai đoạn xây dựng; - Rủi ro trong giai đoạn vận hành dự án.
Căn cứ theo góc độ của các bên liên quan	Shen và cộng sự (2006)	- Rủi ro liên quan đến dự án; - Rủi ro liên quan đến Chính phủ; - Rủi ro liên quan đến khách hàng; - Rủi ro về kiến thức giảm thiểu rủi ro.
Căn cứ vào nguồn phát sinh rủi ro	Li và cộng sự (2005)	- Rủi ro ngoại sinh (rủi ro chung, rủi ro vĩ mô). - Rủi ro nội sinh (rủi ro cụ thể, rủi ro tầm trung và rủi ro vi mô).

Nguồn: Tổng hợp của tác giả

do đó đảm bảo rằng kết quả thực tế gần nhất có thể so với kết quả mong đợi.

Đồng thời, các nghiên cứu cũng xác định được phương pháp để phân bổ rủi ro, với phương pháp $\geq 50\%$ (Ke và cộng sự, 2010c; Li và cộng sự, 2005). Nếu trên 50% số người được hỏi trả lời ủng hộ phân bổ một yếu tố rủi ro cho bên nào, thì yếu tố rủi ro đó sẽ được phân bổ cho bên đó. Tuy nhiên, một yếu tố rủi ro nếu không nhận được trên 50% ý kiến đồng thời cho cả khu vực công, khu vực tư nhân và cùng chia sẻ rủi ro (ví dụ: 35%, 35% và 30%) sẽ được coi là “chưa quyết định”, và do vậy, có thể không phân bổ được hoàn toàn các yếu tố rủi ro trong thực tế.

Phương pháp “nửa điều chỉnh” được Ke và cộng sự, (2010b) đưa ra khi nghiên cứu phân bổ rủi ro ưu tiên trong các dự án PPP cơ sở hạ tầng tại Trung Quốc. Phương pháp được đề xuất để xác định ưu tiên phân bổ rủi ro được coi là đáng tin cậy hơn và chính xác hơn so với những ứng dụng của các nhà nghiên cứu trước.

Các nghiên cứu cũng thực hiện phân bổ rủi ro trong hình thức hợp tác công tư PPP phát triển GTĐB của các quốc gia/vùng lãnh thổ trên thế giới: ở Anh (Li và cộng sự, 2005), ở Trung Quốc (Ke và cộng sự, 2010b), ở Hong Kong (Ke và cộng sự, 2010c);... Kết quả phân bổ rủi ro của các nghiên cứu đã xác định được: (i) các yếu tố rủi ro do khu vực công (Nhà nước) đảm nhiệm quản lý, (ii) các yếu tố rủi ro do khu vực tư nhân đảm nhiệm quản lý và (iii) các yếu tố rủi ro được chia sẻ giữa hai bên.

3. Mô hình và phương pháp nghiên cứu

3.1. Mô hình nghiên cứu

Về phân bổ rủi ro, bài viết lựa chọn mô hình của Li và cộng sự (2005) để nghiên cứu phân bổ rủi ro. Mô hình của Li và cộng sự (2005) đã được chứng minh qua các nghiên cứu (ví dụ Ke và cộng sự, 2010b; Ke và cộng sự, 2010c) về phân bổ các yếu tố rủi ro của các dự án hạ tầng GTĐB trong hình thức PPP ở các quốc gia/ vùng lãnh thổ trên thế giới.

Trên cơ sở mô hình nghiên cứu với mục tiêu nghiên cứu là phân bổ các yếu tố rủi ro của các dự

án đường bộ Việt Nam trong hình thức PPP. Tác giả tiến hành phân bổ các yếu tố rủi ro trong hình thức PPP đường bộ Việt Nam đã được xác định qua nghiên cứu của Thân Thanh Sơn và Nguyễn Hồng Thái (2014) tới các bên liên quan.

3.2. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu sử dụng phương pháp nghiên cứu định lượng được thiết kế dưới dạng bảng hỏi nhằm thu thập đánh giá của doanh nghiệp về phân bổ các yếu tố rủi ro ở lần lượt các dự án đã tham gia.

