

# NHỮNG YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN CÁC DỰ ÁN ĐẦU TƯ HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ THEO PHƯƠNG THỨC ĐỐI TÁC CÔNG TƯ (PPP) CỦA THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

MAI THỊ KIM OANH (\*)

Ngày nhận bài: 14/5/2022; ngày nhận lại bài: 23/5/2022; ngày duyệt đăng: 09/6/2022

## TÓM TẮT

Trong mục tiêu phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ, nguồn vốn ngân sách luôn bị cho là thiếu hụt so với yêu cầu thực tế ở hầu hết các quốc gia. Do vậy, việc cung cấp dịch vụ công tối ưu luôn là mục tiêu quan trọng. Nhằm thu hút nguồn vốn đầu tư thực hiện mục tiêu này, phương thức đối tác công tư (Public Private Partnership - PPP) được coi là một trong những kênh thu hút vốn đầu tư tư nhân hữu hiệu, đồng thời giúp nâng cao hiệu quả đầu tư (Yescombe, 2007). Nghiên cứu này hướng tới việc xác định các yếu tố ảnh hưởng đến các dự án đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ theo phương thức PPP của Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM). Dữ liệu sử dụng trong nghiên cứu là dữ liệu sơ cấp, thu thập được thông qua việc sử dụng mẫu thuận tiện, phương pháp định lượng bằng cách sử dụng công cụ kiểm định Cronbach's Anpha, phân tích nhân tố khám phá (EFA), và chỉ số quan trọng tương đối (Relative Importance Index - RII). Kết quả kiểm định cho thấy các yếu tố ảnh hưởng đến sự thành công của các dự án đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ của TP.HCM gồm: vai trò của chính quyền địa phương; chính sách ưu đãi và phân bổ rủi ro; tình hình kinh tế - xã hội; tài chính dự án; rủi ro trong quá trình thực hiện dự án hạ tầng giao thông đường bộ; phản hồi từ tổ chức/cá nhân thụ hưởng dự án.

**Từ khóa:** phương thức PPP, dự án đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ.

## ABSTRACT

To develop road traffic infrastructure, State budget capital is always considered to be short in meeting the actual requirements in most countries. In the development process of each country, providing optimal public services is an important goal. In order to attract investment capital to realize this goal, the Public-Private Partnership solution (PPP) has been considered as one of the channels for effectively attracting private investment capital, and at the same time has helped to improve investment efficiency (Yescombe, 2007). The study aims to determine the factors that impact on the PPP road traffic infrastructure investment projects in Ho Chi Minh City. The data used in the study are primary data collected through the use of convenience

(\*) Thạc sĩ, Giảng viên Khoa Nhà nước và Pháp luật - Học viện Cán bộ Thành phố Hồ Chí Minh

*samples. The quantitative methods in the study are Cronbach's Alpha test, exploratory factor analysis (EFA), and the Relative Importance Index (RII). The test results show that the factors affecting the success of road traffic infrastructure investment projects in Ho Chi Minh City include the role of the local government, preferential policies and risk allocation, and the socio-economic situation, project finance; risks emerging from the implementation of road traffic infrastructure projects; feedback from the project beneficiary organizations /individuals.*

**Keywords:** *Public-Private Partnership (PPP), road traffic infrastructure investment projects.*

## **1. Đặt vấn đề**

Với vai trò là đầu tàu kinh tế của cả nước, hạt nhân của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, trong thời gian vừa qua, TP.HCM đã dành những nguồn lực rất lớn cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, trong đó có giao thông đường bộ, từ đó phần nào đáp ứng được yêu cầu của quá trình phát triển. Tuy nhiên, trong quá trình đô thị hóa diễn ra nhanh chóng, việc đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ luôn là thách thức to lớn đối với TP.HCM. Với việc các phương thức huy động vốn truyền thống đang ngày càng thu hẹp, đặc biệt với việc thực thi Luật Ngân sách 2015, cùng với tỉ lệ điều tiết ngân sách giảm từ 23% xuống còn 18%, thì việc huy động nguồn vốn ngoài ngân sách thông qua hình thức đối tác công tư (PPP) để đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ là một nhu cầu tất yếu.

## **2. Cơ sở lý thuyết và giả thuyết nghiên cứu**

### **2.1. Phương thức đối tác công tư (PPP) trong các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ**

Nghiên cứu của US Chamber of Commerce (2010) cho biết, hạ tầng giao thông là phương tiện, công cụ cơ bản, nhằm đáp ứng yêu cầu vận chuyển vật liệu, yếu tố đầu vào đến địa điểm sản xuất, đồng thời vận chuyển hàng hóa cho khách hàng, thị trường, bao gồm đường thủy, đường hàng không, đường sắt, đường bộ và hệ thống trạm trung chuyển.

