

## ĐỀ XUẤT MỘT SỐ CHỈ TIÊU PHỤC VỤ LỰA CHỌN DỰ ÁN GIAO THÔNG ĐẦU TƯ THEO HÌNH THỨC ĐỐI TÁC CÔNG TƯ

Trần Thành Nhân<sup>1</sup>, Phạm Đình Thành Hoàng<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Khoa Kiến trúc, Trường Đại học Khoa học, Đại học Huế

<sup>2</sup> Sở Kế hoạch và Đầu tư, Thành phố Đà Nẵng

\*Email: nhandhkh2012@gmail.com

Ngày nhận bài: 24/9/2020; ngày hoàn thành phản biện: 7/12/2020; ngày duyệt đăng: 02/6/2021

### TÓM TẮT

Đầu tư theo hình thức hợp tác công tư (viết tắt là PPP: Public – Private Partner) là hình thức đầu tư được thực hiện trên cơ sở hợp đồng giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án để thực hiện, quản lý, vận hành dự án kết cấu hạ tầng, cung cấp dịch vụ công. Tuy nhiên, không phải tất cả các dự án đều có thể triển khai theo hình thức đối tác công tư. Như vậy phải làm rõ cơ sở khoa học cho việc lựa chọn dự án giao thông quyết định đầu tư theo hình thức đối tác công tư. Mục tiêu của nghiên cứu này là tập trung đi sâu nghiên cứu về đầu tư dự án giao thông theo hình thức PPP, xem xét các nhân tố ảnh hưởng đến khả năng thành công của dự án PPP, các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội và khả thi về tài chính của dự án PPP giao thông, từ đó đề xuất một số chỉ tiêu nhằm phục vụ lựa chọn dự án giao thông đầu tư theo hình thức đối tác công tư.

**Từ khóa:** BT; BOT; chỉ tiêu đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội; chỉ tiêu đánh giá khả thi về tài chính; dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư; dự án PPP giao thông; PPP.

### 1. MỞ ĐẦU

Việc triển khai dự án đầu tư theo hình thức hợp tác công tư nhằm thu hút nguồn lực từ khối kinh tế tư nhân vào đầu tư, nhằm giảm gánh nặng cho ngân sách, tối ưu hiệu quả đầu tư thông qua chia sẻ rủi ro giữa các bên, phục vụ nhu cầu phát triển của xã hội. Trên thế giới, việc kêu gọi đầu tư dự án theo hình thức đối tác công tư là rất phổ biến, đã được nghiên cứu, triển khai từ rất sớm. Hiện nay Chính phủ đang khuyến khích việc triển khai dự án đầu tư theo hình thức hợp tác công tư. Tuy nhiên, việc đầu tư dự án theo hình thức đối tác công tư (các dự án giao thông) ở nước ta còn nhiều hạn chế, công tác đánh giá, lựa chọn dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư chưa dựa

trên cơ sở khoa học, phương án tài chính dự án sơ sài, thiếu minh bạch dẫn đến các dự án PPP không thu hút được rộng rãi các nhà đầu tư tham gia (hầu hết là chỉ định nhà đầu tư), nhiều dự án BOT giao thông kéo dài thời gian thu phí gây thiệt hại cho người dân và xã hội. Thực trạng trên buộc chính phủ phải đánh giá hiệu quả đầu tư các dự án đối tác công tư và xem xét lại các vấn đề về lựa chọn dự án. Xuất phát từ thực trạng trên, việc đề xuất một số chỉ tiêu phục vụ lựa chọn dự án giao thông đầu tư theo hình thức đối tác công tư là vấn đề cần thiết hiện nay. Đề tài có khả năng ứng dụng trong lựa chọn các dự án giao thông đầu tư theo hình thức PPP.

## **2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU**

### **2.1. Cơ sở pháp lý**

Hiện nay Chính phủ đang khuyến khích việc triển khai dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP). Tại Luật đầu tư công số 49/QH13/2014 ngày 18 tháng 6 năm 2014 có nêu việc đề xuất, phê duyệt chủ trương đầu tư một dự án đầu tư công phải xem xét ưu tiên xem dự án đó có thể triển khai theo hình thức đối tác công tư (PPP) được không trước khi quyết định chủ trương sử dụng vốn ngân sách. Tuy nhiên không phải tất cả các dự án đều triển khai thành công theo hình thức.

Các dự án giao thông cũng có những đặc thù riêng biệt, một dự án giao thông khi xem xét đầu tư theo hình thức đối tác công tư đòi hỏi cơ quan nhà nước phải xét đến đặc điểm của lĩnh vực giao thông ảnh hưởng đến mối quan hệ đối tác công tư trong dự án đầu tư.