3.2.1. Thiết kế phiếu khảo sát

Bảng hỏi khảo sát được thiết kế với 51 yếu tố rủi ro trong 8 loại rủi ro của các dự án đường bộ Việt Nam trong hình thức PPP đã được tác giả xác định qua nghiên cứu trước đó (Thân Thanh Sơn và Nguyễn Hồng Thái, 2014). Với câu hỏi đề rủi ro có thể được quản lý bởi bên có khả năng quản lý rủi ro đó tốt nhất, các yếu tố rủi ro trong các dự án PPP đường bộ ở Việt Nam sẽ được phân bổ cho các bên như thế nào? Phương pháp này sử dụng thang đo Likert 5 mức độ (với 1: rủi ro được phân bổ duy nhất cho khu vực công; 2: rủi ro được phân bổ chủ yếu cho khu vực công; 3: rủi ro được chia sẻ giữa hai bên; 4: rủi ro được phân bổ chủ yếu cho bên tư nhân; và 5: rủi ro được phân bổ duy nhất cho bên tư nhân).

3.2.2. Mẫu khảo sát

Về kích thước mẫu, đối với phân tích nhân tố khám phá (EFA) và hồi quy bội trong trường hợp phần tử mẫu là các tổ chức, theo kinh nghiệm cần tối thiểu 100 đơn vị (Combs, 2010). Phần tử mẫu gồm: các cơ quan quản lý nhà nước về PPP, các tổ chức tín dụng, ngân hàng, các doanh nghiệp nhà nước và tư nhân tham gia trong hình thức PPP GTĐB Việt Nam.

3.2.3. Phân tích dữ liệu

(i) Phân bổ các yếu tố rủi ro. Công thức xác định rủi ro phân bổ cho mỗi bên theo phương pháp “nửa điều chỉnh” .

$$\bar{X} = U \pm \Delta_x .$$

Trong đó:

\bar{X} : giá trị giới hạn trên và dưới trong đó rủi ro

RỦI RO ĐƯỢC PHÂN BỐ TRONG HÌNH THỨC PPP GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ		
Rủi ro phân bổ cho Nhà nước	Rủi ro chia sẻ giữa Nhà nước và Tư nhân	Rủi ro phân bổ cho Tư nhân

được phân bổ cho một bên chỉ định.

U: giá trị trung bình phân bổ rủi ro cho một bên chỉ định

Δ_x : phạm vi điều chỉnh phân bổ rủi ro. Trong đó: $\Delta_x=0,5$

Theo đó, rủi ro được phân bổ theo phương pháp “nửa điều chỉnh”:

Rủi ro với điểm bình quân < 1,5 được phân bổ duy nhất cho Nhà nước.

Rủi ro với điểm bình quân $\geq 1,5$ và < 2,5 được phân bổ chủ yếu cho Nhà nước.

Rủi ro với điểm bình quân $\geq 2,5$ và < 3,5 được chia sẻ giữa hai bên.

Rủi ro với điểm bình quân $\geq 3,5$ và < 4,5 được phân bổ chủ yếu cho tư nhân.

Rủi ro với điểm bình quân $\geq 4,5$ được phân bổ duy nhất cho tư nhân.

(ii) Phân tích nhân tố khám phá (EFA)

Sử dụng kiểm định KMO và Bartlett để đánh giá mức độ tin cậy của kết quả phân bổ các yếu tố rủi ro của các dự án đường bộ Việt Nam trong hình thức PPP. Trong kiểm định KMO, hệ số KMO đảm bảo yêu cầu $0,5 < KMO < 1$ và kiểm định Bartlett với mức ý nghĩa Sig. phải thỏa mãn điều kiện $Sig. < 0,005$.

Sử dụng ma trận xoay (Rotated Component Matrix) các yếu tố rủi ro được phân bổ của các dự án đường bộ Việt Nam trong hình thức PPP để đánh

giá lại kết quả phân bổ, với yêu cầu Factor loading của các yếu tố tối thiểu phải lớn hơn 0,3.

4. Kết quả nghiên cứu phân bổ các yếu tố rủi ro

4.1. Thống kê mô tả mẫu

Trong 102 phiếu trả lời dự án đường bộ, hình thức hợp đồng BOT chiếm 52%, hình thức hợp đồng BT là 43% và 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%. Cơ cấu mẫu nghiên cứu đảm bảo tính đại diện cho các hình thức hợp đồng dự án PPP đường bộ ở Việt Nam.

