BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI

PHẠM THỊ TUYẾT

GIẢI PHÁP THU HÚT VỐN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

Hà Nội - 2017

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI

PHẠM THỊ TUYẾT

GIẢI PHÁP THU HÚT VỐN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM

Ngành: Quản lý xây dựng
Mã số: 62.58.03.02.

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:

1. PGS.TS. Thái Bá Cẩn
2. PGS.TS. Vũ Trọng Tích

Hà Nội – 2017

MỤC LỤC

NỘI DUNG	Trang
LỜI CAM ĐOAN	i
DANH MỤC CÁC CHỮ CÁI VIẾT TẮT	ii
DANH MỤC CÁC BIỂU BẢNG	iv
MỞ ĐẦU	1
1. Lý do chọn đề tài	1
2. Mục đích nghiên cứu	2
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu	2
4. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài	2
TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN	3
1. Nghiên cứu về thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB ở nước ngoài	3
2. Nghiên cứu về thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB ở trong nước	5
3. Những khoảng trống nghiên cứu	11
4. Nhiệm vụ nghiên cứu của đề tài	13
5. Kết cấu của luận án	13
6. Hệ thống các phương pháp nghiên cứu trong luận án	13
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ THU HÚT VỐN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	16
1.1. Khái quát về hệ thống giao thông đường bộ	16
1.1.1. Khái niệm GTĐB và phát triển GTĐB	16
1.1.2. Phân loại giao thông đường bộ	16
1.1.2.1 Phân loại theo tính chất phục vụ	17
1.1.2.2. Phân loại theo cấp kĩ thuật của đường	18
1.1.2.3. Phân loại theo kết cấu mặt đường	18
1.1.2.4. Phân loại theo cấp quản lý	18
1.1.3. Đặc điểm của giao thông đường bộ	19
1.2. Đầu tư và vốn đầu phát triển giao thông đường bộ	20
1.2.1. Những vấn đề chung về đầu tư	20
1.2.1.1.Khái niệm về đầu tư	20
1.2.1.2. Đặc điểm của đầu tư phát triển	21
1.2.1.3. Phân loại đầu tư phát triển	21
1.2.1.4. Vai trò đầu tư phát triển giao thông đường bộ	22
1.2.2. Vốn đầu tư và một số loại vốn đầu tư cơ bản	23
1.2.2.1 Khái niệm, đặc điểm, bản chất của vốn đầu tư	23
1.2.2.2. Một số loại vốn đầu tư cơ bản	24
1.3. Thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ	34

1.3.1. Khái niệm thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB	34
1.3.2. Các kênh thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN	35
1.3.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB	39
Kết luận chương 1	42
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG THU HÚT VỐN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2001 - 2016	43
2.1. Cơ chế thu hút vốn đầu tư cho phát triển GTĐB VN	43
2.2. Thực trạng thu hút vốn đầu tư phát triển GTVT VN	44
2.2.1. Thu hút vốn đầu tư cho phát triển GTĐB giai đoạn 2001 – 2016	44
2.2.2. Thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB xét theo nguồn vốn	47
2.2.2.1. Vốn NSNN cho phát triển hạ tầng giao thông	48
2.2.2.2. Thu hút vốn ODA phát triển GTĐB VN	51
2.2.2.3. Thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) cho phát triển GTĐB VN	54
2.2.2.4. Thu hút vốn theo hình thức đối tác công – tư (PPP) cho phát triển GTĐB VN	58
2.3. Yếu tố ảnh hưởng và cản trở, hình thức, ý kiến đề xuất thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB Việt Nam	65
2.3.1. Các yếu tố ảnh hưởng và cản trở thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN	65
2.3.2. Các hình thức thu hút và tính khả thi của các hình thức thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐBVN	70
2.3.3. Khảo sát ý kiến đề xuất thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐBVN	71
2.4. Thành tựu và sự cần thiết nghiên cứu thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN	74
Kết luận chương 2	78
CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG THU HÚT VỐN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM	79
3.1. Định hướng phát triển GTĐB VN đến 2020 và tầm nhìn 2030	79
3.1.1. Định hướng phát triển chung	79
3.1.2. Mục tiêu phát triển đến năm 2020, định hướng đến năm 2030	80
3.1.3. Quy hoạch giao thông đường bộ đến năm 2020	80
3.1.3.1 Hệ thống quốc lộ	80
3.1.3.2. Đường bộ cao tốc	83
3.1.3.3. Đường bộ ven biển	84
3.1.3.4. Đường hành lang biên giới	84
3.1.3.5. Quy hoạch phát triển hệ thống đường tỉnh	85
3.1.3.6. Giao thông đường bộ đô thị	85

3.1.3.7. Giao thông nông thôn	86
3.1.3.8. Quy hoạch phát triển vận tải đường bộ	86
3.1.3.9. Quy hoạch phát triển phương tiện vận tải	86
3.1.3.10. Đảm bảo an toàn giao thông	87
3.1.3.11. Bảo vệ môi trường và đất sử dụng cho giao thông đường bộ	87
3.1.3.12. Nhu cầu vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ	88
3.2. Đề xuất giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN	89
3.2.1. Nguyên tắc đề xuất giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐBVN	89
3.2.1.1. Đảm bảo hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án	89
3.2.1.2. Đảm bảo tuân theo quy hoạch phát triển ngành, có tính kế thừa, bền vững	89
3.2.1.3. Đảm bảo việc huy động vốn được hiệu quả	89
3.2.1.4. Đảm bảo tính đồng thuận	90
3.2.1.5. Đảm bảo an ninh quốc gia, an toàn giao thông, bảo vệ môi trường và phát triển bền vững	90
3.2.1.6. Đảm bảo mọi tổ chức, cá nhân sử dụng các công trình giao thông vận tải đường bộ phải có trách nhiệm trả phí sử dụng để bảo trì và tái đầu tư phát triển nhưng đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước	91
3.2.2. Đề xuất các giải pháp thu hút vốn đầu tư cho phát triển GTĐB VN	91
3.2.2.1. Giải pháp 1: Xây dựng quy trình thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB	91
3.2.2.2. Giải pháp 2: Hoàn thiện quy hoạch phát triển GTĐB và cơ chế, chính sách phát triển giao thông đường bộ Việt Nam	96
3.2.2.3. Giải pháp 3:Xã hội hóa vốn đầu tư với các công trình giao thông đường bộ	101
3.2.2.4. Giải pháp 4: Xây dựng và thực hiện các chính sách ưu đãi đối với các dự án phát triển GTĐB Việt Nam	106
3.2.2.5. Giải pháp 5: Hoàn thiện thể chế đầu tư "Công ty dự án" phù hợp thông lệ quốc tế để thu hút vốn đầu tư, khai thác các công trình giao thông đường bộ	108
3.2.2.6. Giải pháp 6: Giải pháp khai thác nguồn lực tài chính từ kết cấu hạ tầng các dự án đường bộ hoàn thành để đầu tư các dự án mới	110
3.2.2.7. Giải pháp 7: Tăng cường truyền thông để tạo dựng sự đồng thuận của nhân dân với các dự án giao thông đường bộ.	110
3.2.2.8. Giải pháp 8: Tìm kiếm và áp dụng các công nghệ xây dựng	111

đường tiên tiến để đảm bảo thời gian xây dựng nhanh nhất và độ bền cao	
3.2.2.9. Giải pháp 9: Đảm bảo sự ổn định của hệ thống tài chính giúp cho sự phát triển bền vững và lâu dài (quản lý vĩ mô của nhà nước)	112
3.3. Đánh giá tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp	112
3.3.1. Tính cấp thiết của các giải pháp	113
3.3.2. Tính khả thi của các giải pháp	114
3.3.3. Tương quan giữa tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp	115
Kết luận chương 3	116
KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ	118
DANH MỤC CÔNG TRÌNH CỦA TÁC GIẢ	121
TÀI LIỆU THAM KHẢO	122
PHỤ LỤC	130
Phụ lục 1. Hiệp định ODA 1993 – 2014 về giao thông vận tải đường bộ	130
Phụ lục 2. Dự án sử dụng vốn PPP phát triển giao thông đường bộ Việt Nam	147
Phu luc 3. Danh mục các công trình giao thông đường bộ đến năm 2020	152
Phụ lục 4. Vốn đầu tư cơ sở hạ tầng theo nguồn vốn 2001 – 2010	157
Phụ lục 5: Danh mục dự án đã công bố và dự kiến kêu gọi đầu tư nước ngoài tới năm 2020	158
Phu luc 6. Danh mục phí, lệ thí thuộc lĩnh vực giao thông vận tải	164
Phu luc 7. Danh mục văn bản pháp luật liên quan đầu tư	166
Phu luc 8. Chỉ dẫn về đầu mối liên hệ cho nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư dự án PPP thuộc ngành GTVT	168
Phụ lục 9: Bảng khảo sát ý kiến các chuyên gia, cán bộ trong lĩnh vực Phát triển giao thông đường bộ	170
Phu luc 10. Yếu tố ảnh hưởng và cản trở thu hút vốn phát triển GTĐB VN	178
Phu luc 11. Tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp	182

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu khoa học độc lập của tôi. Các thông tin, số liệu trong luận án là trung thực và có nguồn gốc rõ ràng, cụ thể, các trích dẫn theo đúng quy định. Kết quả nghiên cứu trong luận án là khách quan, trung thực, chưa từng có ai công bố trong bất kỳ công trình nào khác.