Do vậy, việc đề xuất các chỉ tiêu phục vụ lựa chọn dự án giao thông đầu tư theo hình thức đối tác công tư là cần thiết, giúp cho cơ quan quản lý nhà nước có cơ sở để sàng lọc, lựa chọn dự án giao thông đầu tư theo hình thức PPP. Thông quan bộ chỉ tiêu, các nhân tố ảnh hưởng đến dự án, các chỉ tiêu về hiệu quả đầu tư và tài chính của dự án được xác định cụ thể.

### **2.2. Cơ sở thực tế**

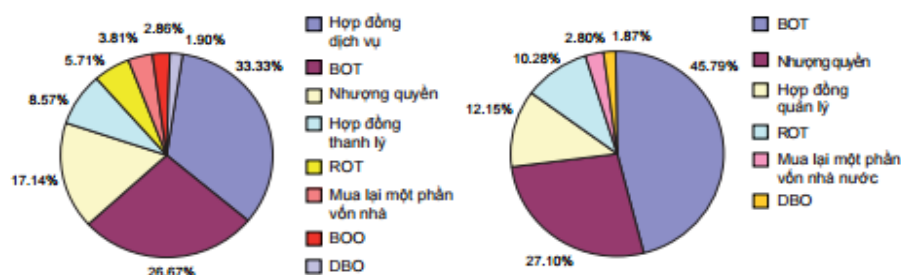
#### **2.2.1. Các tồn tại, hạn chế của dự án PPP giao thông ở nước ta hiện nay**

##### *a. Hạn chế trong lĩnh vực đầu tư*

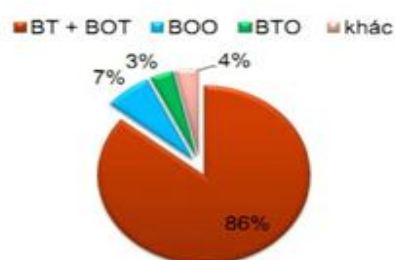
Phần lớn là dự án PPP trong lĩnh vực đường bộ chưa thực sự thu hút kêu gọi đầu tư ở các ngành giao thông khác nhau như: Giao thông đường sắt, Cảng, Sân bay...

##### *b. Chưa đa dạng trong áp dụng các hình thức hợp đồng PPP*

Các dự án giao thông đầu tư theo hình thức PPP ở nước ta chủ yếu là các hình thức hợp đồng BT, BOT chưa phổ biến các hình thức hợp đồng khác như hợp đồng nhượng quyền, thuê quản lý, hợp đồng BTL, O&M, BOO ...như trên thế giới.



Hình 1. Cơ cấu các loại hợp đồng PPP trên thế giới



Hình 2. Các loại hợp đồng PPP tại Thành phố Hồ Chí Minh

### c. Hạn chế trong phương án thanh toán cho nhà đầu tư

Đối với dự án giao thông hợp đồng BT (Build – Transfer): Phương án xây dựng – chuyển giao hay “đổi đất lấy hạ tầng” của các dự án giao thông đem đến cho nhà đầu tư cơ hội được sở hữu các quỹ đất “vàng” mà không phải thông qua đấu giá đất. Phương án hoàn trả này làm nhà nước mất đi nguồn thu đáng kể từ thuế và giá trị thị trường thực tế của các quỹ đất.

Đối với dự án giao thông đầu tư theo hợp đồng BOT (Build – Operate – Transfer): Phương án Xây dựng – Vận hành – Chuyển giao là hình thức đầu tư giữa cơ quan nhà nước với các công ty tư nhân sẽ bỏ nguồn vốn để xây dựng trước thông qua hình thức đấu thầu, sau đó sẽ vận hành và khai thác một thời gian nhất định, hết thời gian khai thác sẽ chuyển giao lại cho các cơ quan nhà nước. Hiện nay, nhiều dự án BOT giao thông kéo dài thời gian thu phí, giá phí vượt khả năng chi trả của người dân gây thiệt hại cho người dân và xã hội.

Một ví dụ về dự án BOT giao thông phức tạp, tổng mức đầu tư lớn nhưng giá phí giao thông hợp lý: Cầu Incheon vượt biển dài nhất Hàn quốc, hợp đồng BOT, tổng mức đầu tư là 2,4 nghìn tỷ won, tương đương với 2,1 tỷ USD năm 2005, tổng chiều dài 21,38Km, 8 làn xe, giá phí quy đổi sang tiền Việt khoảng 20.000 đồng/1 lượt.



**Hình 3.** Cầu dây văng Incheon, Hàn Quốc

*d. Hầu hết các dự án PPP giao thông là chỉ định nhà đầu tư*

Phần lớn các dự án PPP giao thông ở nước ta đều do nhà đầu tư đề xuất, dẫn đến một thực tế là rất ít dự án được tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư, hầu hết xin Thủ tướng Chính phủ cho phép áp dụng chỉ định nhà đầu tư thực hiện dự án.

Việc chỉ định nhà đầu tư, làm mất công bằng, minh bạch trong việc thu hút đầu tư, tính khách quan và cạnh tranh trong lựa chọn nhà đầu tư. Các chỉ tiêu tài chính dự án không được đấu thầu cạnh tranh nên không tiết kiệm, dẫn đến nhà nước, người dân phải trả một chi phí cao hơn cho dịch vụ công được hưởng.