Theo Luật Giao thông đường bộ (Quốc hội, 2008), kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ gồm: công trình đường bộ, bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ và các công trình phụ trợ khác trên đường bộ phục vụ giao thông và hành lang an toàn đường bộ.

Do điều kiện ngân sách của nhà nước có hạn, trong khi nhu cầu phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ngày càng tăng, để đáp ứng nhu cầu phát triển, phương thức đối tác công tư (PPP) trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ là tất yếu và đã tồn tại khá nhiều năm, bắt đầu từ việc người dân tham gia vào đầu tư xây dựng công trình công cộng của các vương triều Trung Hoa những năm đầu Công nguyên (Gernet, 1982).

Quan niệm về PPP hiện có nhiều cách tiếp cận khác nhau. Nghiên cứu của Grimsey, D. and Lewis, M.K. (2005) cho rằng PPP là hoạt động trong đó nhà đầu tư tư nhân được trao quyền với một thời gian nhất định vận hành một số công việc mà theo thông lệ thuộc chức năng của

Nhà nước.

Còn theo Luật về phương thức đối tác công tư (Quốc hội, 2020), “đầu tư theo phương thức đối tác công tư 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”.

## **2.2. Tổng quan các nghiên cứu trước đây về các nhân tố tác động đến phương thức PPP trong các dự án đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ**

Nghiên cứu của Jefferis & cgt (2002) đã xác định được ba yếu tố cơ bản ảnh hưởng đến dự án của dự án hợp tác công tư ở Australia gồm: (1) Tập đoàn lớn mạnh có trình độ chuyên môn cao, bề dày kinh nghiệm, hồ sơ và danh tiếng tốt; (2) Quy trình phê duyệt hiệu quả và có thể hỗ trợ các bên liên quan một cách chặt chẽ; (3) Sự đổi mới về các phương pháp tài chính của tập đoàn.

Nghiên cứu của Jacobson và Choi (2008) được thực hiện tại Mỹ đã xác định được các yếu tố ảnh hưởng đến sự thành công của đầu tư theo phương thức đối tác công tư gồm ba yếu tố: (1) Sự phối hợp hiệu quả của các bên liên quan; (2) Tâm nhìn chung và cam kết giữa các bên tham gia; (3) Sự cởi mở và tin tưởng lẫn nhau giữa các bên tham gia dự án.

Với việc nghiên cứu tại hai quốc gia đang phát triển là Mexico và Chile, Cuttaree (2008) đã tìm ra các yếu tố ảnh hưởng đến sự thành công của dự án đầu tư theo phương thức PPP gồm: vấn đề quy hoạch hiệu quả, quá trình nghiên cứu khả thi của dự án đầy đủ, thể chế và khung khổ pháp lý đầy đủ, quản lý kinh tế - xã hội của quốc gia tốt, quá trình lựa chọn, đấu thầu cạnh tranh công khai, minh bạch.

Nghiên cứu tại Nigeria, Affeez Olalekan Sanni (2016) cho rằng phương thức PPP được kỳ vọng sẽ giúp các quốc gia phát triển cơ sở hạ tầng và tạo cơ hội giảm gánh nặng nợ công. Nghiên cứu cũng cho rằng việc phản hồi từ đối tượng thụ hưởng, quản lý hiệu quả, phân bổ rủi ro hợp lý, khung pháp lý ổn định, là những yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến thành công của các dự án đầu tư theo phương thức PPP trong giao thông đường bộ.

## **2.3. Các yếu tố được đề xuất ảnh hưởng đến sự thành công của phương thức PPP trong các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ tại Thành phố Hồ Chí Minh**

Bài viết được kế thừa từ nghiên cứu của Affeez Olalekan Sanni (2016) và một số nghiên cứu liên quan đã được đề cập ở khung lý thuyết, đồng thời có hiệu chỉnh với tình hình của Việt Nam nói chung, phù hợp với bối cảnh địa phương nói riêng, theo đó, sự thành công của dự án đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ theo phương thức PPP tại TP.HCM phụ thuộc vào các yếu tố:

**Bảng 1. Các yếu tố ảnh hưởng đến sự thành công của dự án đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ theo phương thức PPP của TP.HCM nghiên cứu đề xuất**