TÁC GIẢ LUẬN ÁN

Phạm Thị Tuyết

DANH MỤC CÁC CHỮ CÁI VIẾT TẮT

Chữ viết tắt	Nguyên nghĩa
ADB	Ngân hàng Phát triển Châu Á (Asian Development Bank)
BOT	Xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao (Build – Operate - Transfer)
BOO	Xây dựng – Sở hữu - Kinh doanh (Build – Own - Operate)
BT	Xây dựng – Chuyển giao (Build - Transfer)
BTO	Xây dựng – Chuyển giao – Kinh doanh (Build – Operate - Transfer)
CNH – HĐH	Công nghiệp Hóa – Hiện đại hóa
CSHT	Cơ sở hạ tầng
OECD	Ủy ban hỗ trợ phát triển của Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế (Organization for Economic Co-operation and Development)
DNNN	Doanh nghiệp nhà nước
ĐSVN	Đường sắt Việt Nam
ĐT	Đường tỉnh
EC	Cộng đồng Châu Âu (European Community)
EPC	Thiết kế, cung cấp thiết bị công nghệ và thi công xây dựng công trình (Engineering, Procurement and Construction)
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài (Foreign Direct Investment)
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội (Gross Domestic Product)
GTĐB	Giao thông đường bộ
GTNT	Giao thông nông thôn
GTVT	Giao thông vận tải
Hội nghị CG	Hội nghị Nhóm tư vấn các nhà tài trợ dành cho Việt Nam
IMF	Quỹ Tiền tệ quốc tế (International Monetary Fund)
ISG	Nhóm hỗ trợ quốc tế (International Support Group)
NSNN	Ngân sách nhà nước
ODA	Hỗ trợ phát triển chính thức (Official Development Assistance)
PPP	Quan hệ đối tác công - tư (Public – Private Partnership)
UBND	Ủy ban nhân dân

UNDP	Chương trình Phát triển Liên Hợp Quốc (United Nations Development Programme)
USD	Đồng đô la Mỹ (United States dollar)
VĐT	Vốn đầu tư
VN	Việt Nam
VDPF	Diễn đàn Đối tác phát triển Việt Nam (Vietnam Development Partners Forum)
WB	Ngân hàng Thế giới (World Bank)
XDCB	Xây dựng cơ bản

DANH MỤC CÁC BIỂU BẢNG

Số bảng	Tên bảng	Trang
Bảng 1.1	Phân cấp đường trong đô thị và ngoài đô thị	17
Bảng 1.2	Phân cấp đường theo cấp kỹ thuật	18
Bảng 2.1	Sự chuyển biến các nguồn vốn đầu tư vào CSHT qua các năm	45
Bảng 2.2	Vốn đầu tư theo nguồn vốn so với GDP của quốc gia giai đoạn 2001 – 2010	46
Bảng 2.3	Cơ cấu vốn đầu tư theo ngành, lĩnh vực	46
Bảng 2.4	Tổng hợp chi vốn đầu tư xây dựng các công trình giao thông do Bộ GTVT quản lý giai đoạn 2009-2011	47
Bảng 2.5	Hỗ trợ trực tiếp ngân sách nhà nước cho các dự án BOT đường bộ	49
Bảng 2.6	Chỉ tiêu đánh giá các dự án sử dụng vốn NSNN	50
Bảng 2.7	Vốn ODA phát triển GTĐB VN từ năm 1993 đến năm 2015	51
Bảng 2.8	Dự án sử dụng vốn dưới hình thức PPP từ năm 2011 - 2016	61
Bảng 2.9	Các yếu tố tác động và các yếu tố cản trở thu hút vốn phát triển GTĐB VN	67
Bảng 2.10	Mức độ khả thi của các hình thức thu hút vốn phát triển GTĐB VN	70
Bảng 3.1	Danh mục đầu tư hệ thống quốc lộ giai đoạn 2016-2020	81
Bảng 3.2	Nhu cầu đầu tư phát triển GTĐB việt nam đến 2020	88
Bảng 3.3	Đánh giá tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp thu hút vốn phát triển GTĐB VN	113
Bảng 3.4	Thứ tự ưu tiên của 4 giải pháp vừa có tính cấp thiết vừa có tính khả thi cao	116

DANH MỤC CÁC SƠ ĐỒ, BIỂU ĐỒ

Số biểu đồ	Tên biểu đồ	Trang
Sơ đồ 1.1	Các kênh thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB Việt nam	35
Biểu đồ 2.1	Sự chuyển biến các nguồn vốn đầu tư vào CSHT qua các năm (tính %)	45
Biểu đồ 2.2	Cơ cấu vốn đầu tư xây dựng các công trình giao thông do Bộ GTVT quản lý giai đoạn 2009-2011	47
Biểu đồ 2.3	Đầu tư của NSNN/ tổng số vốn đầu tư vào CSHT giao thông qua các năm	49
Biểu đồ 2.4	Vốn ODA của các nhà tài trợ phát triển GTĐB VN từ năm 1993 – 2015	52
Biểu đồ 2.5	Dự án sử dụng vốn dưới hình thức PPP từ năm 2001 - 2016	61
Biểu đồ 2.6	Các nhóm ý kiến đề xuất giải pháp thu hút vốn phát triển GTĐB VN	72
Sơ đồ 3.1	Quy trình thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ Việt Nam giai đoạn 2016-2030	92

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Phát triển GTĐB là một trong những yếu tố cần thiết nhất để tiến hành thành công công cuộc công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Với xuất phát điểm thấp về giao thông như VN, phát triển GTĐB là nhiệm vụ được ưu tiên hàng đầu. VN đang trên con đường hội nhập sâu rộng với quốc tế, vì vậy, việc phát triển GTĐB lại càng cấp thiết và cấp bách. Khi GTĐB được phát triển đồng bộ, hiện đại sẽ là điều kiện, động lực thúc đẩy cho sự phát triển đất nước.

Trong những năm qua, GTĐB ở VN đã đầu tư theo cả chiều rộng lẫn chiều sâu, từ các công trình cấp quốc gia đến công trình cấp phường, xã. Với sự đầu tư như vậy sẽ thúc đẩy nền kinh tế phát triển, đáp ứng yêu cầu cấp thiết của một quốc gia đang phát triển. Tuy nhiên, trên thực tế, các công trình GTĐB chưa đáp ứng được các điều kiện như mong muốn vì đã xảy ra tình trạng thất thoát và lãng phí vốn khi thực hiện các dự án. Điều này đã ảnh hưởng rất lớn đến việc thu hút vốn đầu tư cho GTĐB tại VN, làm giảm niềm tin của nhà đầu tư. Khi chúng ta đảm bảo và nâng cao được hiệu quả đầu tư thì mới có thể gia tăng nguồn vốn tham gia vào GTĐB.

Đầu tư phát triển GTĐB là một quá trình lâu dài, đòi hỏi một số lượng vốn lớn và các cơ chế chính sách ổn định, dài hạn. Vì vậy, để phát triển mạnh mẽ hơn nữa việc phát triển GTĐB ở VN, việc thu hút vốn đầu tư là vô cùng quan trọng. Đảng và Nhà nước đã có chủ trương về vấn đề tiến hành xã hội hóa trong lĩnh vực GTVT, khi phát triển GTĐB được nhiều thành phần kinh tế tham gia dưới các hình thức tổ chức sẽ là cơ sở để thu hút vốn hiệu quả nhất, thúc đẩy mạnh mẽ nhất phát triển GTĐB tại VN. Để việc thu hút vốn cho GTĐB hiệu quả hơn nữa rất cần có các giải pháp phù hợp với các điều kiện thực tiễn ở VN như nhà đầu tư, cơ chế chính sách, hình thức đầu tư vv… Bài toán đặt ra là làm thế nào để thu hút vốn đầu tư đáp ứng yêu cầu phát triển của đất nước trong khi nguồn vốn có hạn. Khi chúng ta tìm ra được những giải pháp phù hợp, chứng minh được tính hiệu quả của các công trình GTĐB ở nhiều mặt khác nhau thì mới có thể thu hút vốn đầu tư tốt nhất cho các công trình GTĐB.

Việc thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB đòi hỏi việc quản lý nhà nước phải có tính hệ thống và khoa học. Khi xác định được những giải pháp cơ bản, then chốt thì việc quản lý nhà nước về thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB mới đạt hiệu quả cao.

Với những lý do trên, việc nghiên cứu từ thực trạng và đưa ra các giải pháp một cách khoa học sẽ giúp cho việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN một cách hiệu quả,

nên tác giả thực hiện đề tài: ***Giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ VN*** là cần thiết và có ý nghĩa khoa học, thực tiễn cho việc phát triển GTĐB, đồng thời sẽ là những đóng góp mới cho lĩnh vực khoa học quản lý xây dựng.

2. Mục đích nghiên cứu

Trên cơ sở nghiên cứu lý luận và đánh giá thực tiễn việc thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN trong những năm qua và nhu cầu vốn đầu tư phát triển GTĐB trong những năm tới, luận án tập trung nghiên cứu đưa ra hệ thống các giải pháp khoa học cho việc quản lý nhà nước về giao thông đường bộ (Chính phủ, Bộ Giao thông – Vận tải) nhằm thu hút vốn đầu tư cho phát triển GTĐB VN trong những năm tới, đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa và hội nhập quốc tế của đất nước.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu: Các giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN trong thời gian tới.

Phạm vi nghiên cứu: Nghiên cứu về đầu tư và thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN khoảng 15 năm trở lại đây (từ năm 2001 – 2016) và định hướng cho việc thu hút vốn đầu tư cho các năm tiếp theo.

4. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài

Ý nghĩa về khoa học của đề tài thể hiện ở việc hệ thống hóa lý luận về thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB và đánh giá một cách khoa học về thực trạng việc thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN trong những năm qua. Đây là cơ sở lý luận và thực tiễn để đề tài đề xuất các giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN, khảo sát tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp.

Ý nghĩa thực tiễn của đề tài thể hiện ở việc đánh giá khách quan thực trạng thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN, tìm ra các yếu tố ảnh hưởng, yếu tố cản trở thu hút và tổng hợp được những ý kiến đề xuất về các giải pháp thu hút vốn đầu tư cho phát triển GTĐB phù hợp với điều kiện của VN.

Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài luôn tập trung ở việc nghiên cứu, tìm ra các giải pháp có tính khả thi thu hút vốn đầu tư cho phát triển GTĐB. Từ việc xây dựng các giải pháp, các cấp quản lý có thể vận dụng linh hoạt vào điều kiện thực tiễn của VN để thu hút có hiệu quả vốn đầu tư phát triển GTĐB VN, đáp ứng yêu cầu thực tiễn của đất nước.

TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN

1. Nghiên cứu về thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB ở nước ngoài

Các vấn đề về chính sách thu hút vốn

Để thu hút vốn đầu tư cho phát triển GTĐB, nhiều quốc gia trên thế giới đã đưa ra những chính sách hợp lý, kịp thời và hiệu quả, đặc biệt các quốc gia đã đưa ra và vận dụng hiệu quả chính sách hợp tác công tư, giảm gánh nặng cho ngân sách quốc gia và khích lệ được sự tham gia của cộng đồng, tạo nên sức mạnh cộng đồng như:

Ba Lan đã ban hành Luật số 17 năm 2005 về liên danh Công - Tư. Luật số 17 đã trở thành kim chỉ nam cho hoạt động phát triển CSHT bằng hình thức liên kết giữa Nhà nước và khu vực tư, từ đó bài toán thiếu vốn cho phát triển CSHT giao thông nói chung và phát triển hệ thống đường cao tốc nói riêng của Ba Lan, đã được khắc phục, nâng cấp, kiến tạo và phát triển[43].

Nhật Bản đã sử dụng chính sách giá, chính sách thuế hoặc trợ cấp để khuyến khích sự tham gia đầu tư vào đường bộ từ các tổ chức và cá nhân. Người nhật đã lập công ty nhà nước về đầu tư và quản lý đường bộ, áp dụng cơ chế thu hồi vốn đất kinh doanh để phát triển mạng lưới đường cao tốc. Riêng năm 2005, kết quả của việc áp dụng thuế xăng dầu, chính phủ Nhật đã thu hồi được trên 3000 tỉ Yên để tái đầu tư, nâng cấp GTĐB [43].

Nước Anh đi đầu trong việc huy động vốn tư nhân với ý tưởng Tài chính Tư nhân (Private Finance Initiative - PFI) trong các nước châu Âu. PFI là một hình thức hợp tác công - tư, nhưng hình thức này khác tư nhân hóa ở chỗ: Chính phủ vẫn nắm vai trò quan trọng, là bên mua các dịch vụ hoặc ra quyết định cho phép triển khai dự án. Theo đó, các công ty đầu tư tư nhân sẽ thiết kế, xây dựng tài chính và vận hành CSHT dựa trên các đặc điểm kỹ thuật, thiết kế chung do nhà nước quy định. Nhà nước sẽ trả tiền để sử dụng CSHT trong thời gian được thỏa thuận trong hợp đồng. Hết thời hạn, quyền sở hữu tài sản có thể tiếp tục thuộc về phía tư nhân hoặc được chuyển nhượng cho nhà nước tùy thuộc vào điều khoản trong hợp đồng.

Ấn Độ - nước có hệ thống đường bộ lớn thứ hai thế giới (khoảng 3,34 triệu km). Để thu hút đầu tư tư nhân, ngoài việc áp dụng các hình thức đầu tư hấp dẫn như BOT, PPP,... chính phủ Ấn Độ có kế hoạch sử dụng nguồn vốn 200 tỉ rupees để thành lập Quỹ Hạ tầng và Đầu tư Quốc gia (NIIF) để thu hút vốn các tổ chức trên thế giới. Chính phủ và các tổ chức nhà nước nắm giữ 49% cổ phần công ty, phần còn lại thu hút từ các ngân hàng phát triển đa phương, các quỹ đầu tư quốc gia, quỹ lương cùng các tổ

chức khác. Ngoài tài trợ, quỹ NIIF cũng có thể đầu tư trực tiếp vào các dự án.

Trung Quốc đã thay đổi chính sách cho phép các nhà đầu tư tư nhân tham gia vào các dự án đầu tư hạ tầng theo mô hình BOT cũng như huy động vốn thông qua cổ phần tư nhân, đầu tư chiến lược, trái phiếu... Chính phủ khuyến khích các ngân hàng cho vay vốn đối với các dự án nhượng quyền cũng như cho phép các ngân hàng chính sách của Trung Quốc hỗ trợ tín dụng với các khoản nợ thời hạn lên tới 30 năm. Đổi lại, chính phủ cam kết đảm bảo "bảo vệ lợi ích pháp lý của nguồn vốn xã hội, bảo đảm sự ổn định và liên tục của các hoạt động chuyển nhượng". Trung quốc trước đây, là nước phát triển đường cao tốc chậm, nhưng hiện nay đã phát triển mạnh (đạt đến 80.000km) chỉ đứng sau Mĩ. Có được thành tựu này là Trung Quốc đã học các nước phát triển huy động mọi nguồn lực trong và ngoài ngân sách cho xây dựng đường cao tốc [43].

Một số nghiên cứu về thu hút vốn

Các nghiên cứu về hình thức hợp tác công tư (PPP) trong phát triển GTĐB đã được các tác giả nghiên cứu về lý luận và thực tiễn.

Tác giả E.R. Yescombe (2007) [85] đã nghiên cứu làm rõ các khái niệm đầu tư ngoài khu vực Nhà nước, như khái niệm PPP, đặc điểm của PPP; Các yếu tố tác động đến sự phát triển của PPP, các chức năng của Nhà nước đối với sự phát triển của PPP; Những hành động mà khu vực tư nhân cần thực hiện nhằm nâng cao giá trị đồng tiền đầu tư khi tham gia hợp tác công tư.

E.R.Yescombe đã chỉ ra trong hình thức hợp tác công – tư: Về phía Nhà nước có vai trò quyết định sự phát triển của PPP, Nhà nước tạo môi trường như chính sách, khung pháp lý, đồng thời Nhà nước thống nhất các quy định pháp luật, thủ tục đấu thầu, tạo nguồn vốn và các công cụ tài chính, làm trọng tài khi cần giải quyết các tranh chấp. Nhà nước thực hiện kiểm tra, giám sát và đánh giá quá trình thực thi dự án. Về phía tư nhân, để có thể tham gia dự án PPP, khu vực tư phải có đủ năng lực tài chính để đạt được lợi ích hợp lý với thời gian tương đối dài.

Theo báo cáo của ADB năm 2007 [60], tại các nước đang phát triển trong việc áp dụng các hình thức đầu tư PPP nhằm huy động vốn ngoài NSNN cho đầu tư xây dựng và phát triển đường cao tốc gồm: Thỏa thuận hợp đồng xác định vai trò và trách nhiệm của Nhà nước cũng như của khu vực tư nhân; Chia sẻ rủi ro hợp lý; Lợi nhuận của khu vực tư nhân cần tương xứng với kết quả và những đóng góp của họ.

Song Smith (2008) đã chỉ ra những thất bại trong đầu tư theo mô hình PPP vào

xây dựng kết cấu hạ tầng tại các nước đang phát triển giai đoạn 1990 - 2006 và ông khẳng định sự ủng hộ và cam kết về mặt chính trị của chính phủ có ý nghĩa quan trọng đảm bảo sự thành công và phát triển bền vững cho các hợp đồng theo hình thức PPP. Theo ông, hầu hết các nước áp dụng mô hình PPP không thành công do không hội đủ điều kiện về sự ủng hộ và cam kết về mặt chính trị từ phía chính phủ của các nước đó. Ông cũng không chỉ ra một cách cụ thể cam kết của Chính phủ bao gồm những nội dung nào, và tác động ra sao đến thành công của dự án PPP. Vì vậy, cần thiết phải có các nghiên cứu nối tiếp để có thể tìm ra lời giải đáp cho các câu hỏi đó.

2. Nghiên cứu về thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB ở trong nước

Các nghiên cứu về chính sách thu hút vốn

Việc nghiên cứu thu hút các nguồn vốn đầu tư nói chung và đầu tư phát triển GTĐB nói riêng là cần thiết. Đây là sự đòi hỏi của thực tiễn và nhu cầu của xã hội. Trong đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ về "Hoàn thiện cơ chế chính sách quản lý nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư theo ngành và theo lãnh thổ VN". *Tác giả Thái Bá Cẩn và Đỗ Văn Thành* [20] đã chỉ ra sự biến đổi của vốn đầu tư, cụ thể là:

Theo NĐ 232 – HĐBT ngày 6/6/1981:Từ trước năm 1990, hầu như toàn bộ chi cho đầu tư để xây dựng phát triển kinh tế - xã hội đều là vốn đầu tư của NSNN (NSTW và NSĐP) bao gồm cả chi đầu tư cho các công trình xây dựng giao thông.

Theo NĐ 385/ HĐBT ngày 7/11/1990:Từ năm 1990, xóa bỏ dần bao cấp nhà nước trong hoạt động đầu tư phát triển, thu hẹp đối tượng đầu tư từ vốn NSNN, mở rộng kênh huy động các nguồn vốn khác nhằm giảm bớt gánh nặng cho NSNN, giảm bớt sự can thiệt của nhà nước vào hoạt động đầu tư. Cơ chế huy động và sử dụng các nguồn vốn bao gồm 7 loại: vốn NSNN; vốn tín dụng đầu tư; vốn tự bổ sung để đầu tư của các đơn vị kinh tế cơ sở; vốn vay nước ngoài; vốn viện trợ; vốn hợp tác liên doanh với nước ngoài và vốn huy động của nhân dân. Điều này cho thấy việc thu hút đa dạng các nguồn vốn cho phát triển GTĐB VN là cần thiết và tất yếu.

Trong báo cáo của chính phủ tại kì họp Quốc hội tháng 12/2007 đã nêu rõ: Chính phủ cần tập trung chỉ đạo thực hiện tiến độ các dự án đầu tư quan trọng của đất nước, nhất là các công trình trọng điểm quốc gia. Phê duyệt quy hoạch, ban hành các chính sách và danh mục các dự án phát triển hạ tầng kinh tế xã hội, cần khuyến khích đầu tư để các nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư với những hình thức thích hợp, đáp ứng chiến lược phát triển GTĐB theo quy hoạch đến năm 2020. Để huy động vốn đầu tư cần thực hiện các hình thức đầu tư khác nhau như: BOT, BTO, BT, bán, cho

thuê, thuê quản lý các kết cấu hạ tầng, hạ tầng giao thông, dùng số vốn thu được để đầu tư cho các dự án mới [41].

Các nghiên cứu về thu hút vốn phát triển CSHT giao thông VN

Về việc nghiên cứu thu hút vốn đầu tư phát triển CSHT giao thông VN ở các cấp quản lý, địa bàn khác nhau đã được nhiều tác giả, các cơ quan nghiên cứu. Đây là những kinh nghiệm quý báu giúp cho việc tìm lối ra thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN. Các nghiên cứu đó có thể kể đến như:

Lưu Trọng Sướng [69] đã nghiên cứu "*Huy động và sử dụng vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng nông thôn tỉnh Thanh Hóa"* tác giả đã đi sâu vào nghiên cứu thực trạng huy động và sử dụng vốn cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng nông thôn trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá trong thời *gi*an từ 1995-2000.