*e. Thời gian thu phí kéo dài ở các dự án BOT giao thông*

Các dự án BOT giao thông đường bộ kéo dài thời gian thu phí là một kết quả của nhiều nguyên nhân, hậu quả của việc này là nhà đầu tư thu lợi nhuận không chính đáng từ dự án, mức phí vượt khả năng chi trả của người dân và xã hội.

**2.2.2. Nguyên nhân của các tồn tại và hạn chế**

Những tồn tại, hạn chế các dự án PPP giao thông ở nước ta nêu trên, nguyên nhân chính là do năng lực của cơ quan quản lý nhà nước đối với hình thức đầu tư PPP nói chung và trong lĩnh vực giao thông nói riêng còn nhiều hạn chế, đó là hạn chế trong giai đoạn nghiên cứu, chuẩn bị đầu tư dự án theo hình thức PPP, năng lực kiểm tra, quản lý trong giai đoạn triển khai, năng lực trong quảng bá kêu gọi và thu hút đầu tư.

Các nguyên nhân, hạn chế trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư có ảnh hưởng đặc biệt quan trọng cho dự án PPP về sau, các nguyên nhân cụ thể như sau:

*a. Chưa xác định đầy đủ các yếu tố quyết định đến khả năng thành công của dự án PPP giao thông*

Hiện nay, trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư dự án, các cơ quan chuẩn bị dự án chưa có xác định rõ ràng, cụ thể các chỉ tiêu để đánh giá một dự án PPP có khả năng

thành công hay không, dẫn đến lệ thuộc vào đề xuất triển khai dự án của phía nhà đầu tư. Các dự án này có hiệu quả, có khả thi hay không phụ thuộc vào sự đánh giá từ phía nhà đầu tư.

*b. Chưa xác định và phân chia trách nhiệm giải quyết các rủi ro*

Một trong các mục tiêu của dự án PPP là phân chia rủi ro để tối ưu hiệu quả đầu tư, do vậy một dự án PPP giao thông phải định lượng toàn bộ các yếu tố rủi ro có thể xảy ra, phân chia hợp lý các rủi ro để giải quyết nó. Trong giai đoạn đánh giá, lựa chọn dự án PPP giao thông, nội dung xác định và phân chia trách nhiệm giải quyết các rủi ro phải là nội dung bắt buộc phải thực hiện.

Việc không rõ ràng, minh bạch trong xác định, phân chia rủi ro làm dự án đầu tư PPP không thu hút được rộng rãi nhà đầu tư tham gia và trở thành “sân nhà” của nhà đầu tư thuộc cơ chế “xin – cho”.

*c. Phương án thanh toán sơ sài và thiếu minh bạch*

Thực tế hiện nay, các dự án BT, BOT ở nước ta, phương án thanh toán cho nhà đầu tư được xây dựng chung chung và chỉ rõ ràng sau khi đã chỉ định xong nhà đầu tư và do nhà đầu tư đề xuất.

Đối với dự án BT giao thông: thanh toán bằng tiền thì chưa xác định rõ nguồn và không biết khi nào bố trí; thanh toán bằng quỹ đất thì không chỉ rõ vị trí, diện tích hay giá trị cụ thể của quỹ đất.

Đối với dự án BOT giao thông thu phí từ người sử dụng: Không tính toán phương án tài chính dự án bằng các chỉ tiêu để đánh giá hiệu quả KT-XH, khả thi về tài chính của dự án mà phụ thuộc vào đề xuất của nhà đầu tư (hiện trạng của các dự án BOT kéo dài thời gian thu phí như hiện nay).

Những tồn tại, hạn chế của dự án PPP giao thông ở nước ta hiện nay như đã nêu đang đặt ra yêu cầu cho cơ quan quản lý nhà nước phải nâng cao năng lực của mình trong đánh giá, lựa chọn dự án. Việc quyết định dự án giao thông đầu tư theo hình thức đối tác công tư phải dựa trên cơ sở khoa học.

### **2.3. Cơ sở khoa học**

Một dự án PPP giao thông hấp dẫn nhà đầu tư, có thể thành công khi tổng hòa của tất cả các yếu tố đảm bảo dự án có tính minh bạch (mọi thông tin dự án đầu tư được công bố, niêm yết rõ ràng, có quy trình và hành lang pháp lý rõ ràng, chuẩn mực trong đấu thầu...), dự án phải được đánh giá đầy đủ các yếu tố quyết định đến sự thành công của dự án; dự án phải mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội và phải khả thi về tài chính. Như vậy, dự án PPP phải được đánh giá qua 3 nhóm sau:

- Xem xét các nhân tố ảnh hưởng đến khả năng thành công của dự án PPP giao thông.

*Đề xuất một số chỉ tiêu phục vụ lựa chọn dự án giao thông đầu tư theo hình thức đối tác công tư* .....