Thang đo	Mã hóa	Diễn giải	Kỳ vọng tác động
<b>Tình hình kinh tế - xã hội</b>	<b>ES</b>		Tác động đến thành công của dự án đầu tư theo phương thức PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ
	ES1	Kinh tế vĩ mô ổn định	
	ES2	Môi trường đầu tư của địa phương	
	ES3	Cam kết trách nhiệm của các bên trong hợp đồng	
	ES4	Các vấn đề liên quan đến yếu tố xã hội và sự ủng hộ của cộng đồng dân cư địa phương	
<b>Vai trò của chính quyền địa phương</b>	<b>PW</b>		Tác động đến thành công của dự án đầu tư theo phương thức PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ
	PW1	Hỗ trợ hiệu quả từ chính quyền địa phương	
	PW2	Địa phương xây dựng được mục tiêu cụ thể khi sử dụng phương thức PPP để đầu tư hạ tầng GTĐB	
	PW3	Tài liệu liên quan đến thiết kế rõ ràng, chính xác để các bên liên quan thực hiện	
	PW4	Coi khu vực tư nhân là đối tác bình đẳng	
	PW5	Thể chế liên quan đến PPP trong hạ tầng giao thông đường bộ được xây dựng đầy đủ	
	PW6	Sự cởi mở của chính quyền địa phương khi tiếp cận thông tin liên quan đến PPP về hạ tầng giao thông đường bộ	
	PW7	Quy trình phê duyệt dự án PPP về hạ tầng giao thông đường bộ hợp lý	
	PW8	Lợi ích và chi phí dự án hạ tầng giao thông đường bộ được phân tích kỹ, gắn với thực tế địa phương	
<b>Tài chính dự án</b>	<b>PF</b>		Có tác động đến sự thành công của dự án PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ
	PF1	Dễ tiếp cận các nguồn vốn trong thị trường tài chính	
	PF2	Khả năng hoàn vốn của dự án	
	PF3	Mang đến sự hiệu quả cho ngân sách nhà nước	
	PF4	Doanh nghiệp có khả năng tiếp cận với các phương pháp tài chính mới	
<b>Rủi ro trong quá trình thực hiện dự án hạ tầng giao thông đường bộ</b>	<b>FR</b>		Có tác động đến sự thành công của dự án PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ
	FR1	Rủi ro trong quá trình chuẩn bị dự án	
	FR2	Rủi ro liên quan đến yếu tố tài chính của dự án	
	FR3	Rủi ro liên quan đến lợi nhuận của khu vực tư nhân tham gia dự án giao thông đường bộ	

<b>Chính sách ưu đãi và phân bổ rủi ro</b>	<b>IR</b>		Có tác động đến sự thành công của dự án PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ
	IR1	Chia sẻ rủi ro hợp lý với nhà đầu tư	
	IR2	Chính sách ưu đãi hợp lý	
	IR3	Các bên tham gia dự án PPP hạ tầng giao thông đường bộ cơ bản đạt được mục tiêu	
<b>Phản hồi từ tổ chức/ cá nhân thụ hưởng dự án</b>	<b>FP</b>		Có tác động đến sự thành công của dự án PPP trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ
	FP1	Phản hồi về chất lượng dự án hạ tầng giao thông	
	FP2	Phản hồi về tác động đến kinh tế - xã hội, môi trường	

*Nguồn: Kết quả nghiên cứu của tác giả*

### **3. Phương pháp và dữ liệu nghiên cứu**

#### **3.1. Phương pháp nghiên cứu**

Bài viết sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính và định lượng, với phương pháp định tính để đưa ra được các nhân tố ảnh hưởng thông qua ý kiến chuyên gia, phương pháp định lượng thông qua việc phân tích độ tin cậy bằng Cronbach's Alpha và nhân tố khám phá (EFA) từ đó lựa chọn các yếu tố ảnh hưởng đến các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn TP.HCM.

#### **3.2. Dữ liệu nghiên cứu**

Dữ liệu nghiên cứu của bài viết có được từ bảng hỏi thông qua khảo sát các đối tượng có liên quan. Trước tiên, để thiết kế bảng hỏi, bài viết sử dụng phương pháp định tính bằng cách phỏng vấn chuyên gia với 05 cán bộ, công chức đang làm trong cơ quan chuyên môn cấp Sở, nơi trực tiếp tham mưu và quản lý về phương thức PPP trong các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng (gồm Sơ Kế hoạch - Đầu tư, Sở Tài chính, Sở Giao thông vận tải), và 10 cá nhân làm tại các ngân hàng thương mại có liên quan đến các dự án PPP giao thông đường bộ trên địa bàn TP.HCM như Ngân hàng Thương mại cổ phần Đầu tư và Phát triển Việt Nam (BIDV), Ngân hàng Thương mại cổ phần Ngoại thương Việt Nam (Vietcombank), Ngân hàng Thương mại cổ phần Công thương Việt Nam (Vietinbank).

Sau khi xây dựng được bảng hỏi, để có dữ liệu sơ cấp tác giả chọn phương pháp chọn mẫu phi ngẫu nhiên đối với 200 cá nhân là cán bộ, công chức liên quan đến tham mưu, quản lý các dự án, chủ đầu tư, cá nhân làm tại các doanh nghiệp có liên quan, đồng thời cũng gửi bảng khảo sát đến giảng viên đang tham gia giảng dạy, nghiên cứu vấn đề liên quan từ Đại học Giao thông vận tải TP.HCM và Học viện Hành chính quốc gia. Với số phiếu thu về là 200 phiếu, số phiếu hợp lệ là 200 phiếu.