Bùi Nguyên Khánh [48] đã nghiên cứu về việc thu hút và sử dụng vốn nước ngoài trong xây dựng kết cấu hạ tầng của ngành GTVT VN. Luận án đã nghiên cứu được những vấn đề quan trọng là: Nêu được vài trò và tác dụng của nguồn vốn ODA cũng như FDI trong xây dựng kết cấu hạ tầng GTVT, những mặt trái của các nguồn vốn trên nếu không sử dụng hợp lý, tác động qua lại giữa hai nguồn vốn và nhấn mạnh vấn đề cần sử dụng có hiệu quả nguồn vốn ODA và tạo điều kiện để thu hút và sử dụng có hiệu quả hơn nguồn vốn FDI trong xây dựng kết cấu hạ tầng GTVT.

Phạm Văn Liên (2004) [53] đã đề cập đến việc huy động, quản lý và sử dụng vốn đầu tư cho phát triển CSHT GTĐB, hệ thống hóa, hoàn thiện nhận thức về CSHT đường bộ. Đề xuất các giải pháp trong công tác huy động và sử dụng vốn cho CSHT GTĐB.

Đặng Thị Hà [43] đã tập trung nghiên cứu hình thức huy động vốn ngoài ngân sách cho việc xây dựng đường cao tốc năm 2013. Tác giả đã hệ thống hóa và góp phần luận chứng các vấn đề lý luận cơ bản có liên quan đến huy động vốn đầu tư ngoài NSNN nói chung và theo hình thức PPP nói riêng để thực hiện các dự án xây dựng đường cao tốc ở VN. Kết quả luận án cho thấy việc huy động vốn ngoài NSNN là quan trọng và đem lại hiệu quả kinh tế - xã hội tốt.

Dương Văn Thái[74] đã nghiên cứu việc Huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng GTĐB trên địa bàn tỉnh Bắc Giang. Luận án đã nghiên cứu các vấn đề về kết cấu hạ tầng GTĐB (KCHTGTĐB) và chỉ ra vai trò của chúng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia. Đồng thời làm rõ thêm những lý luận cơ bản về vốn đầu tư phát triển KCHTGTĐB và nhất là vấn đề huy động vốn đầu tư phát triển

KCHTGTĐB, các phương thức huy động vốn đầu tư phát triển KCHTGTĐB. Thông qua khảo sát thực trạng huy động vốn đầu tư phát triển KCHTGTĐB tại tỉnh Bắc Giang, tác giả đã đưa ra những nhận xét, phân tích, đánh giá tình hình huy động vốn đầu tư phát triển KCHTGTĐB trên địa bàn trong giai đoạn 2001 – 2013. Đề xuất các nhóm giải pháp tổng thể, nhóm giải pháp huy động vốn đầu tư trong nước, nhóm giải pháp huy động vốn đầu tư nước ngoài cho giai đoạn từ nay đến 2020 và tầm nhìn đến 2030, cùng với các điều kiện thực hiện để các giải pháp đề xuất mang tính khả thi hơn.

Trong luận án năm 2015 về "Huy động vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Hải Dương", Tác giả *Nguyễn Thị Thúy Nga* đã đề cấp đến thực trạng huy động vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Hải Dương, từ đó đề xuất hai nhóm giải pháp gồm: Nhóm giải pháp huy động vốn đầu tư từ khu vực nhà nước; Nhóm giải pháp huy động vốn ngoài khu vực nhà nước. Tác giả cũng đưa ra những điều kiện để thực hiện các giải pháp.

Trong luận án bảo vệ năm 2017 về "đa dạng hoá vốn đầu tư xây dựng đường bộ ở Việt Nam", tác giả *Nguyễn Xuân Cường* đã phân tích thực trạng đa dạng hoá vốn đầu tư xây dựng đường bộ ở Việt Nam từ năm 2011 đến nay và đã đưa ra một số giải pháp chung là: giải pháp về nhận thức và quy hoạch phát triển, giải pháp tăng cường vai trò của nhà nước trong đa dạng hoá vốn đầu tư xây dựng đường bộ, giải pháp tạo vốn và khoa học, công nghệ cho đa dạng hoá đầu tư xây dựng đường bộ, giải pháp về nhân lực, quản trị để thúc đẩy đa dạng hoá vốn đầu tư xây dựng đường bộ, giải pháp tăng cường thu hút đầu tư nước ngoài vào xây dựng đường bộ.

Các nghiên cứu thu hút VĐT phát triển CSHT giao thông theo hình thức PPP

Nghiên cứu việc thu hút vốn phát triển CSHT giao thông theo hình thức PPP đã được nhiều tác giả nghiên cứu. Mỗi tác giả đứng ở các góc độ khác nhau như:

Nguyễn Ngọc Huyền trong đề tài KHCN cấp Bộ: Đầu tư theo hình thức đối tác công tư trong xây dựng kết cấu hạ tầng GTĐB ở VN (Mã số đề tài: B2011- 06 - 04) đã đề cập đến hệ thống kết cấu GTĐB trong hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông với các nội dung. Kết cấu hạ tầng dựa trên các tiêu chí như: Căn cứ theo lĩnh vực kinh tế - xã hội, căn cứ vào các yếu tố vật chất công nghệ, căn cứ theo lĩnh vực hoạt động xã hội, căn cứ theo lĩnh vực vùng dân cư, vùng lãnh thổ. Qua các kết quả nghiên cứu, tác giả đề xuất các biện pháp đầu tư hiệu quả trong việc xây dựng kết cấu hạ tầng GTĐB VN.

Trong đề án ***Mô hình PPP cho VN*** (đề tài cấp Bộ năm 2010) [16] các chuyên gia của Bộ KH & ĐT đã đưa ra một bức tranh tổng thể về các điều kiện để có thể thực

hiện thành công mô hình PPP cho phát triển CSHT. Các bài học kinh nghiệm thành công cũng như thất bại, từ đó đề ra các phương án, trong đó phân tích rõ các ưu nhược điểm của từng phương án cho việc áp dụng mô hình PPP cho phát triển CSHT ở VN. Song dường như chưa thể áp dụng một phương án cụ thể mang tính chất thuyết phục cho đầu tư phát triển CSHT nói chung, cũng như đường cao tốc nói riêng ở VN.

Trong luận án tiến sỹ kinh tế năm 2012, *Huỳnh Thị Thúy Giang*[42] đã nghiên cứu về hình thức hợp tác công – tư với việc phát triển CSHT GTĐB VN. Luận án đã cho thấy sự tương tác chặt chẽ giữa khu vực nhà nước và khu vực tư nhân trong suốt quá trình hợp tác là rất cần thiết, đặc biệt trong giai đoạn đầu mới áp dụng PPP. Sự tương tác này phải hướng đến dung hòa sự khác biệt giữa hai khu vực và quan trọng nhất là đạt được các mục tiêu khẩn cấp - vốn đầu tư và chất lượng hạ tầng. Luận án đã bổ sung thang đo tìm kiếm đối tác vào mô hình nghiên cứu. Giá trị và độ tin cậy của nó đạt được trong nghiên cứu này sẽ góp phần để phát triển thang đo vào trong các nghiên cứu tiếp theo. *Tác giả Bùi Thị Hoàng Lan, Nguyễn Hồng Thái [51]* đã nghiên cứu mô hình hợp tác công tư – PPP trong phát triển CSHT giao thông tại VN. Các tác giả đã nghiên cứu thực trạng mô hình PPP ở các góc độ thu hút vốn, vận hành và tính hiệu quả của mô hình PPP tại VN nhằm phát triển CSHT giao thông.

Trong đề tài cấp trường ĐH GTVT năm 2012(T2012 – VTKT - 03), tác giả *Nguyễn Hồng Thái* [73] đã nghiên cứu đề xuất mô hình và điều kiện để triển khai ứng dụng mô hình hợp tác công tư trong đầu tư phát triển CSHT GTĐB tại VN đến năm 2020. Trong đề tài đã chỉ ra những yếu tố tác động đến mô hình (PPP) trong việc phát triển CSHT GTĐB tại VN, những tích cực và hạn chế của PPP trong việc vận dụng vào thực tiễn VN.

Nguyễn Mậu Bành (2010) nghiên cứu thực trạng và các giải pháp nhằm nâng cao tính hấp dẫn đầu tư của các dự án xây dựng CSHT giao thông theo hình thức PPP ở VN, Trường Đại học Xây dựng, Hà Nội. [4]

Nguyễn Hồng Thái (2007) đã đề cập đến nghiên cứu về hợp tác công tư trong đầu tư phát triển hạ tầng giao thông, đặc biệt đã chỉ ra kinh nghiệm quản lý mô hình hợp tác công - tư trong việc phát triển mạng lưới đường cao tốc có thu phí của một số nước nhằm rút ra kinh nghiệm cho VN [71].

Bộ KH & ĐT đã tổ chức một số hội thảo về hình thức đầu tư PPP với nội dung hội thảo dừng lại ở việc đề cập đến việc giới thiệu các bài học thành công của một số nước trong các lĩnh vực như CSHT, GTVT, đường bộ. Đồng thời các nhà khoa học

cũng đưa ra một số gợi ý cho VN. Với sự trợ giúp của WB, đã biên soạn Quy chế thí điểm đầu tư theo hình thức PPP theo tinh thần Quyết định 71 của Thủ tướng Chính phủ. Quy chế này quy định điều kiện, thủ tục và nguyên tắc áp dụng thí điểm đối với một số dự án phát triển kết cấu hạ tầng, cung cấp dịch vụ công, được đầu tư theo mô hình PPP. Quy chế thí điểm cũng quy định cụ thể về việc chuẩn bị dự án, lựa chọn nhà đầu tư... Song nếu chỉ với các nội dung được quy định trong Quy chế thì việc áp dụng hình thức này vào thực tế VN còn nhiều trở ngại, vì chưa đưa ra được những quy định chi tiết. Quy chế cũng thực sự chưa đề cập cụ thể các giải pháp để có thể áp dụng cho việc xây dựng các công trình theo hình thức PPP thành công. Đặc biệt là các giải pháp nhằm tháo gỡ khó khăn và áp dụng PPP cho các công trình đường cao tốc. Theo nhiều nhà nghiên cứu phân tích, đánh giá, một trong những hạn chế của các dự án đầu tư xây dựng theo hình thức PPP, đó là tính rủi ro cao vì quá phụ thuộc vào lưu lượng phương tiện tham gia lưu thông sau khi công trình hoàn thành. Chính vì vậy, để khuyến khích các nhà đầu tư tư nhân tham gia đầu tư theo hình thức này, Nhà nước cần thể hiện có cam kết mạnh mẽ, rõ ràng trong việc kiểm soát nhằm hạn chế rủi ro, đảm bảo quyền và lợi ích của Doanh nghiệp dự án. Nhà nước cũng cần thể hiện việc thực hiện cam kết, bởi vì việc thực hiện cam kết của Nhà nước có liên quan trực tiếp đến việc bảo vệ quyền và lợi ích của các bên tham gia.