- Các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội dự án.

- Các chỉ tiêu đánh giá khả thi về tài chính dự án.

## **2.4. Đề xuất các tiêu phục vụ lựa chọn dự án giao thông đầu tư theo hình thức đối tác công tư**

### **2.4.1. Chỉ tiêu định tính**

Trên cơ sở phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến khả năng thành công của một dự án PPP giao thông, nghiên cứu tổng hợp và nhóm các yếu tố này thành 2 nhóm chỉ tiêu lớn là đánh giá tính hấp dẫn của dự án và mức độ dễ dàng triển khai của dự án.

#### *a. Tính hấp dẫn của dự án*

Chỉ tiêu này tổng hợp các nhóm yếu tố tác động đến tính hấp dẫn của dự án PPP giao thông, đây là các chỉ tiêu hỗ trợ cho dự án, đảm bảo dự án có tính hấp dẫn nhà đầu tư, gồm có:

Đánh giá khả thi về tài chính: Tổng hợp của các yếu tố sau: Dự án có dòng thu nhập ổn định từ phí dịch vụ hay không; Quan điểm hỗ trợ của chính quyền để bù đắp chi phí và đem lại lợi nhuận hợp lý cho dự án; Mức độ sẵn sàng của nguồn vốn hỗ trợ của chính quyền.

Mức độ quan tâm của nhà đầu tư: Tổng hợp của các yếu tố sau: Có nhiều nhà đầu tư đủ năng lực, kinh nghiệm và tài chính quan tâm đến dự án; Khả năng phân chia hợp lý các rủi ro, đối với các rủi ro do nhà đầu tư gánh chịu, các nhà đầu tư có khả năng quản lý được rủi ro hoặc bảo hiểm rủi ro hay không; Đánh giá khả năng có dự án, dịch vụ khác thay thế ảnh hưởng đến nhu cầu của dự án đang xét.

#### *b. Mức độ dễ dàng triển khai của dự án*

Chỉ tiêu này tổng hợp các nhóm yếu tố đánh giá mức độ dễ dàng triển khai của dự án đầu tư đang nghiên cứu, gồm có:

Mức độ phức tạp của dự án: Tổng hợp của các yếu tố sau: Quy mô dự án; Tác động sinh thái tiềm ẩn, các vấn đề về môi trường và xã hội của dự án; Các hợp đồng PPP thành công ở các dự án tương tự.

Tính sẵn sàng của dự án: Tính sẵn có về pháp lý của dự án; Mức độ chính quyền sẵn sàng và nhanh chóng ra quyết định.

Môi trường chính sách: Tổng hợp của các yếu tố sau: Dự án nằm trong quy hoạch địa phương hoặc quốc gia; Các quy chế, quy định về xây dựng biểu phí dịch vụ; Các chính sách của ngành bao gồm ưu đãi đầu tư; Năng lực giám sát hợp đồng.

Khả năng bị người dân phản đối: Phản đối về giải phóng mặt bằng; về biểu phí, hoặc mức thay đổi biểu phí so với dịch vụ công trước đây.

## c. Đề xuất chỉ tiêu định tính

Bảng 1. Bảng tổng hợp chỉ tiêu định tính

Chỉ tiêu	Tính hấp dẫn của dự án		Mức độ dễ dàng triển khai			
	Khả thi về tài chính	Quan tâm của nhà đầu tư	Mức độ phức tạp của dự án	Tính sẵn sàng của dự án	Môi trường chính sách	Khả năng bị phân đôi
Các yếu tố cần cân nhắc	• Nguồn thu ổn định từ phí dịch vụ	• Có nhiều nhà đầu tư đủ năng lực, kinh nghiệm và tài chính quan tâm đến dự án	• Quy mô dự án	• Tính sẵn có pháp lý của dự án	• Dự án thuộc quy hoạch địa phương hoặc quốc gia	• Phân đôi về giải phóng mặt bằng
	• Nguồn vốn cho việc hỗ trợ của chính phủ đã được xác định	• Xác định, phân chia hợp lý các rủi ro, các nhà đầu tư quản lý được rủi ro hoặc bảo hiểm rủi ro	• Tác động sinh thái tiên ẩn, các vấn đề về môi trường và xã hội	• Mức độ chính quyền sẵn sàng và nhanh chóng ra quyết định	• Có các quy chế, quy định về xây dựng biểu phí, điều chỉnh biểu phí • Các chính sách của ngành bao gồm ưu đãi đầu tư	• Phân đôi về biểu phí, hoặc mức thay đổi biểu phí so với dịch vụ công
		• Khả năng có dự án, dịch vụ khác thay thế ảnh hưởng đến nhu cầu sử dụng dự án	• Các mô hợp đồng PPP thành công ở các công trình tương tự	• Cơ quan ban hành quyết định có pháp lý mạnh	• Năng lực giám sát hợp đồng của chính quyền	
Điểm	0.7	0.3	0.4	0.3	0.2	0.1
	0.6		0.4			

## d. Phương pháp đánh giá

Dựa trên mức độ tác động đến khả năng thành công của dự án PPP giao thông của các nhóm chỉ tiêu và tham khảo trọng số điểm của bang Chicago, Mỹ [14], để đề xuất trọng số điểm.