### **4. Thực trạng các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ theo phương thức PPP trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh**

Luật Ngân sách nhà nước năm 2015, đặc biệt là Nghị quyết số 54/2017/QH14 ngày

24/11/2017 Quốc hội về quy định thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù đối với TP.HCM, nguồn vốn của TP.HCM dùng để đầu tư cơ sở hạ tầng trong đó từ nguồn vốn ngân sách nhà nước qua các năm được thống kê ở bảng dưới đây:

**Bảng 2. Chi ngân sách dành cho đầu tư phát triển của TP.HCM**

*Đơn vị: tỷ đồng*

Khoản mục	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Chi cân đối ngân sách</b>	63.800	63.269	72.627	76.887	78.432
<b>Chi đầu tư phát triển</b>	29.170	30.050	30.790	30.565	33.429

*Nguồn: Cục Thống kê TP.HCM, niên giám thống kê giai đoạn 2016-2020*

Nhìn vào Bảng 2 cho thấy năm 2016, TP.HCM đã dành 29.170 tỷ đồng chi cân đối ngân sách cho chi đầu tư phát triển, năm 2017 số chi cho đầu tư phát triển là 30.050 tỷ đồng, năm 2019 là 30.565 tỷ đồng (trên 40% tổng chi ngân sách nhà nước), so với bình quân chung của cả nước (dao động từ 18-25% dành cho chi đầu tư phát triển) có thể thấy TP.HCM đã cố gắng cao nhất để dành nguồn vốn cho chi đầu tư phát triển. Tuy nhiên, với nhu cầu về vốn đầu tư dành cho đầu tư phát triển đặc biệt là xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ được ngày càng tăng thì mức đầu tư này chưa đáp ứng được với nhu cầu thực tế.

Ước tính sau năm 2020, tổng nhu cầu đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông của TP.HCM cần là 121 tỷ USD, nhưng khi so sánh với nguồn ngân sách hàng năm dành cho chi đầu tư phát triển thì thực tế TP.HCM chỉ có thể đáp ứng khoảng 25% - 35%. Do vậy, việc kêu gọi đầu tư bằng hình thức đầu tư khác ngoài ngân sách trong đó có hình thức PPP cần được đẩy mạnh.

Đến thời điểm hiện nay, TP.HCM đang thực hiện quản lý 22 dự án theo phương thức PPP (tổng vốn đầu tư là 64.244 tỷ đồng), có 166 dự án đang thực hiện các thủ tục đầu tư theo phương thức PPP (tổng vốn đầu tư khoảng 324.700 tỷ đồng), các dự án PPP đang kêu gọi là 293 dự án<sup>(1)</sup>.

Các dự án PPP tại TP.HCM, trong đó có các dự án giao thông đường bộ, đã giúp mang lại hiệu quả trong bối cảnh thiếu hụt ngân sách nhà nước, huy động nguồn lực đầu tư của xã hội tham gia, phát triển kết cấu hạ tầng, từ đó phục vụ mục tiêu tăng trưởng bền vững của thành phố.

Tuy nhiên, việc xây dựng danh mục các công trình giao thông đường bộ được ưu tiên trong từng giai đoạn hiện nay Thành phố vẫn chưa có, dẫn đến chưa chủ động đề xuất xây dựng các công trình đầu tư, từ đó làm giảm tính cạnh tranh, công bằng trong thu hút, tham gia của các nhà đầu tư. Một số công trình trong thời gian qua tiến hành chậm là do việc giải phóng mặt bằng, khâu kiểm tra, quyết toán công trình chậm, có thể dẫn đến lãng phí, thất thoát nguồn lực.

<sup>(1)</sup> Nguồn: Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hồ Chí Minh, năm 2021.

## 5. Kết quả nghiên cứu

### 5.1. Thống kê mô tả mẫu nghiên cứu

Bài viết thực hiện khảo sát để thu thập dữ liệu sơ cấp phục vụ cho nghiên cứu bằng việc điều tra chọn mẫu thuận tiện, bảng hỏi được xây dựng dựa trên việc xác định các nhân tố ảnh hưởng đến sự thành công của dự án cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ theo phương thức PPP tại TP.HCM, đối tượng khảo sát là các cán bộ, công chức đến từ Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Giao thông vận tải, Sở Tài chính, Sở Tài nguyên và Môi trường, Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng ở khu vực nhà nước. Còn đối với khu vực tư nhân, đối tượng khảo sát là chuyên viên và lãnh đạo quản lý các đơn vị có liên quan đến phương thức PPP gồm: Ngân hàng Thương mại cổ phần Đầu tư và Phát triển Việt Nam (BIDV), Ngân hàng Thương mại cổ phần Ngoại thương Việt Nam (Vietcombank), Ngân hàng Thương mại cổ phần Công thương Việt Nam (Vietinbank), Công ty đầu tư hạ tầng kỹ thuật thành phố (CII), Công ty Cổ phần đầu tư xây dựng Phú Mỹ, ngoài ra, còn lấy thêm ý kiến từ các nhà nghiên cứu là giảng viên của các trường Đại học Giao thông vận tải TP.HCM, Học viện Hành chính quốc gia, thời gian thực hiện từ tháng 01/2021 đến tháng 5/2021.