Các nhà nghiên cứu cũng cho rằng với các doanh nghiệp tư nhân, một dự án đường bộ hoặc đường cao tốc, phải cung cấp tiềm năng doanh thu tương đương với rủi ro của dự án, các chuyên gia còn cho rằng, tỷ lệ thu hồi của dự án phụ thuộc vào mức độ cảm nhận rủi ro. Vì vậy, Nhà nước phân bổ trách nhiệm và rủi ro một cách rõ ràng, cụ thể là một phần hết sức quan trọng khi tham gia Hợp đồng dự án PPP.

Nhà nước cần xác định những lĩnh vực, những nhiệm vụ chính liên quan đến việc cung cấp các dịch vụ công như phân bổ rủi ro với từng trách nhiệm của các bên tham gia dự án. Hơn nữa, có thể phân bổ từng lĩnh vực trách nhiệm và rủi ro cho bên xử lý rủi ro tốt nhất, điều đó cần thể hiện ở hợp đồng dự án để đạt được sự phân bổ rủi ro và trách nhiệm của mỗi bên tham gia dự án một cách công khai minh bạch.

Các nghiên cứu về nhu cầu vốn đầu tư phát triển CSHTGT VN

Các nghiên cứu và hội thảo về nhu cầu thu hút vốn cho phát triển CSHT giao thông VN đã chỉ ra thực trạng và đề xuất những giải pháp nhằm tăng cường thu hút vốn phát triển CSHT giao thông. Trần Bắc Hà (2010) nghiên cứu về việc thu hút và nâng cao hiệu quả đầu tư phát triển CSHT ở VN [45]. Hoàng Xuân Hòa (2010) nghiên

cứu về kinh nghiệm phát triển kết cấu hạ tầng của một số quốc gia trong khu vực [47]. Phạm Sỹ Liêm (2010) nghiên cứu về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng – Thách thức và giải pháp. Nguyễn Mại (2010) nghiên cứu về tìm lời giải cho bài toán phát triển CSHT. Bộ kế hoạch và Đầu tư (2010) tiến hành hội thảo thực trạng và giải pháp nâng cao hiệu quả đầu tư phát triển CSHT. Hiệp định khuyến khích và Bảo hộ đầu tư giữa VN và các quốc gia, vùng lãnh thổ và mô hình PPP cho VN (2009).

Việc huy động vốn cho đầu tư và xây dựng công trình giao thông được nhiều tác giả trong nước nghiên cứu. Bùi Minh Huấn và Chu Xuân Nam đã xuất bản cuốn sách "Tổ chức quản lý đầu tư và xây dựng công trình giao thông". Cuốn tài liệu đã đề cập đến cơ sở khoa học của hoạt động đầu tư và xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, quản lý nhà nước với vốn đầu tư – xây dựng giao thông, quản trị doanh nghiệp xây dựng giao thông. Tuy nhiên, tác giả cũng chưa đưa ra cách thức để huy động vốn ngoài ngân sách để phát triển hệ thống GTVT. "Tài chính cho tăng trưởng - lựa chọn chính sách trong một thế giới đầy biến động", đã được Vũ Cương, Hoàng Thanh Dương, Phan Minh Tuệ, Nguyễn Anh Tuấn dịch ra tiếng Việt, Nhà xuất bản Văn hóa - Thông tin Hà nội - 2001. Các tác giả phân tích kinh nghiệm của một số nước cũng như những phân tích kinh tế lượng với những số liệu phù hợp của các nước, đưa ra một cách nhìn trong trường hợp lựa chọn được chính sách tài chính phù hợp với từng hoàn cảnh cụ thể của mỗi nước và tranh thủ được cơ hội do môi trường quốc tế tạo ra.

Tại Hà Nội, ngày 28 tháng 10 năm 2010, Văn phòng Trung ương Đảng và Bộ KH & ĐT phối hợp đã tổ chức hội thảo bàn về *"Thực trạng và giải pháp năng cao hiệu quả đầu tư phát triển CSHT"*. Hội thảo tập hợp các nhà nghiên cứu kinh tế và các chuyên gia đầu ngành về CSHT, hội thảo đã tập trung vào một số vấn đề như: Tổng quan về thu hút vốn tư nhân đầu tư vào hạ tầng giao thông và định hướng trong thời gian tới của Bộ GTVT; Thực trạng công tác cung cấp vốn tín dụng các dự án giao thông tại VN; Định hướng tín dụng dài hạn cho các dự án; PPP trong lĩnh vực hạ tầng giao thông - những thách thức đặt ra trong bối cảnh hiện nay; Chia sẻ kinh nghiệm về đầu tư và quản lý trên 12.000km đường cao tốc tại Ấn Độ và các quốc gia khác theo hình thức đầu tư PPP. Kinh nghiệm thu hút vốn của một số nước trên thế giới; Cơ chế tài chính thu hút đầu tư PPP. Kết quả hội thảo đã đưa đến nhận định là:

- Kinh nghiệm quốc tế về đầu tư phát triển CSHT: huy động các nguồn vốn, các quỹ đầu tư của địa phương và quản lý sử dụng có hiệu quả vốn đầu tư phát triển CSHT, trong quá trình đầu tư cũng như sau khi công trình hoàn thành đưa vào sử

dụng, cơ chế quản lý, suất đầu tư một số ngành cụ thể. Những bài học rút ra từ kinh nghiệm của các nước có thể áp dụng cho nước ta trong gian tới.

- Thực trạng, kết quả đạt được, hạn chế yếu kém và nguyên nhân, giải pháp để tăng cường thu hút vốn và nâng cao hiệu quả đầu tư phát triển CSHT kinh tế thiết yếu ở VN. Trong đó tập trung đánh giá các vấn đề:

+ Đánh giá và kiến nghị các giải pháp vĩ mô cho sự phát triển CSHT trong giai đoạn 2011-2020, nhấn mạnh những vấn đề về công tác quy hoạch, quản lý quy hoạch các ngành, lĩnh vực; Hệ thống pháp luật và những cơ chế chính sách tạo điều kiện cho phát triển CSHT ở VN.

+ Cân đối nhu cầu và khả năng về vốn để phát triển CSHT trong các lĩnh vực cho phù hợp.

+ Những giải pháp về cơ chế chính sách nhằm huy động có hiệu quả các nguồn lực tài chính cho phát triển CSHT, tập trung vào giải pháp tạo điều kiện thuận lợi cho nhà đầu tư. Cơ chế chính sách về giá cho các hình thức đầu tư phát triển CSHT kinh tế thiết yếu, đặc biệt là trong lĩnh vực giao thông. Cơ chế chính sách huy động và quản lý sử dụng các nguồn vốn đầu tư khác nhau như hỗ trợ ưu đãi đầu tư; Bảo lãnh; các quỹ đầu tư, bảo lãnh, các quỹ đầu tư của địa phương; Cam kết của Chính phủ, kiểm soát rủi ro, đấu thầu cạnh tranh, giám sát đầu tư, thanh quyết toán, giải phóng mặt bằng, chuyển nhượng dự án; và các hình thức hợp tác công - tư như BOT, BTO, BT...

+ Những giải pháp về hiệu quả đầu tư và chất lượng công trình, bao gồm quy mô dự án, chất lượng, tiến độ và công nghệ xây dựng từ khi chuẩn bị dự án đến khi cấp giấy chứng nhận đầu tư, từ khi khởi công đến khi hoàn thành, vốn giải ngân. Chi phí đầu tư, suất đầu tư của các ngành cụ thể; lựa chọn hình thức đầu tư thích hợp với từng ngành, lĩnh vực. Hiệu quả và rủi ro tài chính của các công trình đầu tư CSHT theo các hình thức đầu tư phù hợp với từng nguồn vốn theo hình thức (BOT, BTO, BT...). Hội thảo mới chỉ chú trọng vào các lĩnh vực của CSHT kỹ thuật, mà không dành riêng cho một lĩnh vực cụ thể nào.

Tháng 5 năm 2011, tại Nghệ An, *Viện Chiến lược và Chính sách tài ch*ính, Bộ Tài chính tổ chức hội thảo khoa học với chủ đề**:***"Chính sách tài chính phát triển CSHT",*với sự tham gia của đông đảo các chuyên gia đầu ngành về đầu tư CSHT và chính sách tài chính. Hội thảo đã tập hợp được nhiều sáng kiến cũng như kinh nghiệm của các nhà khoa học về lĩnh vực phát triển CSHT.

3. Những khoảng trống nghiên cứu

Thông qua việc tổng quan cho thấy:

Tại nước ngoài đã có nhiều văn bản được ban hành bởi các cấp chính quyền nhăm thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ. Đã có nhiều đề tài nghiên cứu về vấn đề thu hút vốn phát triển cở sở hạ tầng giao thông đường bộ. Các quốc gia đã cho thấy tính hiệu quả việc có các giải pháp tổng thể để thu hút vốn phát triển giao thông đường bộ. Đây là những bài học quý báu cho chúng ta. Tuy nhiên, khi áp dụng thì không thể đem nguyên mẫu vào Việt Nam vì có sự khác biệt về nhiều mặt như văn hoá, kinh tế, chính trị, dân trí.v.v……vì vậy cần có nghiên cứu cho hợp lý và sáng tạo.