Đối với từng dự án cụ thể, dựa vào bảng chỉ tiêu định tính, ta đánh giá dự án thông qua các chỉ tiêu mà đề tài đề xuất, tổng hợp thành bảng đánh giá trong đó phân chia điểm mạnh (các tiêu chí mà dự án đạt được), điểm yếu (các tiêu chí dự án không đạt được). Tương ứng với điểm mạnh của dự án tiến hành cho điểm (thang điểm 10) và dùng trọng số điểm đề tài đề xuất để tính điểm tổng hợp, nhằm xếp hạng thứ tự ưu tiên đầu tư.

## e. Ý nghĩa của chỉ tiêu định tính

Bảng tổng hợp đánh giá chỉ tiêu định tính cho phép cơ quan nhà nước có cái nhìn tổng thể về điểm mạnh, điểm yếu của một dự án giao thông đang nghiên cứu triển khai theo hình thức đối tác công tư, là cơ sở để cơ quan nhà nước, nhà đầu tư xác định các rủi ro của dự án đầu tư đang xét ngay trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư nhằm đưa ra các giải pháp và phân chia trách nhiệm giải quyết các rủi ro.

Điểm đánh giá tổng hợp chỉ tiêu định tính cho phép cơ quan nhà nước xếp hạng ưu tiên các dự án trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư để triển khai theo hình thức đối tác công tư.

## 2.4.2. Chỉ tiêu định lượng

Trên cơ sở dự án PPP giao thông phải đảm bảo có hiệu quả về kinh tế - xã hội, khả thi về tài chính do vậy dự án phải được đánh giá qua các chỉ tiêu.

### a. Chỉ tiêu đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội

- Tỷ suất lợi ích và chi phí về kinh tế (BCR - Benefit Cost Ratio)
- Giá trị hiện tại ròng kinh tế (ENPV - Economic Net Present Value)
- Tỷ suất nội hoàn kinh tế (EIRR - Economic Internal Rate of Return)

### b. Chỉ tiêu đánh giá khả thi về tài chính

- Giá trị hiện tại thuần tài chính (NPV- Net Present Value)
- Tỷ suất nội hoàn tài chính (IRR - Internal Rate of Return)
- Thời gian hoàn vốn (PP - Payback Period)

### c. Bảng đề xuất các chỉ tiêu định lượng

Bảng 2. Bảng tổng hợp chỉ tiêu định lượng

Chỉ tiêu đánh giá	Giá trị so sánh
<b>Hiệu quả kinh tế - xã hội (*)</b>	
Tỷ suất lợi ích và chi phí về kinh tế (BCR)	> 1
Chỉ tiêu Giá trị hiện tại ròng kinh tế (ENPV)	> 0
Tỷ suất nội hoàn kinh tế (EIRR)	> 15 %
<b>Khả thi về tài chính</b>	
Giá trị hiện tại thuần tài chính (NPV)	> 0
Tỷ suất nội hoàn tài chính (IRR)	> 15 %
Thời gian hoàn vốn (PP)	= 0 ÷ 30 năm

## 2.5. Ứng dụng bộ chỉ tiêu lựa chọn một số dự án PPP giao thông tại Thành phố Đà Nẵng

### 2.5.1. Ứng dụng chỉ tiêu định tính

Ứng dụng bộ chỉ tiêu đánh giá các dự án sau:

- Dự án Cảng Liên Chiểu
- Dự án Hệ thống xe buýt công cộng
- Dự án Bãi đỗ xe ngầm 29-3



Bảng 3. Dự án Cảng Liên Chiểu

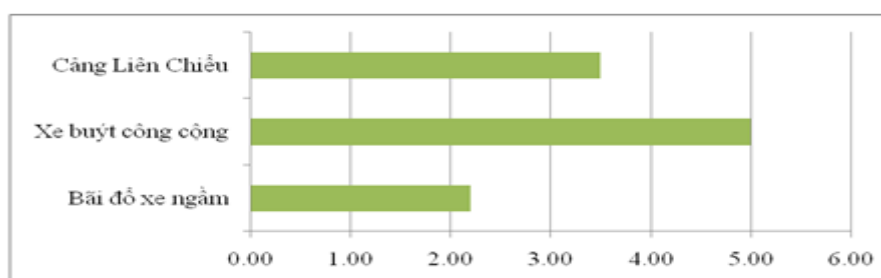
Chỉ tiêu	Tính hấp dẫn của dự án		Mức độ dễ dàng triển khai			
	Khả thi tài chính	Quan tâm của nhà đầu tư	Mức độ phức tạp của dự án	Tính sẵn sàng của dự án	Môi trường chính sách	Khả năng bị phân đối
<b>Điểm mạnh</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Đã có quyết định về việc đầu tư cảng thương mại</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dự án được đưa vào Nghị quyết của thành phố Đà Nẵng năm 2016</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Đã có các quy định về đầu tư hoạt động cảng biển và quy định về xây dựng biểu phí</li> </ul>	
<b>Điểm yếu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cần vốn lớn để đầu tư hạ tầng kỹ thuật liên quan kết nối với dự án</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rủi ro về các cảng thương mại sẵn có trong thành phố và khu vực chưa khai thác hết công suất (cảng Tiên Sa, Dung Quất và Chân Mây)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thời gian triển khai có thể lâu vì quy mô dự án lớn và các vấn đề về môi trường, xã hội đối với bờ biển</li> </ul>		