Với số phiếu phát ra là 200 phiếu, do chủ yếu tiến hành bằng cách điều tra trực tiếp, nên số phiếu phát ra đều thu lại đủ và hợp lệ, theo đó số lượng phiếu thu được từ khu vực nhà nước là 100 phiếu (chiếm 50%), số lượng phiếu từ khu vực tư nhân là 70 phiếu (chiếm 35%), còn lại là từ các nhà nghiên cứu (chiếm 15%). Hầu hết người được lựa chọn lấy mẫu đều có kinh nghiệm trong công tác từ 3 năm trở lên.

### 5.2. Kiểm định độ tin cậy Cronbach's Alpha

Từ dữ liệu sơ cấp thu thập được trong quá trình điều tra, nghiên cứu sử dụng hệ số Cronbach's Alpha để xem xét loại bỏ các biến không đạt yêu cầu theo phân tích ở khung lý thuyết ban đầu. Theo Nunnally & Bernstein (1994) thang đo đạt yêu cầu khi hệ số Cronbach's Alpha  $> 0,6$  và hệ số tương quan biến tổng của các biến trong thang đo  $> 0,3$ . Kết quả sau kiểm định cho thấy, các nhóm nhân tố: tình hình kinh tế - xã hội; vai trò của chính quyền địa phương; tài chính dự án; rủi ro trong quá trình thực hiện dự án hạ tầng giao thông đường bộ; chính sách ưu đãi và phân bổ rủi ro; phản hồi từ tổ chức/cá nhân thụ hưởng dự án đều thỏa mãn yêu cầu đặt ra, theo đó hệ số Cronbach's Alpha  $> 0,6$  và hệ số tương quan biến tổng của các biến trong thang đo  $> 0,3$ .

Như vậy, sau khi phân tích độ tin cậy của thang đo bằng hệ số Cronbach's Alpha thì từ 24 biến quan sát gắn với 6 nhóm nhân tố ảnh hưởng sẽ được đưa vào để phân tích nhân tố khám phá (EFA).

### 5.3. Phân tích nhân tố khám phá EFA

Phân tích nhân tố khám phá EFA là một phương pháp phân tích thống kê dùng để rút gọn một tập gồm nhiều biến quan sát phụ thuộc lẫn nhau thành một tập biến (gọi là các nhân tố) ít hơn để chúng có ý nghĩa hơn nhưng vẫn chứa đựng hầu hết nội dung thông tin của tập biến ban

đầu (Hair & ctg, 1998). Kết quả phân tích EFA được thể hiện ở bảng dưới đây:

**Bảng 3. Kết quả KMO và Bartlett's Test**

KMO and Bartlett's Test	
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	0,82
Bartlett's Test of Sphericity	2433,841
Df	276
Sig.	0

*Nguồn: Nghiên cứu của tác giả*

Với kết quả ở Bảng 3 cho thấy KMO = 0,82 > 0,5 cho thấy kết quả nghiên cứu là đáng tin cậy và có thể sử dụng dữ liệu thu thập được để phân tích nhân tố khám phá EFA. Kết quả kiểm định Barlett's có mức ý nghĩa Sig. = 0 < 0,05 từ đó bác bỏ giả thuyết các biến không có tương quan với nhau, và kết luận rằng các biến có tương quan với nhau trong tổng thể.

Tiếp theo, kết quả phân tích nhân tố khám phá EFA, ta có phương sai trích bằng 70,78% (> 50%), thể hiện rằng sự biến thiên của các yếu tố được phân tích có thể giải thích được 70,78% sự biến thiên của dữ liệu khảo sát ban đầu, đây là mức ý nghĩa ở mức khá.

Hệ số Eigenvalues của yếu tố thứ 6 bằng 1,446 > 1, thể hiện sự hội tụ của phép phân tích dừng ở yếu tố thứ 6, hay kết quả phân tích cho thấy có 6 yếu tố được trích ra từ dữ liệu khảo sát. Hệ số tải yếu tố của mỗi biến quan sát thể hiện các yếu tố đều lớn hơn 0,5, cho thấy rằng các biến quan sát đều thể hiện được mối ảnh hưởng với các yếu tố mà các biến này biểu diễn.