Tại Việt Nam, Chỉnh phủ và các cấp quản lý nhà nước đã ban hành nhiều chính sách nhằm thu hút vốn phát triển giao thông nói chung và giao thông đường bộ nói riêng. Đã có những công trình nghiên cứu thu hút vốn phát triển cơ sở hạ tầng, giao thông đường bộ và đã cho thấy một bức tranh chung về thu hút vốn và thực tiễn nhu cầu phát triển CSHT giao thông VN. Thực tiễn trong những năm qua, việc phát triển CSHT giao thông đã đạt được những kết quả đáng mừng, đặc biệt là GTĐB. Tuy nhiên, nhu cầu phát triển thực tế còn rất nhiều, đòi hỏi cần có những giải pháp cấp thiết để phát triển GTĐB VN mới có thể đáp ứng kịp nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của đất nước.

Vốn để phát triển GTĐB là vấn đề trọng yếu. Hiện nay, nguồn vốn ngân sách ngày càng hạn chế do nhiều nguyên nhân. Vốn ODA cũng đang ngày càng hạn chế nên nhiều chính sách của quốc tế bị hạn chế. Tuy nhiên, nhiều tập đoàn kinh tế trong và ngoài nước, kể cả các cá nhân trong và ngoài nước cũng đã và đang quan tâm rất nhiều đến phát triển GTĐB VN. Đặc biệt, nếu được sự ủng hộ của toàn dân, việc tiến hành xã hội hóa nguồn vốn có thể thực hiện được - đây là một nguồn lực to lớn, ổn định và bền vững cho phát triển GTĐB VN.

Thu hút vốn để phát triển GTĐB VN trong những năm tới cần một chính sách toàn diện, tổng thể và có tính thực tiễn cao. Hiện tại, việc phát triển GTĐB VN nảy sinh nhiều vấn đề như: Một con đường có thể do nhiều nhà đầu tư dưới các hình thức góp vốn khác nhau, cơ chế thu phí hay chuyển đổi sau khi xây dựng đường, các giải pháp pháp lý như thế nào để hiệu quả nhất cho tất cả các loại hình đường bộ tại VN, Ai chịu trách nhiệm đứng ra huy động các nguồn vốn, cơ sở khoa học nào để thu hút vốn đa dạng và toàn diện….

Vì vậy, Việc nghiên cứu các giải pháp đồng bộ để có thể thu hút tối đa nhất các nguồn vốn cho phát triển GTĐB VN cần được nghiên cứu toàn diện và đầy đủ. Chính

vì vậy, đề tài nghiên cứu: "**Giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ Việt Nam**" là rất cần thiết, có giá trị, ý nghĩa cả về mặt lý luận, thực tiễn, có giá trị về kinh tế, chính trị, xã nội, an ninh và quốc phòng.

4. Nhiệm vụ nghiên cứu của đề tài

Từ mục đích nghiên cứu đã xác định ở phần mở đầu và những vấn đề tồn tại cho nghiên cứu trên đây, đề tài xác định 4 mục tiêu nghiên cứu của đề tài là:

- Hệ thống hóa lý luận về thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB.
- Áp dụng các phương pháp để đánh giá thực trạng thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN và khảo sát các ý kiến đề xuất tăng cường thu hút vốn.
- Xác định các nguyên tắc đề và đề xuất một số giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN.
- Trong hệ thống các giải pháp, đề tài xác định tính ưu tiên của các giải pháp và tính đồng bộ khi áp dụng.

5. Kết cấu của luận án

Ngoài phần mở đầu, tổng quan các nghiên cứu có liên quan, kết luận và kiến nghị, danh mục các công trình đã công bố của tác giả liên quan đến luận án, danh mục các tài liệu tham khảo và phụ lục để minh chứng cho các kết quả nghiên cứu của luận án, nội dung của luận án gồm:

Chương 1: Cơ sở lý luận về thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN

Chương 2: Thực trạng thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN

Chương 3: Giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN

6. Hệ thống các phương pháp nghiên cứu trong luận án

Thực hiện mục tiêu nghiên cứu nêu trên, luận án áp dụng nhiều phương pháp nghiên cứu, mỗi phương pháp đều có ưu và nhược điểm. Muốn nghiên cứu toàn diện vấn đề một cách khoa học, khách quan, chính xác, cần phải sử dụng các phương pháp nghiên cứu phù hợp với vấn đề nghiên cứu và có sự phối hợp đồng bộ các phương pháp nghiên cứu để đem lại kết quả cao. Theo đó các phương pháp sau đây đã được áp dụng trong giải quyết nhiệm vụ nghiên cứu của đề tài.

a. Phương pháp nghiên cứu tài liệu

Mục tiêu: Tổng hợp cơ sở lý luận về thu hút vốn phát triển GTĐB VN. Đây là cơ sở để nghiên cứu thực trạng, đề xuất giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐBVN.

Nội dung: Nghiên cứu cơ sở lý luận của luận án tập trung vào các nội dung sau:

- Nghiên cứu lịch sử về thu hút vốn đầu tư phát triển gia thông đường bộ trong và ngoài nước. Nghiên cứu các vấn đề về chính sách, các công trình khoa học, các đề tài về thu hút vốn và nghiên cứu về nhu cầu vốn phát triển GTĐB VN.
- Nghiên cứu các vấn đề lý luận về thu hút vốn phát triển GTĐB như: khái quát về hệ thông GTĐB để xác định việc thu hút vốn với các loại đường khác nhau là khác nhau. Các vấn đề lý luận về đầu tư, vốn đầu tư và thu hút vốn đầu tư. Đặc biệt, nghiên cứu về các loại vốn đầu tư để xác định điểm mạnh, điểm yếu của mỗi loại vốn đầu tư và tính hiệu quả của nó. Đây chính là kim chỉ nam để đánh giá những vấn đề thu hút vốn từ thực tiễn.
- Nghiên cứu các công trình GTĐB đã và đang tiến hành trên các hồ sơ báo cáo: các số liệu, quy trình, đánh giá sự thành công, kinh nghiệm từ mỗi công trình GTĐB đã hoàn thành. Phân tích các báo cáo công trình xây dựng ở các vấp để có đánh giá đúng, toàn diện và sâu sắc hơn về việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN.

Tiến hành: Để nghiên cứu về cơ sở lý luận của đề tài, đề tài đã nghiên cứu các cơ sở phát lý về thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB. Các công trình khoa học, bài báo, luận văn, luận án, sách chuyên khảo, giáo trình có liên quan. Tổng hợp các thông tin trên Internet, báo chí và các phương tiện truyền thông khác.

b. Phương pháp điều tra bằng bảng hỏi

Mục tiêu: Tìm hiểu thực trạng những yếu tố ảnh hưởng và cản trở đến việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN và đánh giá hiệu tính cần thiết và tính khả thi của mỗi giải pháp do đề tài đề xuất.

Nội dung:

Thiết kế bảng hỏi điều tra về các yếu tố ảnh hưởng và cản trở đến việc thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN. Đề tài nghiên cứu và đề xuất 20 yếu tố ảnh hưởng và cản trở và xin ý kiến đánh giá của các cán bộ, nhà khoa học, các chuyên gia trong lĩnh vực phát triển GTĐB.

Thiết kế bảng hỏi về các giải pháp được đề xuất và hỏi ý kiến của các cán bộ, chuyên gia, nhà khoa học trong lĩnh vực này để đánh giá tính cấp thiết và tính khả thi của mỗi giải pháp mà đề tài đưa ra, từ đó xác định những giải pháp cần thiết, then chốt để thu hút vốn phát triển GTĐB VN.

Tiến hành: Thông qua phân tích lý luận, phân tích thực trạng thu hút vốn phát triển GTĐB VN, từ đó đề tài xây dựng bảng hỏi để khảo sát đúng nhu cầu cận đo.

c. Phương pháp chuyên gia

Mục tiêu: Thông qua ý kiến của chuyên gia về thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ để có những cơ sở định hướng cho việc nghiên cứu lý luận, thực tiễn và đề xuất các giải pháp cho phù hợp.

Nội dung: Xin ý kiến của các chuyên gia về thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ ở một số phạm vi sau: Ý kiến về cơ sở pháp lý thu hút vốn đầu tư; ý kiến về kinh nghiệm thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước; ý kiến về thực trạng thuận lợi và khó khăn về thu hút vốn đầu tư, ý kiến về định hướng thu hút vốn đầu tư trong những năm tới.v.v….

Tiến hành: Xây dựng bản báo cáo và xin ý kiến của các nhà khoa học thông qua các buổi xêmina tại trường ĐHGT Vận Tải và xin ý kiến của các chuyên gia ở trường đại học khác.

đ. Phương pháp nghiên cứu trường hợp

Nghiên cứu từng trường hợp cụ thể về hình thức thu hút vốn đầu tư cho các công trình giao thông đã và đang triển khai do Bộ Giao thông quản lý như: ODA, FDI, PPP, vốn NSNN. Từ đó, đánh giá các mặt mạnh, mặt yếu trong các hình thức thu hút vốn đầu tư vv…

e. Phương pháp thống kê toán học

Thống kê các kết quả nghiên cứu cả định lượng và định tính để đưa ra những kết quả phân tích dựa trên các số liệu khoa học. Chuyển từ phỏng vấn khảo sát định tính sang kết quả nghiên cứu định lượng. Được sử dụng để xử lý và phân tích các kết quả nghiên cứu. Lượng hóa các kết quả nghiên cứu. Các phần mềm được sử dụng trong đề tài là: Excell, SPSS. Các công thức thông kê được xử lý bằng phần mềm SPSS gồm có:*Trung bình cộng (Mean*); *Tương quan Pearson (r); Độ lệch chuẩn (*Standard Devitation - *SD).*

CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ THU HÚT VỐN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1.1. Khái quát về hệ thống GTĐB

1.1.1. Khái niệm GTĐB và phát triển GTĐB

Hệ thống GTĐB trong một khu vực là một bộ phận của kết cấu hạ tầng trong khu vực giữ vai trò quan trọng trong quá trình vận động và phát triển khu vực đó. Nó đảm bảo sự thông suốt trong mọi hoạt động xã hội, nối tiếp từ quá trình sản xuất đến tiêu dùng, duy trì các hoạt động thương mại, dịch vụ du lịch, đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân.