Bảng 4. Dự án Hệ thống xe buýt công cộng

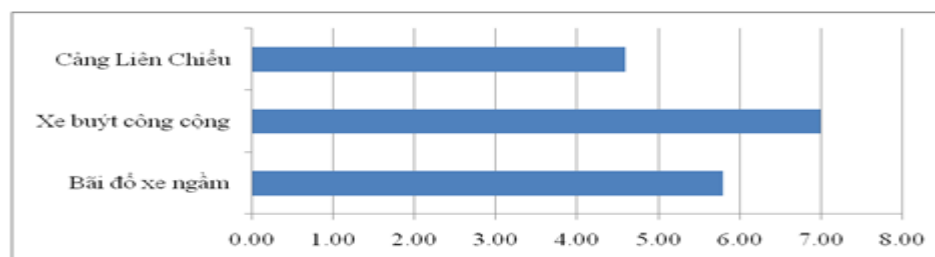
Chỉ tiêu	Tính hấp dẫn của dự án		Mức độ dễ dàng triển khai			
	Khả thi tài chính	Quan tâm của nhà đầu tư	Mức độ phức tạp của dự án	Tính sẵn sàng của dự án	Môi trường chính sách	Khả năng bị phân đối
<b>Điểm mạnh</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chính quyền sẵn sàng đầu tư các hạ tầng phục vụ (trạm xe buýt, cải tạo đường, hệ thống HTKT dùng chung khác...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Các hãng xe buýt tư nhân hiện đã hoạt động ở Đà Nẵng, Hà Nội, thành phố HCM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chi phí vốn lớn nhưng chia nhiều giai đoạn</li> <li>• Nhiều mô hình dự án PPP xe buýt, xe buýt nhanh đã thành công trên thế giới</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chính quyền thành phố có chủ trương nghiên cứu xã hội hóa xe buýt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Đã có nghiên cứu về hệ thống vận chuyên xe buýt công cộng, quy hoạch tổng thể hệ thống xe buýt</li> <li>• Quy định về xác định giá vé rõ ràng</li> </ul>	
<b>Điểm yếu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chưa xác định rõ nhu cầu</li> <li>• Cần xác định rõ nguồn vốn nhà nước hỗ trợ để triển khai dự án với mức nhu cầu tối thiểu</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chưa xác định rõ sự phù hợp với tuyến xe buýt nhanh đang triển khai như thế nào: bổ sung hay cạnh tranh</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cần nghiên cứu kỹ để xác định nhu cầu, cập nhật dữ liệu và dự báo giao thông</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Có thể có phân đối từ tuyến xe buýt nhà nước</li> </ul>

Bảng 5. Dự án Bãi đỗ xe ngầm 29 - 3

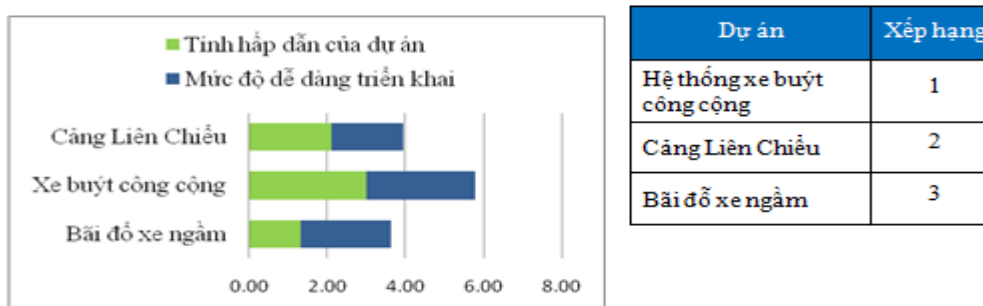
Chỉ tiêu	Tính hấp dẫn của dự án		Mức độ dễ dàng triển khai			
	Khả thi tài chính	Quan tâm của nhà đầu tư	Mức độ phức tạp của dự án	Tính sẵn sàng của dự án	Môi trường chính sách	Khả năng bị phân đôi
<b>Điểm mạnh</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Có nhiều dự án PPP quốc tế về bãi đỗ xe</li> </ul>			
<b>Điểm yếu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chưa xác định rõ nhu cầu do hiện tại đỗ xe miễn phí trên phố và tỷ lệ xe thấp</li> <li>Đầu tư dài hạn với chi phí vốn lớn và trăm phí đỗ xe do chính quyền quy định thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chưa có tiền lệ dự án thành công tương tự ở Việt Nam</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Cần có nghiên cứu chi tiết về nhu cầu đỗ xe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chưa có quy hoạch tổng thể về bãi đỗ xe kết nối với phát triển tuyến xe buýt</li> </ul>	