**5.4. Phân tích chỉ số quan trọng tương đối (RII)**

Phân tích chỉ số quan trọng tương đối (RII) nhằm xếp hạng các tiêu chí theo mức độ quan trọng tương đối của các nhóm nhân tố đối với sự thành công của các dự án đầu tư hạ tầng giao thông theo phương thức PPP tại TP.HCM. Akadiri (2011), cách tính RII =  $(5 \cdot n_5 + 4 \cdot n_4 + 3 \cdot n_3 + 2 \cdot n_2 + 1 \cdot n_1) / 5 \cdot N$  (với n1 đến n5 là mức độ quan trọng trong thang đo likert 5, N là tổng số mẫu,  $0 < RII < 1$ ).

Cũng theo Akadiri (2011), năm mức độ quan trọng được chuyển đổi từ các giá trị RII: cao (H) ( $0,8 \leq RII \leq 1$ ), trung bình cao (H - M) ( $0,6 \leq RII \leq 0,8$ ), trung bình (M) ( $0,4 \leq RII \leq 0,6$ ), trung bình-thấp (ML) ( $0,2 \leq RII \leq 0,4$ ) và thấp (L) ( $0 \leq RII \leq 0,2$ ), với cách tính như trên, sử dụng bảng tính excel ta có RII của các nhân tố được sử dụng trong nghiên cứu sau khi EFA là:

**Bảng 4. Kết quả tính chỉ số quan trọng tương đối RII**

Biến quan sát	Tần suất được lựa chọn trong mẫu					Mức ý nghĩa	RII	Xếp hạng
	5	4	3	2	1			
ES1	51	95	27	19	8	3,81	0,762	2
ES2	74	84	17	23	2	4,02	0,805	1
ES3	49	89	30	21	11	3,72	0,744	3



ES4	52	78	33	22	15	3,65	0,73	4
PW1	117	32	32	18	1	4,23	0,846	1
PW2	83	43	39	28	7	3,84	0,767	7
PW3	56	70	29	38	7	3,65	0,73	8
PW4	108	40	30	16	6	4,14	0,828	2
PW5	113	32	30	19	6	4,14	0,827	3
PW6	107	34	31	24	4	4,08	0,816	4
PW7	104	36	35	16	9	4,05	0,81	5
PW8	95	33	31	40	1	3,9	0,781	6
PF1	89	57	28	17	9	4	0,8	2
PF2	115	42	23	12	8	4,22	0,844	1
PF3	78	55	32	20	15	3,8	0,761	3
PF4	67	50	43	27	13	3,66	0,731	4
FR1	87	53	20	23	17	3,85	0,77	2
FR2	116	42	10	22	10	4,16	0,832	1
FR3	56	70	29	31	14	3,62	0,723	3
IR1	101	52	19	24	4	4,11	0,822	1
IR2	86	63	21	21	9	3,98	0,796	2
IR3	59	75	28	20	18	3,68	0,737	3
FP1	50	115	27	3	5	4,01	0,802	1
FP2	41	122	28	4	5	3,95	0,79	2

*Nguồn: Tính toán của tác giả*

Từ kết quả Bảng 4 khi phân tích RII, cho thấy đối với mỗi nhóm nhân tố tác động đến sự thành công của dự án PPP trong đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ tại TP.HCM thì mức độ tác động của từng biến quan sát là khác nhau, cụ thể:

Đối với nhóm nhân tố **Tình hình kinh tế - xã hội (ES)**, yếu tố được đánh giá quan trọng nhất là *Môi trường đầu tư của địa phương*, điều này cũng phù hợp với thực tế hiện nay của Việt Nam, theo đó địa phương nào có chỉ số PCI hoặc PAPI cao thì có khả năng thu hút nguồn vốn PPP cao hơn, tiếp đó mới đến yếu tố kinh tế vĩ mô ổn định, cam kết trách nhiệm của các bên trong hợp đồng, các vấn đề liên quan đến xã hội và sự ủng hộ của cộng đồng dân cư địa phương.

Trong nhóm nhân tố **Vai trò của chính quyền địa phương (PW)** thì yếu tố *Hỗ trợ hiệu quả từ chính quyền địa phương* được chọn là yếu tố quan trọng nhất trong tám yếu tố, tiếp đến là việc coi khu vực tư nhân là đối tác bình đẳng, thứ ba là thể chế liên quan đến PPP trong hạ

tầng giao thông đường bộ được xây dựng đầy đủ; tiếp đến là *Sự cởi mở của chính quyền địa phương khi tiếp cận thông tin liên quan đến PPP về hạ tầng giao thông đường bộ* (PW6); tiếp theo là yếu tố *Quy trình phê duyệt dự án PPP về hạ tầng giao thông đường bộ hợp lý* (PW7); xếp hạng thứ 6 trong nhóm yếu tố này là *Lợi ích và chi phí dự án hạ tầng giao thông đường bộ được phân tích kỹ, gắn với thực tế địa phương* (PW8); cuối cùng là *Tài liệu liên quan đến thiết kế rõ ràng, chính xác để các bên liên quan thực hiện* (PW3).