Như vậy, *Hệ thống GTĐB là tập hợp các công trình, các tuyến đường giao thông, các phương tiện và hệ thống tổ chức điều khiển nhằm đảm bảo sự liên hệ giữa các khu vực khác nhau. Hệ thống GTĐB là sự cấu thành của 3 thành phần: công trình giao thông, phương tiện giao thông và hệ thống tổ chức điều hành giao thông* [65].

Phát triển hệ thống GTĐB là phát triển tổng thể 3 thành phần của hệ thông GTĐB bằng nhiều giải pháp, cách thức khác nhau đáp ứng yêu cầu của đất nước.

Hay có thể nói cách khác, hệ thống GTĐB gồm 2 hệ thống con, đó là hệ thống giao thông (gồm các công trình, tuyến đường) và hệ thống vận tải (gồm các phương tiện và hệ thống tổ chức điều hành giao thông) phục vụ cho việc di chuyển hàng hoá và hành khách trong và ngoài khu vực được thuận tiện, thông suốt, nhanh chóng, an toàn và đạt hiệu quả cao. GTĐB gồm có: Giao thông động và Giao thông tĩnh. Giao thông động và giao thông tĩnh có mối liên hệ mật thiết, chúng phụ thuộc và bổ sung lẫn nhau. Cần phải đảm bảo tỷ lệ phát triển tương xứng giữa giao thông động và giao thông tĩnh thì mới có thể phát huy được hiệu quả của hệ thống giao thông. CSHT GTĐB bao gồm: mạng lưới đường, hệ thống bến đỗ, bến xe, các điểm xếp dỡ hàng hóa

Mạng lưới đường bộ gồm: Đường cao tốc, đường quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường thôn xóm, đường ra đồng ruộng, đường mòn, và các công trình trên hệ thống GTĐB.

1.1.2. Phân loại GTĐB

GTĐB được hiểu là sự dịch chuyển của người và phương tiện GTĐB từ nơi này đến nơi khác gồm có: (a) Phương tiện giao thông: Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và phương tiện giao thông thô sơ đường bộ; (b) Người tham gia giao thông: Gồm người điều khiển, người sử dụng phương tiện tham gia GTĐB, người điều khiển,

dẫn dắt súc vật và người bộ trên đường bộ. Theo khái niệm này, việc phân loại GTĐB theo các tiêu chí khác nhau:

1.1.2.1 Phân loại theo tính chất phục vụ

Theo tính chất phục vụ, GTĐB được phân thành hai loại đường chính:

- Đường ngoài đô thị: Là hệ thống đường phục vụ nằm ngoài vùng đô thị.
- Đường đô thị: Là hệ thống đường phục vụ nằm trong vùng đô thị. (Vùng đô thị là vùng nằm trong địa giới hành chính của thành phố, thị xã, thị trấn).

Bảng 1.1: Phân cấp đường trong đô thị và ngoài đô thị

Đường ngoài đô thị				
Cấp đường	**Chức năng**	**Lưu lượng (xe/ng.đ)**	**Dòng giao thông**	**Tốc độ (km/h)**
Đường cao tốc	Đường nối các thành phố lớn, các vùng tập trung công nghiệp và các khu vui chơi giải trí. Khống chế các lối ra, vào.	> 10.000	Không bị gián đoạn và không hạn chế	100-120
Đường trục	Giống đường cao tốc nhưng không khống chế hoàn toàn các lối ra vào.	1000-20.000	Không bị gián đoạn, trừ các nút giao cắt.	60-110
Đường gom	Tập hợp giao thông từ các đường địa phương và nối với đường trục hoặc phân bổ ngược lại.	200-10.000	Bị gián đoạn.	60-100
Đường địa phương	Đảm bảo giao thông trong một vùng, phục vụ giao thông từ địa phương tới các đường ôtô chính.	Vài trăm xe	Bị gián đoạn	60-80
Đường đô thị				
Đường cao tốc đô thị	Nối các điểm chủ yếu phát sinh luồng giao thông lớn và phục vụ như giao thông đô thị nối tiếp của các đường ôtô ngoài đô thị	Có thể đạt đến 75.000	Chuyển động không gián đoạn	80-120
Đường trục đô thị	Phục vụ các dòng giao thông chính giữa các khu vực và nối với đường trục khác và đường gom	5.000-50.000	Chuyển động không bị gián đoạn trừ các điểm giao cắt có đèn tín hiệu	60-110
Các phố gom đô thị	Phục vụ cả giao thông cục bộ và giao thông đường dài. Toàn bộ các đường ra vào các khu vực lân cận được phép nối vào đường gom.	1.000-20.000	Thường xuyên bị gián đoạn	60-90
Đường nội bộ đô thị	Đảm bảo đi lại trong khu vực, cho phép ra vào trực tiếp đến tất cả các vùng lân cận.		Thường xuyên bị gián đoạn.	60-80

(nguồn: Phân cấp đường theo AASHTO)

1.1.2.2. Phân loại theo cấp kĩ thuật của đường

Bảng 1.2: Phân cấp đường theo cấp kỹ thuật

Cấp đường	Lưu lượng xe thiết kế (xe.qđ/nđ)	Chức năng của đường
Cao tốc	25.000	- Đường trục chính. Thiết kế theo tiêu chuẩn TCVN 5729-1997.
I	> 15.000	- Đường trục chính nối các trung tâm kinh tế, chính trị văn hoá lớn của đất nước. - Quốc lộ
II	> 6.000	- Đường trục chính nối các trung tâm kinh tế, chính trị văn hoá lớn của đất nước. - Quốc lộ.
III	>3.000	- Đường trục chính nối các trung tâm kinh tế, chính trị văn hoá lớn của đất nước, của địa phương. - Quốc lộ hay đường tỉnh.
IV	> 500	- Đường nối các trung tâm của địa phương, các điểm lập hàng, các khu dân cư. - Quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện.
V	> 200	- Đường phục vụ giao thông địa phương, đường tỉnh, đường huyện, đường xã.
VI	< 200	- Đường huyện, đường xã.

(nguồn: Theo TCVN 5729/1997, GTĐB được phân cấp thành 6 cấp kĩ thuật sau)

1.1.2.3. Phân loại theo kết cấu mặt đường

Phân loại theo kết cấu mặt đường, dựa theo các tính chất khác nhau sẽ có sự phân chia khác nhau như sau: (a) Phân loại theo tính chất cơ học: Áo đường cứng và áo đường mềm; (b) Phân loại theo yêu cầu vận doanh: Mặt đường cấp cao chủ yếu; Mặt đường cấp cao thứ yếu như; Mặt đường quá độ như; Mặt đường cấp thấp.

1.1.2.4. Phân loại theo cấp quản lý

Phân theo cấp quản lý gồm: (a) Hệ thống GTĐB do Trung ương quản lý: Hệ thống Quốc lộ là các đường trục chính của mạng lưới đường bộ, có tác dụng đặc biệt quan trọng phục vụ lợi ích kinh tế, chính trị, văn hóa xã hội, an ninh quốc phòng của đất nước hoặc khu vực; (b) Hệ thống giao thông do địa phương quản lý gồm: Hệ thống đường tỉnh và Hệ thống đường huyện.

Thẩm quyền điều chỉnh các hệ thống đường bộ: Hệ thống quốc lộ do Bộ trưởng Bộ GTVT quyết định; Hệ thống đường tỉnh, đường đô thị do Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định sau khi thỏa thuận với Bộ GTVT (đường tỉnh) và thỏa thuận với Bộ GTVT và Bộ Xây dựng (đối với đường đô thị); Hệ thống đường huyện, đường xã do Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp huyện quyết định sau khi được Chủ tịch Ủy ban

nhân dân cấp tỉnh đồng ý; Hệ thống đường chuyên dùng do cơ quan, tổ chức, cá nhân có đường chuyên dùng quyết định sau khi có ý kiến chấp thuận bằng văn bản của Bộ trưởng Bộ GTVT đối với đường chuyên dùng đấu nối vào quốc lộ; ý kiến chấp thuận bằng văn bản của Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đối với đường chuyên dùng đấu nối vào đường tỉnh, đường đô thị, đường huyện; ý kiến chấp thuận bằng văn bản của Chủ tịch UBNN cấp huyện đối với đường chuyên dùng đấu nối vào đường xã.

1.1.3. Đặc điểm của GTĐB

Công trình GTĐB là kết cấu hạ tầng quan trọng của xã hội, mang tính chất rộng lớn và sâu sắc. GTĐB góp phần tạo môi trường hoạt động cho tất cả các thành phần kinh tế ở mọi lĩnh vực phát triển, nâng cao dân trí, phát huy tiềm năng thế mạnh của các khu vực miền, mở rộng giao lưu kinh tế văn hóa với bên ngoài. Đặc điểm và mục tiêu của GTĐB là:

Thỏa mãn nhu cầu đi lại của hành khách và nhu cầu vận chuyển hàng hóa, chính vì vậy hệ thống này phối hợp với các hệ thống giao thông khác phải đi trước một bước tạo tiền đề phát triển kinh tế.

Hệ thống GTĐB có qui mô đầu tư ban đầu lớn, trong quá trình khai thác, sử dụng phải thường xuyên bảo trì, sữa chữa theo định kỳ… chính vì thế nguồn vốn dành cho đầu tư phát triển hệ thống đường bộ rất nhiều và mang tính chất phục vụ lợi ích cộng đồng, đó cũng là lý do cần sự hỗ trợ, can thiệp của Nhà nước đóng vai trò quan trọng và chủ yếu.

GTĐB là một trong những yếu tố góp phần cho các lĩnh vực kinh tế - xã hội phát triển, mở rộng tạo cơ hội giao lưu kinh tế phát triển giữa các khu vực với nhau. Mặt khác, GTĐB còn tạo điều kiện tốt cho việc củng cố và tăng cường khả năng bảo vệ an ninh quốc phòng.