4.2. Kết quả nghiên cứu định lượng

4.2.1. Kết quả phân bổ rủi ro

Căn cứ theo phương pháp nửa điều chỉnh, kết quả phân bổ các yếu tố rủi ro của các dự án đường bộ Việt Nam trong hình thức PPP trả lời cho câu hỏi “để rủi ro có thể được quản lý bởi bên có khả năng quản lý rủi ro đó tốt nhất, các yếu tố rủi ro trong các dự án PPP đường bộ ở Việt Nam sẽ được phân bổ cho các bên như thế nào?”

4.2.2. Phân tích nhân tố khám phá EFA

Phân tích nhân tố khám phá EFA phân bổ các yếu

Bảng 2: Kết quả phân bổ các yếu tố rủi ro theo chuẩn của các dự án đường bộ trong hình thức PPP Việt Nam

Stt	Mã hóa	Yếu tố rủi ro	Điểm trung bình phân bổ rủi ro	Phân bổ rủi ro
	RR.A	Rủi ro chính trị và chính sách		
1	RR.A.1	Quốc hữu hóa và sung công	1,88	Nhà nước
2	RR.A.2	Rủi ro độ tin cậy của Chính phủ	1,97	Nhà nước
3	RR.A.3	Quá trình ra quyết định công yếu kém	2,12	Nhà nước
4	RR.A.5	Can thiệp của Chính phủ	1,83	Nhà nước
5	RR.A.6	Tham nhũng của quan chức Chính phủ	2,02	Nhà nước
	RR.B	Rủi ro pháp lý		
6	RR.B.7	Rủi ro khi thay đổi khuôn khổ pháp lý	3,02	Chia sẻ
7	RR.B.8	Thay đổi các quy định về thuế	3,12	Chia sẻ
8	RR.B.9	Các luật quốc gia về PPP đầy đủ, rõ ràng, phù hợp	2,10	Nhà nước
	RR.C	Rủi ro kinh tế, tài chính		
9	RR.C.10	Rủi ro lạm phát	4,03	Tư nhân
10	RR.C.11	Rủi ro tỷ lệ lãi suất	4,02	Tư nhân
11	RR.C.12	Rủi ro tỷ giá hối đoái và chuyển đổi ngoại tệ	3,89	Tư nhân
12	RR.C.13	Giảm khả năng cung cấp vốn	3,96	Tư nhân
13	RR.C.14	Biến động kinh tế	3,00	Chia sẻ
14	RR.C.15	Thiếu các công cụ tài chính phù hợp	2,97	Chia sẻ