Trong nhóm nhân tố **Tài chính dự án (PF)** thì yếu tố quan trọng nhất là *Khả năng hoàn vốn của dự án* (PF2), điều này phù hợp với thực tế vì đối với các dự án PPP nói chung, của TP.HCM liên quan đến hạ tầng giao thông đường bộ nói riêng, nhà đầu tư rất quan tâm đến khả năng hoàn vốn của dự án, khi mà dự án PPP liên quan đến hạ tầng giao thông thường dài, số vốn đầu tư lớn, tiềm ẩn nhiều rủi ro; tiếp đến là các yếu tố *Để tiếp cận các nguồn vốn trong thị trường tài chính* (PF1), *Mang đến sự hiệu quả cho ngân sách nhà nước* (PF3), *Doanh nghiệp có khả năng tiếp cận với các phương pháp tài chính mới* (PF4).

Đối với nhóm nhân tố **Rủi ro trong quá trình thực hiện dự án hạ tầng giao thông đường bộ (FR)** thì yếu tố quan trọng nhất được đánh giá là *Rủi ro liên quan đến yếu tố tài chính của dự án* (FR2), tiếp đến là yếu tố *Rủi ro trong quá trình chuẩn bị dự án* (FR1), *Rủi ro liên quan đến lợi nhuận của khu vực tư nhân tham gia dự án giao thông đường bộ* (FR3).

Trong nhóm nhân tố **Chính sách ưu đãi và phân bổ rủi ro (IR)** thì nhân tố *Chia sẻ rủi ro hợp lý với nhà đầu tư* (IR1) được đánh giá là quan trọng nhất, kết quả này phù hợp với nhiều nghiên cứu trước đây đã hệ thống ở khung lý thuyết, đồng thời cũng phù hợp với thực tế ở Việt Nam. Tiếp theo là các yếu tố *Chính sách ưu đãi hợp lý* (IR2); *Các bên tham gia dự án PPP hạ tầng giao thông đường bộ cơ bản đạt được mục tiêu* (IR3).

Đối với nhóm nhân tố **Phản hồi từ tổ chức/cá nhân thụ hưởng dự án (FP)** thì yếu tố được đánh giá quan trọng nhất là *Phản hồi về chất lượng dự án hạ tầng giao thông* (FP1) điều này phù hợp với thực tiễn hiện nay khi các công trình đầu tư công hiện còn nhiều vấn đề liên quan đến chất lượng dự án; tiếp đến là yếu tố *Phản hồi về tác động đến kinh tế - xã hội, môi trường* (FP2).

## 6. Kết luận và hàm ý chính sách

### 6.1. Kết luận

Trong phạm vi số mẫu thu thập được, dựa trên các nghiên cứu trước đây và có điều chỉnh phù hợp với địa phương TP.HCM, với phương pháp nghiên cứu định lượng bằng cách sử dụng kiểm định Cronbach's Anpha, phân tích nhân tố khám phá (EFA), kết quả nghiên cứu cho thấy sự thành công của dự án đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ tại TP.HCM theo phương thức PPP bị ảnh hưởng bởi các yếu tố: (1) Vai trò của chính quyền địa phương; (2) Chính sách ưu đãi và phân bổ rủi ro; (3) Tình hình kinh tế - xã hội; (4) Tài chính dự án; (5) Rủi ro trong quá trình thực hiện dự án hạ tầng giao thông đường bộ; (6) Phản hồi từ tổ chức/cá nhân thụ hưởng dự án.

Đồng thời, khi sử dụng chỉ số quan trọng tương đối (Relative Importance Index - RII) thì trong mỗi nhóm nhân tố, nghiên cứu đã tìm ra các yếu tố quan trọng nhất gồm: Môi trường đầu tư của địa phương (ES2), Hỗ trợ hiệu quả từ chính quyền địa phương (PW1), Khả năng hoàn vốn của dự án (PF2), Rủi ro liên quan đến yếu tố tài chính của dự án (FR2), Chia sẻ rủi ro hợp lý với nhà đầu tư (IR1), Phản hồi về chất lượng dự án hạ tầng giao thông (PF1).

## 6.2. Hàm ý chính sách

Với kết quả nghiên cứu trên đây, khuyến nghị chính sách được đề xuất đối với TP.HCM nhằm góp phần đảm bảo thành công của các dự án đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ trong thời gian tới gồm:

*Thứ nhất*, nâng cao vai trò, trách nhiệm của các cơ quan liên quan trên địa bàn thành phố, theo đó cần chủ động thực hiện trách nhiệm, quyền hạn của mình, tham gia vào trình tự quản lý dự án từ đầu, không để nhà đầu tư thực hiện toàn bộ các công đoạn rồi mới tiến hành thẩm định.