Hình 4. Biểu đồ Tính hấp dẫn của dự án



Hình 5. Biểu đồ Mức độ dễ dàng triển khai



Hình 6. Biểu đồ Đánh giá tổng hợp và xếp hạng

## 2.5.2. Ứng dụng chỉ tiêu định lượng đánh giá dự án Bãi đỗ xe ngầm 29-3

a. Tổng mức đầu tư: 140.326.133.000 đồng

b. Kích bản biểu phí và nguồn thu

- Phương án 1: Áp dụng đơn giá giữ xe được lấy theo quyết định số 07/2010/QĐ-UBND ngày 08/03/2010 về việc quy định mức thu, quản lý và sử dụng phí trông giữ xe đạp, xe máy, xe ô tô trên địa bàn TP Đà Nẵng.

+ Xe ô tô gửi theo ngày : 10.000 đồng/lượt.

+ Xe ô tô gửi theo tháng : 300.000 đồng/lượt.

+ Tỷ lệ tăng giá : 10%/5 năm.

- Phương án 2: Áp dụng giá thu phí giữ xe phù hợp nhằm đảm bảo dự án được hoàn vốn và đảm bảo mang lại hiệu quả kinh tế. Tham khảo giá từ các dự án bãi xe đã đi vào hoạt động của các thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội

+ Xe ô tô gửi theo ngày : 35.000 đồng/lượt.

+ Xe ô tô gửi theo tháng : 800.000 đồng/lượt.

+ Tỷ lệ tăng giá : 10%/5 năm.

c. Kết quả phương án

- Phương án 1

**Bảng 6.** Tổng hợp kết quả đánh giá phương án 1

<b>Khả thi về tài chính</b>	<b>Giá trị tính toán</b>	<b>Giá trị tối thiểu</b>
Giá trị hiện tại thuần tài chính (NPV)	- 92.826.634 (1.000 VNĐ)	> 0
Tỷ suất nội hoàn tài chính (IRR)	3,43%	> 15 %
Thời gian hoàn vốn (PP)	Không hoàn vốn	= 0 ÷ 30 năm

- Phương án 2

**Bảng 7.** Tổng hợp kết quả đánh giá phương án 2

<b>Khả thi về tài chính</b>	<b>Giá trị tính toán</b>	<b>Giá trị tối thiểu</b>
Giá trị hiện tại thuần tài chính (NPV)	51.853.325 (1.000 VNĐ)	> 0
Tỷ suất nội hoàn tài chính (IRR)	15,39%	> 15 %
Thời gian hoàn vốn (PP)	11,1 năm	= 0 ÷ 30 năm

*d. Kết quả ứng dụng bộ chỉ tiêu đánh giá dự án Bãi đỗ xe ngầm công viên 29-3*

Qua việc ứng dụng bộ chỉ tiêu phân tích đánh giá nhận thấy việc đầu tư dự án Bãi đỗ xe ngầm công viên 29 – 3 theo hình thức PPP trong trường hợp áp dụng mức thu phí dịch vụ gửi xe theo Quyết định của Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng là không khả thi về tài chính. Do vậy, không thể triển khai dự án này theo các hình thức PPP thu phí từ người sử dụng (hợp đồng BOT, BTL, BOO...).

Để triển khai được theo hình thức đối tác công tư, UBND thành phố Đà Nẵng phải cho phép áp dụng xây dựng lại biểu thu phí cho dự án (có thể tham khảo biểu phí ở phương án 2), hoặc ngân sách thành phố phải hỗ trợ giá thu phí để đảm bảo dự án khả thi về tài chính, thu hút được nhà đầu tư quan tâm.

### 3. KẾT QUẢ VÀ THẢO LUẬN

Nghiên cứu tổng quan về hình thức đối tác công tư. Phân tích, làm rõ các tồn tại, hạn chế trong tình hình triển khai các dự án PPP giao thông ở nước ta hiện nay, qua đó chỉ rõ nguyên nhân dẫn đến các tồn tại, hạn chế đã nêu.

Xem xét các nhân tố quyết định đến khả năng thành công của dự án PPP, làm rõ các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội, chỉ tiêu đánh giá khả thi về tài chính của dự án đầu tư và giá trị có hiệu của các chỉ tiêu. Từ đó tổng hợp, đề xuất các chỉ tiêu phục vụ lựa chọn dự án giao thông đầu tư theo hình thức đối tác công tư và ứng dụng đánh giá một số dự án giao thông nghiên cứu đầu tư theo hình thức PPP ở thành phố Đà Nẵng.