Stt	Mã hóa	Yếu tố rủi ro	Điểm trung bình phân bố rủi ro	Phân bố rủi ro
	RR.D	Rủi ro khách quan		
15	RR.D.16	Bất khả kháng	3,24	Chia sẻ
	RR.E	Rủi ro trong phát triển dự án		
16	RR.E.17	Rủi ro phê duyệt và cấp giấy phép dự án	2,18	Nhà nước
17	RR.E.18	Lựa chọn dự án không phù hợp	2,24	Nhà nước
18	RR.E.19	Khả năng thu hút tài chính của dự án	3,15	Chia sẻ
19	RR.E.20	Năng lực của công ty dự án, chủ đầu tư	4,21	Tư nhân
20	RR.E.21	Phân bố rủi ro trong hợp đồng cho hai bên công tư không phù hợp	2,99	Chia sẻ
21	RR.E.22	Đấu thầu không cạnh tranh	2,11	Nhà nước
22	RR.E.23	Thất bại hoặc chậm trễ trong thu hồi đất	2,13	Nhà nước
23	RR.E.24	Rủi ro thiết kế và lập dự toán	3,23	Chia sẻ
24	RR.E.25	Thay đổi quy mô dự án	2,97	Chia sẻ
25	RR.E.26	Khảo sát địa hình, địa chất sai sót	3,06	Chia sẻ
	RR.F	Rủi ro trong hoàn thành dự án		
26	RR.F.27	Rủi ro chất lượng	4,17	Tư nhân
27	RR.F.28	Vượt quá chi phí xây dựng	3,91	Tư nhân
28	RR.F.29	Kéo dài thời gian xây dựng	4,08	Tư nhân
29	RR.F.30	Giá các yếu tố đầu vào	3,77	Tư nhân
30	RR.F.31	Rủi ro kỹ thuật, công nghệ	3,72	Tư nhân
31	RR.F.32	Thay đổi nhà đầu tư tư nhân, nhà thầu cung ứng	3,98	Tư nhân
32	RR.F.33	Chậm trễ trong cung ứng vật tư, máy móc thiết bị	3,93	Tư nhân
33	RR.F.34	Rủi ro lao động	3,92	Tư nhân
34	RR.F.35	Lựa chọn nhà thầu, tư vấn và giám sát không phù hợp	3,91	Tư nhân
	RR.G	Rủi ro trong quá trình vận hành		
35	RR.G.36	Rủi ro về lượng cầu	2,93	Chia sẻ
36	RR.G.37	Rủi ro về mức phí	2,86	Chia sẻ
37	RR.G.38	Rủi ro thanh toán	3,63	Tư nhân
38	RR.G.39	Cạnh tranh (độc quyền)	3,48	Chia sẻ
39	RR.G.40	Vượt quá chi phí vận hành	4,00	Tư nhân
40	RR.G.41	Chi phí bảo trì cao hơn dự kiến	4,00	Tư nhân
41	RR.G.42	Tần suất bảo trì lớn hơn dự kiến	4,00	Tư nhân
42	RR.G.45	Trình độ quản lý vận hành dự án	4,27	Tư nhân
	RR.H	Rủi ro điều phối		
43	RR.H.46	Hợp đồng thay đổi nhiều lần	3,13	Chia sẻ
44	RR.H.47	Quản lý hợp đồng yếu, tranh chấp hợp đồng	3,25	Chia sẻ
45	RR.H.48	Thiếu kinh nghiệm trong hoạt động PPP	3,29	Chia sẻ
46	RR.H.49	Thiếu sự cam kết từ một trong hai đối tác	3,13	Chia sẻ
47	RR.H.50	Rủi ro trong tổ chức và điều phối	3,09	Chia sẻ
48	RR.H.51	Rủi ro giá trị còn lại	3,05	Chia sẻ
49	RR.H.52	Độ tin cậy của bên thứ ba	3,25	Chia sẻ
50	RR.H.53	Sự đồng thuận của chính quyền và dân địa phương	3,09	Chia sẻ
51	RR.H.54	Thay đổi tổ chức và nhân sự doanh nghiệp dự án	4,10	Tư nhân

Nguồn: Tính toán và tổng hợp của tác giả

tổ rủi ro của các dự án đường bộ Việt Nam trong hình thức PPP có hệ số KMO là 0,602 đảm bảo yêu cầu $0,5 < KMO < 1$ và kiểm định Bartlett với mức ý nghĩa $Sig.=0,000$ thoả mãn điều kiện $Sig.<0,005$. Kết quả phân tích nhân tố khám phá EFA cho thấy kết quả phân bố các yếu tố rủi ro của các dự án

đường bộ Việt Nam trong hình thức PPP có độ tin cậy cao.

Ma trận xoay có kết quả hội tụ tất cả các yếu tố rủi ro đối với từng đối tượng được phân bố rủi ro của các dự án trong hình thức PPP đường bộ Việt Nam, với Factor loading của các yếu tố đều $>0,3$.

Kết quả xoay ma trận các yếu tố rủi ro được phân hoàn toàn trùng khớp với kết quả phân bổ rủi ro trong Bảng 2.

5. Thảo luận kết quả

Kết quả phân bổ rủi ro cho thấy chủ yếu các yếu tố rủi ro được chia sẻ với tỷ lệ là 41,2%, tiếp đến là rủi ro do tư nhân đảm nhiệm với tỷ lệ 39,2% và cuối cùng là rủi ro do Nhà nước đảm nhiệm với tỷ lệ 19,6%. Kết quả trên phản ánh xu hướng phân bổ rủi ro hiện nay là chỉ những yếu tố rủi ro tư nhân không thể đảm nhiệm được thì Nhà nước mới cần quản lý.

5.1. Nhóm rủi ro chính trị và chính sách

Kết quả phân bổ rủi ro đối với nhóm yếu tố rủi ro chính trị chính sách với tất cả các yếu tố rủi ro trong nhóm đều đạt được nhất trí cao về việc Nhà nước sẽ phải đảm nhiệm quản lý nhóm yếu tố rủi ro này (Bảng 2). Trong hình thức PPP đường bộ Việt Nam, Nhà nước đảm nhiệm quản lý nhóm yếu tố rủi ro này hoàn toàn phù hợp với phân bổ rủi ro ở Anh, Úc, Trung Quốc và Hồng Kông (vùng lãnh thổ) (Ke và cộng sự, 2010c).