*Thứ hai*, đơn giản hóa thủ tục và rút gọn quy trình phê duyệt các dự án PPP, trên cơ sở phân cấp việc phê duyệt dự án theo tính chất, mức độ phức tạp của nhóm, cấp công trình.

*Thứ ba*, hoàn thiện hệ thống pháp lý theo hướng sau:

- Xác định rõ tầm quan trọng của đầu tư theo hình thức PPP, trong đó khẳng định PPP trong xây dựng kết cấu hạ tầng kinh tế xã hội là một hình thức đầu tư công.

- Xây dựng các cơ chế khuyến khích các nhà đầu tư tham gia PPP (giá, phí, thuế, ưu đãi mặt bằng...).

- Hoàn thiện hoạt động thanh quyết toán, với các tiêu chí về tài chính được quy định rõ ràng, phù hợp với chuẩn mực quốc tế.

- Phân chia rủi ro cho các bên tham gia...

*Thứ tư*, tổ chức thực hiện hiệu quả và nghiêm túc các quy định về việc công bố danh mục dự án và lựa chọn nhà đầu tư tư nhân. Cụ thể, địa phương cần công bố danh mục dự án và tổ chức đấu thầu để lựa chọn nhà đầu tư tham gia vào các dự án một cách công khai, minh bạch, cạnh tranh để có thể lựa chọn được nhà đầu tư có năng lực tốt nhất, đặc biệt là các nhà đầu tư nước ngoài có năng lực tài chính và kinh nghiệm tốt.

*Thứ năm*, đẩy mạnh công tác truyền thông và giám sát cộng đồng. Cụ thể, cung cấp thông tin đầy đủ, chính xác theo quy định pháp luật về đầu tư theo hình thức PPP; tuyên truyền vận động người dân nắm bắt chủ trương, chính sách pháp luật, lợi ích từ việc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng theo hình thức PPP, qua đó tạo sự đồng thuận, nghiêm túc trong việc chấp hành chủ trương, pháp luật; phối hợp và tạo điều kiện thuận lợi để nhà đầu tư tiến hành các hoạt động kinh doanh, khai thác và cung cấp dịch vụ công; tăng cường giám sát, phản biện của các đoàn thể xã hội và của người dân về chính sách pháp luật cũng như quá trình triển khai.

## Tài liệu tham khảo

Afeez Olalekan Sanni (2016). *Framework for public sector participation in public-private partnership projects in Nigeria*. Truy xuất từ <https://doi.org/10.1504/IJTLID.2021.114916>,

trích đọc ngày 25/4/2022.

- Akadiri (2011). *Development of a multi - criteria approach for the selection of sustainable materials for building projects*. University of Wolverhampton.
- Cục Thống kê Thành phố Hồ Chí Minh. *Niên giám thống kê giai đoạn 2010-2020*.
- Gernet, J. (1982). *A History of Chinese Civilization* (trans. J. Foster). Cambridge University Press, 140.
- Grimsey, D. and Lewis, M.K. (2005). Are Public Private Partnerships value for money? Evaluating alternative approaches and comparing academic and practitioner views. *Accounting Forum*, 29, 345-378.
- Jefferies & cgt (2002). Critical Success Factors of BOOT Procurement System: Reflection from the Stadium Australia Case study. *Engineering, Construction and Architectural Management*, pp.352-361.
- Jacobson & Choi (2008). Success factors: Public works and public-private partnerships. *International Journal of Public Sector Management*. 21(b): 637-57.
- Maluleke, K.J. (2008). *Transport economic regulatory intervention in the transport infrastructure: a PPP exploratory study*. Doctoral Thesis, University of South Africa.
- Nguyễn Bạch Nguyệt (2008). *Lập dự án đầu tư*. Hà Nội: Nhà xuất bản Đại học Kinh tế quốc dân.
- Nguyễn Thị Bình (2013). *Hoàn thiện quản lý nhà nước đối với đầu tư xây dựng cơ bản từ vốn ngân sách trong ngành giao thông vận tải Việt Nam*. Luận án tiến sĩ, Đại học Kinh tế quốc dân.
- Quốc hội (2008). *Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12* ngày 13 tháng 11 năm 2008.
- Quốc hội (2017). *Nghị quyết số 54/2017/QH14* ngày 24/11/2017 về thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù phát triển TP.HCM.
- Tạ Văn Khoái (2009). *Quản lý nhà nước đối với dự án đầu tư xây dựng từ ngân sách nhà nước ở Việt Nam*. Luận án tiến sĩ, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh.
- Thủ tướng Chính phủ (2013). *Quyết định số 568/QĐ-TTg phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố hồ chí minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020*.
- Young Hoon Kwak, YingYi Chih and C. William Ibbs (2009). Towards a Comprehensive Understanding of PPP for Infrastructure Development. *California management Review*, Vol. 51, No. 2 winter 2009.
- Yescombe, E.R. (2007). *PPP: Principles of Policy and Finance*. Elsevier Ltd.