Nghiên cứu có ứng dụng trong thực tế, cơ quan quản lý nhà nước sử dụng các chỉ tiêu đề xuất để đánh giá các dự án giao thông, nghiên cứu đầu tư theo hình thức đối tác công tư, nhằm lựa chọn các dự án giao thông đảm bảo hiệu quả cho cả ba bên: nhà nước, nhà đầu tư và xã hội.

**TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- [1]. Bộ Giao thông Vận tải, Báo cáo nghiên cứu khả thi của các dự án BOT giao thông.
- [2]. Chrissy Mancini Nichols, Lê Nguyễn Hải Yến (2015), Hợp tác công tư trong đầu tư phát triển hạ tầng, UBND thành phố Đà Nẵng.
- [3]. Nguyễn Quốc Huy (2014), Chuyên đề Quản trị dự án, Cục Phát triển doanh nghiệp, Bộ Kế hoạch và Đầu tư.
- [4]. Nguyễn Thanh Liêm, Nguyễn Văn Long, Đoàn Thị Liên Hương (2013), Quản trị dự án, NXB Tài chính.
- [5]. Ngân hàng Phát triển Châu Á (2007), Mối quan hệ đối tác Nhà nước – Tư nhân.
- [6]. Public – Private Infrastructure Advisory Facility (2014), Lập dự án đối tác công tư trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng giao thông, thành phố Hồ Chí Minh.
- [7]. Public – Private Infrastructure Advisory Facility (2014), Lập dự án đối tác công tư trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng giao thông, thành phố Hồ Chí Minh.
- [8]. Phan Cao Thọ (2008), Thiết kế đường ô tô, phần II, Trường Đại học Bách Khoa – Đại học Đà Nẵng.
- [9]. International Finance corporation (2013), Danang PPP Project screening report, U.S.A.
- [10]. Knutton, Mike (2004), International Railway Journal.
- [11]. Public-Private Cooperation in the Delivery of Urban Infrastructure Services (Options&Issues) (2004), United Nations Development Programme (UNDP).
- [12]. World Bank (2006), Private Participation in Infrastructure database.

**PROPOSE A NUMBER OF INDICATORS TO SERVE TRAFFIC SELECTION OF INVESTMENT PROJECTS IN THE FORM OF PUBLIC – PRIVATE PARTNERSHIPS**

**Tran Thanh Nhan<sup>1</sup>, Pham Dinh Thanh Hoang<sup>2</sup>**

<sup>1</sup> Faculty of Architecture, University of sciences, Hue University

<sup>2</sup> Da Nang Department of Planning and Investment

\*Email: nhandhkh2012@gmail.com

**ABSTRACT**

Investments in the form of Public Private Partnership (PPP: Public - Private Partner) is a type of investment to be made on the basis of contracts between competent state agencies and investors, business projects for implementation,

management and operation of infrastructure projects, providing public services. However, not all projects can be implemented in the form of public-private partnerships. Therefore, it is necessary to clarify the scientific basis for the selection of transport projects investment decisions in the form of public-private partnerships. This research aims to focus on investment in transport projects under the PPP model, consider the factors affecting the likelihood of PPP projects' success, the criteria to assess the effectiveness of social and financial feasibility of transportation PPP projects, from which we propose a number of indicators to serve traffic selection of investment projects in the form of public-private partnerships.

**Keywords:** BT; BOT; criteria of financial feasibility; criteria of socioeconomic effect; investment project shared by public and private partnerships.



**Trần Thành Nhân** sinh ngày 23/12/1984 tại thành phố Huế. Năm 2007, Ông tốt nghiệp kỹ sư ngành xây dựng cầu đường tại Trường Đại học Bách khoa, Đại học Đà Nẵng. Năm 2016, ông tốt nghiệp thạc sĩ chuyên ngành kỹ thuật xây dựng công trình giao thông tại Đại học Đà Nẵng. Hiện nay, ông giảng dạy tại Trường Đại học Khoa học, Đại học Huế.

*Lĩnh vực nghiên cứu:* kết cấu, quy hoạch giao thông, kinh tế xây dựng.



**Phạm Đình Thành Hoàng** sinh ngày 13/11/1986 tại thành phố Đà Nẵng. Năm 2009, ông tốt nghiệp kỹ sư ngành xây dựng cầu đường tại Trường Đại học Bách khoa, Đại học Đà Nẵng. Năm 2016, ông tốt nghiệp thạc sĩ chuyên ngành kỹ thuật xây dựng công trình giao thông tại Đại học Đà Nẵng. Hiện nay, ông công tác tại Sở kế hoạch và đầu tư Thành phố Đà Nẵng.

*Lĩnh vực nghiên cứu:* quy hoạch đô thị, kinh tế xây dựng.