5.2. Nhóm rủi ro pháp lý

Nhóm yếu tố rủi ro pháp lý bao gồm các yếu tố rủi ro quan trọng: “*các luật quốc gia về PPP đầy đủ, rõ ràng, phù hợp*”, “*thay đổi khuôn khổ pháp lý*” và “*rủi ro thay đổi quy định về thuế*”. Trong đó, yếu tố rủi ro “*các luật quốc gia về PPP đầy đủ, rõ ràng, phù hợp*” phù hợp với thông lệ phân bổ rủi ro trong hình thức PPP hiện nay ở các quốc gia/vùng lãnh thổ được nghiên cứu đó là chuyển giao cho Nhà nước đảm nhiệm. Đối với yếu tố “*rủi ro thay đổi khuôn khổ pháp lý*” nếu ở Việt Nam và Anh cho kết quả phân bổ là cần chia sẻ, thì ở các quốc gia và vùng lãnh thổ khác lại do Nhà nước đảm nhiệm. Trong khi đó, “*rủi ro thay đổi quy định về thuế*” trong tương lai các nhà đầu tư cho rằng yếu tố rủi ro này có thể được chia sẻ. Yếu tố rủi ro này giữa các quốc gia/ hệ thống hành chính cũng không có sự thống nhất: ở Hồng Kông và Hy Lạp ưu tiên khu vực công đảm nhiệm, nhưng ở Anh lại giao cho khu vực tư nhân, còn ở Trung Quốc chưa có câu trả lời rõ ràng (Ke và cộng sự, 2010c).

5.3. Rủi ro kinh tế, tài chính

Nhóm yếu tố rủi ro kinh tế, tài chính bao gồm nhiều yếu tố quan trọng, có ảnh hưởng lớn đến kết quả của dự án.

Hai yếu tố rủi ro “*biến động kinh tế*” và “*thiếu các công cụ tài chính phù hợp*” đạt được kết quả

phân bổ thống nhất về chia sẻ rủi ro. Lựa chọn này phù hợp với các quốc gia/vùng lãnh thổ đang phát triển như Trung Quốc và Hy Lạp (Ke và cộng sự, 2010c). Kết quả phân bổ cũng khẳng định, ở các quốc gia đang phát triển các yếu tố rủi ro này cần có sự chia sẻ.

Bốn yếu tố “*rủi ro lạm phát*”, “*rủi ro tỷ lệ lãi suất*”, “*rủi ro tỷ giá hối đoái và chuyển đổi ngoại tệ*” và “*giảm khả năng cung cấp vốn*” nên giao cho tư nhân quản lý (Bảng 2). Yếu tố “*rủi ro lạm phát*” và “*rủi ro tỷ lệ lãi suất*” là một trong những yếu tố rủi ro quan trọng có ảnh hưởng mạnh đến kết quả của dự án. Kết quả phân bổ “*rủi ro lạm phát*” phù hợp với phân bổ ở Anh, nhưng khác so với phân bổ ở các quốc gia/vùng lãnh thổ trong nghiên cứu (ở Trung Quốc chưa có câu trả lời rõ ràng, ở Hồng Kông và Hy Lạp cho thấy cần chia sẻ). Kết quả phân bổ đối với “*rủi ro tỷ lệ lãi suất*” phù hợp với phân bổ ở Anh, Trung Quốc và Hồng Kông nhưng khác với phân bổ ở Hy Lạp (chia sẻ) (Ke và cộng sự, 2010c).

5.4. Rủi ro bất khả kháng

Trong hình thức PPP đường bộ Việt Nam, kết quả phân bổ rủi ro “*bất khả kháng*” hoàn toàn phù hợp với kết quả phân bổ rủi ro ở Anh, Úc, Trung Quốc và Hồng Kông (vùng lãnh thổ) (Ke và cộng sự, 2010c).

5.5. Rủi ro trong phát triển dự án

Năm yếu tố rủi ro “*khả năng thu hút tài chính của dự án*”, “*phân bổ rủi ro trong hợp đồng cho hai bên công tư không phù hợp*”, “*rủi ro thiết kế và lập dự toán*”, “*thay đổi quy mô dự án*”, “*khảo sát địa hình, địa chất sai sót*” thống nhất cần chia sẻ, bởi vì, với mức rủi ro cao hiện nay trong các dự án đường bộ Việt Nam không bên nào có thể một mình đảm nhiệm duy nhất đối với các yếu tố rủi ro trên. Kết quả phân bổ yếu tố rủi ro “*phân bổ rủi ro trong hợp đồng cho hai bên công tư không phù hợp*” trong hình thức PPP đường bộ Việt Nam thống nhất với các quốc gia/ vùng lãnh thổ. Tuy nhiên, yếu tố “*khả năng thu hút tài chính của dự án*” không đạt được sự thống nhất, các quốc gia/vùng lãnh thổ đều chuyển giao yếu tố này cho tư nhân (Ke và cộng sự, 2010c).

Kết quả phân bổ yếu tố rủi ro “*năng lực của công ty dự án, chủ đầu tư*” hoàn toàn phù hợp với kết quả phân bổ rủi ro ở Anh, Úc, Trung Quốc và Hồng Kông (vùng lãnh thổ) (Ke và cộng sự, 2010c). Điều này hoàn toàn hợp lý, bởi vì, năng lực của công ty

dự án hay chủ đầu tư phải do chính công ty đó quyết định. Trong nhóm rủi ro phát triển dự án còn bốn yếu tố rủi ro “Rủi ro phê duyệt và cấp giấy phép dự án”, “Lựa chọn dự án không phù hợp”, “Đấu thầu không cạnh tranh”, “Thất bại hoặc chậm trễ trong thu hồi đất” cho kết quả phù hợp với thông lệ quốc tế là cần giao cho Nhà nước quản lý.

5.6. Rủi ro trong hoàn thành dự án

Rủi ro trong hoàn thành dự án gồm 9 yếu tố rủi ro. Tất cả các yếu tố trong nhóm được giao cho tư nhân. Điều này hoàn toàn phù hợp với bản chất kinh tế của vấn đề và thực tiễn phân bổ của các quốc gia/vùng lãnh thổ (Ke và cộng sự, 2010c).

5.7. Rủi ro trong quá trình vận hành

Năm yếu tố “rủi ro thanh toán”, “vượt quá chi phí vận hành”, “chi phí bảo trì cao hơn dự kiến”, “tần suất bảo trì lớn hơn dự kiến”, “trình độ quản lý vận hành dự án” được phân bổ cho khu vực tư nhân (Bảng 2). Lựa chọn phân bổ này hoàn toàn phù hợp với kết quả phân bổ rủi ro từ các quốc gia/ vùng lãnh thổ đã nghiên cứu. Yếu tố “cạnh tranh (độc quyền)” thống nhất cần chia sẻ rủi ro. Bởi vì, quyết định lựa chọn dự án do Nhà nước, nhưng khi dự án đi vào hoạt động thì chủ yếu khu vực tư nhân chịu trách nhiệm.

5.8. Rủi ro điều phối

Rủi ro điều phối gồm 9 yếu tố rủi ro. Trong đó,

rủi ro phía tư nhân đảm nhiệm là “*thay đổi tổ chức và nhân sự doanh nghiệp dự án*”. Các yếu tố rủi ro còn lại cần có sự phối hợp giữa hai bên để có thể quản lý hiệu quả. Do đó, người trả lời đã lựa chọn chia sẻ các yếu tố rủi ro này (Bảng 2).

6. Kết luận

Hình thức PPP đảm bảo cung cấp hạ tầng GTĐB chất lượng cao, giúp giảm áp lực ngân sách đầu tư công và tối ưu hoá hiệu quả đầu tư.

Trên cơ sở 51 yếu tố rủi ro của các dự án đường bộ Việt Nam trong hình thức PPP đã được xác định từ nghiên cứu trước đó của các tác giả. Nghiên cứu sử dụng phương pháp định lượng trên cơ sở khảo sát các cơ quan quản lý nhà nước, các tổ chức tín dụng, ngân hàng, các doanh nghiệp tham gia hình thức PPP đường bộ Việt Nam về phân bổ các yếu tố rủi ro. Từ đó, nghiên cứu đã phân bổ được các yếu tố rủi ro của các dự án đường bộ Việt Nam trong hình thức PPP cho các bên tham gia.

Sự phát triển thành công của hình thức PPP trong phát triển GTĐB Việt Nam phụ thuộc vào nhiều yếu tố. Tuy nhiên, kết quả nghiên cứu giúp Nhà nước và tư nhân nhận thức được trách nhiệm của mình đối với việc kiểm soát các yếu tố rủi ro được chuyển giao, hay cùng nhau quản lý những yếu tố rủi ro được chia sẻ. □

Tài liệu tham khảo

- ADB (2008), Public private partnership (PPP) handbook, Handbook-VN, tr. 1.
- Akintola, A. & MacLeod, M. (1997), “Risk analysis and management in construction”, *International Journal of Project Management*, 15(1), tr. 31-38.
- Chính phủ (2013), Báo cáo Điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến 2020 và định hướng đến 2030, ban hành theo QĐ số 356/QĐ-TTG, tr. 23.
- 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.
- Checherita, C. & Gifford, J. (2007), “Risk Sharing in Public-Private Partnerships: General Considerations and an Evaluation of the U.S. Practice in Road Transportation”, *11th World Conference on Transportation Research (WCTR)*, to be held in University of California, Berkeley, June 24-28, 2007.
- Estache, A., Ellis, J. & Lourdes, T. (2007), “Public - Private Partnerships in Transport”, truy cập ngày 28 tháng 3 năm 2012, từ <http://econ.worldbank.org>.
- 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.
- Ke, Y., Wang, S., Chan, A. & Esther, C. (2010a), “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
- Ke, Y., Wang, S., Chan, A. & Lam, P. (2010b), “Preferred risk allocation in China’s public-private partnership (PPP) projects”, *International Journal of Project Management*, số 28 (5), tr. 482-92.
- Ke, Y., Wang, S. & Chan, A. (2010c), “Risk Allocation in Public-Private Partnership Infrastructure Projects: Comparative Study”, *Journal of construction engineering and management, Journal of infrastructure systems*, tr. 343-51.
- 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
- Li, B., Akintola, A. & Hardcastle, C. (2001), “Risk Analysis and Allocation in Public Private Partnerships Projects”, *17th ARCOM Annual Conference, Salford*, số 2, tr. 895-904.
- Padiyar, V., Tarun, S. & Abhishek, V. (2004), *Risk Management in PPP, IL & FS infrastructure Development Corporation Ltd*, tr. 1-22.
- Shen L.Y., Platten, A. & Deng, X.P. (2006), “Role of public private partnerships to manage risks in public sector projects in Hong Kong”, *International Journal of Project Management* 24, tr. 587–94.
- Thân Thanh Sơn và Nguyễn Hồng Thái (2014), “Xác định các yếu tố rủi ro trong hình thức PPP phát triển hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam”, *Kỷ yếu Hội thảo quốc tế Trường Đại học Thương mại Hà Nội và Lunghwa University of Science and Technology*, tr. 81-97.
- Thủ tướng Chính phủ (2013), 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, ngày 25 tháng 02 năm 2013, tr. 9.
- Williams, T.M. (1996), “The two-dimensionality of project risk”, *International Journal of Project Management*, 14(3), tr. 185-86.

Risk allocation for PPP in road transportation infrastructure development in Vietnam

Abstract:

The research mentions strategies for risk allocation among PPP partners in the field of road transportation development in Vietnam. This paper employed quantitative method for hypothesis testing. Fifty one risk factors are identified, among which, 41,2% are considered to be necessary to share between private and public sector; 39,2% and 19,6% respectively belongs to private and government responsibility. The report also identifies the strong positive correlations between the general PPP risk and the allocated risks.

Thông tin tác giả:

* **Thân Thanh Sơn**, Thạc sỹ

- Tổ chức tác giả công tác: Trường Đại học Công nghiệp Hà Nội

- Lĩnh vực nghiên cứu chuyên sâu của tác giả: Kinh tế đầu tư

- Địa chỉ liên hệ: Địa chỉ email: sonthanthanh@hau.edu.vn

****Nguyễn Hồng Thái**, PGS.TS

- Tổ chức tác giả công tác: Trường Đại học Giao thông Vận tải Hà Nội

- Lĩnh vực nghiên cứu chuyên sâu của tác giả: Quản trị kinh doanh

- Địa chỉ liên hệ: Địa chỉ email: thaidhgt@yahoo.com