GTĐB vừa là hàng hóa công cộng thuần túy và hàng hóa công cộng không thuần túy. Hàng hóa công cộng thuần túy thể hiện sự không tranh giành và không loại trừ có nghĩa là tất cả mọi người dân sử dụng đường bộ không ảnh hưởng đến nhau vì đường đã được thiết kế để phù hợp với công xuất, đồng thời không thể loại trừ bất cứ một ai sử dụng GTĐB. Hàng hóa công cộng không thuần túy chỉ có hoặc đặc điểm hoặc là không tranh giành nhưng có loại trừ đó là mọi cá nhân sử dụng đường bộ cần phải trả phí (hoặc một hình thức nào khác) nếu không sẽ không được sử dụng đường bộ. Hoặc là có tranh giành nhưng không loại trừ đó là đường bộ thiết kế không đáp ứng được

nhu cầu giao thông (nhu cầu giao thông cao nhưng CSHT không đáp ứng được) buộc phải có ưu tiên hoặc phân loại (đường dành cho xe ô tô, xe máy, xe đạp và đi bộ.v.v…)

GTĐB là bao gồm cả xây mới cùng với việc duy tư bảo dưỡng. Xây mới để phát triển mạng lưới GTVT đáp ứng nhu cầu thực tiễn phát triển kinh tế của đất nước, bảo dưỡng để duy trì và sự ổn định phát triển của mạng lưới. Cả việc xây mới và bảo dưỡng đều cần nguồn kinh phí lớn đòi hỏi sự huy động tổng thể các nguồn lực trong xã hội và nhà nước.

1.2. Đầu tư và vốn đầu tư phát triển GTĐB

1.2.1. Những vấn đề chung về đầu tư

1.2.1.1. Khái niệm về đầu tư

Theo tác giả Nguyễn Ngọc Mai, "Đầu tư" (investment) có thể được hiểu đồng nghĩa với "sự bỏ ra", "sự hy sinh". Từ đó, có thể coi "đầu tư" là sự bỏ ra, sự hy sinh những cái gì đó ở hiện tại (tiền, sức lao động, của cải vật chất, trí tuệ) nhằm đạt được những kết quả có lợi cho người đầu tư trong tương lai [56]. Theo tác giả Nguyễn Bạch Nguyệt [62]: Đầu tư phát triển là bộ phận cơ bản của đầu tư, là việc chỉ dùng vốn trong hiện tại để tiến hành các hoạt động đầu tư nhằm làm tăng thêm hoặc tạo ra những tài sản vật chất và tài sản trí tuệ, gia tăng năng lực sản xuất, tạo thêm việc làm và vì mục tiêu phát triển. Theo tác giả Nghiêm Văn Dĩnh[40]: Mục đích của đầu tư phát triển là vì sự phát triển bền vững, vì lợi ích quốc gia, cộng đồng và nhà đầu tư.

Từ những khái niệm trên, có thể thấy đầu tư có các tính chất sau: Tính sinh lợi; Thời gian khai thác kết quả đầu tư thường tương đối dài; Đầu tư mang tính rủi ro cao.

CSHT GTĐB là toàn bộ cầu, đường, các công trình trên đường (công trình chiếu sáng, thoát nước, các điểm trung chuyển hàng hóa,), hệ thống công nghệ và trang thiết bị quản lý đóng vai trò nền tảng cho các hoạt động kinh tế - xã hội.

Qua một số định nghĩa trên, có thể hiểu: Đầu tư là quá trình sử dụng các nguồn lực ở hiện tại (tài chính, lao động, tài nguyên thiên nhiên, các tài sản vật chất khác) để tiến hành các hoạt động nhằm thu được các kết quả, thực hiện được những mục tiêu nhất định trong tương lai. Như vậy, *đầu tư phát triển CSHT GTĐB là hoạt động đầu tư nhằm xây mới, nâng cấp, cải tạo cầu, đường, các công trình trên đường, hệ thống công nghệ và trang thiết bị quản lý nhằm đáp ứng yêu cầu của nền kinh tế tại hiện tại và tương lai[68]*.

Đầu tư vào GTVT là một loại hình của "đầu tư công" và có cấu phần XDCB. Có nhiều cách hiểu về đầu tư công: Thứ nhất, đầu tư công lấy tiêu chí là vốn của nhà nước sẽ bao gồm: NSNN, vốn doanh nghiệp nhà nước, tín dụng nhà nước, tín dụng do nhà nước bảo lãnh, vốn khác. Thứ hai, đầu tư công là loại đầu tư không phải vì lợi nhuận (ví dụ nhà nước đầu tư vào trường học, bệnh viện). Thứ ba, Đầu tư công là một loại hình đầu tư lấy mục tiêu là xây dựng công trình công cộng vì lợi ích của cộng đồng, bất kể nguồn vốn nào, phải do nhà nước chủ trì, do nhà nước đầu tư.

1.2.1.2 Đặc điểm của đầu tư phát triển

Theo tác giả Nghiêm Văn Dĩnh[40]: Đặc điểm chủ yếu của đầu tư phát triển gồm có: (a) Hoạt động đầu tư phát triển luôn đòi hỏi một lượng lớn tiền vốn vật tư, lao động; (b) Đầu tư phát triển có thời kỳ đầu tư kéo dài từ khi khởi công dự án đến khi dự án hoàn thành và đưa vào hoạt động. Điều đó làm cho vốn bị ứ đọng trong suốt quá trình thực hiện đầu tư, mặt khác phải cấp phát vốn theo tiến độ thực hiện dự án; (c) Tuổi thọ của sản phẩm lớn, thời gian vận hành các kết quả đầu tư kéo dài từ khi đưa công trình vào hoạt động cho đến khi hết thời hạn sử dụng và đào thải công trình. Thành quả đầu tư chịu sự tác động của nhiều yếu tố tự nhiên, chính trị, kinh tế, xã hội; (d) Sản phẩm của đầu tư phát triển thường là các công trình xây dựng. Các công trình này thường phát huy tác dụng ở ngay tại nơi nó được tạo dựng nên, do đó, quá trình thực hiện đầu tư cũng như thời kỳ vận hành các kết quả đầu tư chịu ảnh hưởng lớn của các nhân tố tự nhiên; (e) Đầu tư phát triển có độ rủi ro cao do quy mô vốn đầu tư lớn, thời kỳ đầu tư và thời gian vận hành các kết quả đầu tư kéo dài.

1.2.1.3. Phân loại đầu tư phát triển

Dựa trên các căn cứ khác nhau sẽ có cách phân loại khác nhau. Theo 4 căn cứ sau đây có thể phân chia đầu tư phát triển thành các loại sau:

Phân loại theo nguồn vốn [54]: (a) Đầu tư bằng nguồn vốn trong nước**:** Đầu tư phát triển bằng nguồn vốn trong nước là các hoạt động đầu tư được tài trợ từ nguồn vốn tích lũy của NSNN, nguồn vốn từ đối tác tư nhân, tiền tiết kiệm của dân cư. Trong đó, nguồn vốn NSNN và nguồn vốn đầu tư phát triển của các doanh nghiệp tư nhân là nguồn vốn quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia; (b) Đầu tư bằng nguồn vốn nước ngoài*:* Đầu tư bằng nguồn vốn nước ngoài là toàn bộ phần tích lũy của các doanh nghiệp, các tổ chức kinh tế … và chính phủ nước ngoài có thể huy động vào quá trình đầu tư phát triển của nước sở tại. Nguồn vốn đầu tư nước

ngoài, bao gồm: Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI); Vốn đầu tư gián tiếp (vốn tài trợ phát triển chính thức (ODF), trong đó viện trợ phát triển chính thức - ODA chiếm tỷ trọng chủ yếu; Nguồn tín dụng từ các ngân hàng thương mại và nguồn huy động qua thị trường vốn quốc tế).

Phân loại theo tính chất GTĐB [48]: (a) Đầu tư phát triển hệ thống giao thông động; (b) Đầu tư phát triển hệ thống giao thông tĩnh; (c) Đầu tư phát triển hệ thống tổ chức quản lý.

Phân loại theo hình thức đầu tư [54]: (a) Đầu tư gián tiếp*:* Là hình thức đầu tư vào hoạt động kinh tế nhằm đem lại hiệu quả cho bản thân người có vốn cũng như cho xã hội, nhưng người có vốn không trực tiếp tham gia quản lý hoạt động đầu tư, mà thông qua các tổ chức tài chính trung gian để thực hiện hoạt động đầu tư; (b) Đầu tư trực tiếp: Là hoạt động đầu tư mà người có vốn tham gia trực tiếp vào quá trình hoạt động và quản lý đầu tư, họ biết được mục tiêu đầu tư cũng như phương thức hoạt động của các loại vốn mà họ bỏ ra.

Phân loại theo nguồn vốn đầu tư: (a) Loại hình đầu tư bằng nguồn vốn Ngân sách; (b) Loại hình đầu tư bằng nguồn vốn tư nhân; (c) Loại hình đầu tư bằng nguồn vốn theo hình thức PPP; (d) Loại hình đầu tư bằng nguồn vốn trực tiếp nước ngoài; (e) Loại hình đầu tư bằng nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA)

1.2.1.4. Vai trò đầu tư phát triển GTĐB

Mạng lưới giao thông là một phần quan trọng trong quá trình thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội. Đặc biệt hiện nay ở nước ta, GTĐB đang chiếm tỷ lệ khá cao, ở khu vực duyên hải Nam Trung Bộ vận tải bằng đường bộ chiếm khoảng 80% tổng khối lượng vận tải của ngành.

Hơn thế nữa, hệ thống GTĐB góp phần đáp ứng phần lớn nhu cầu vận chuyển hang hóa và nhu cầu đi lại của nhân dân đòi hỏi cần thiết phải đầu tư phát triển hệ thống GTĐB kịp thời đáp ứng nhu cầu phát triển của xã hội.

Hệ thống giao thông thuận tiện, thông suốt, an toàn sẽ đóng góp rất lớn cho sự phát triển của nền kinh tế quốc dân. Do đó, không thể phủ nhận tầm quan trọng của mạng lưới GTĐB có vai trò và có ý nghĩa to lớn đối với các hoạt động của nền kinh tế như: GTĐB phát triển tạo tiền đề cho sự tăng trưởng nhanh của các ngành và cả nền kinh tế; Tạo sự liên kết phát triển kinh tế giữa các vùng, các tỉnh. Bảo vệ an ninh quốc phòng, trong công cuộc xây dựng và phát triển kinh tế của một quốc gia; Phát

triển xã hội; Góp phần nâng cao dân trí, cải thiện đời sống văn hóa - xã hội, tạo sự giao lưu giữa các khu vực, giữa đồng bằng và miền núi, giữa thành thị và nông thôn được thuận lợi và dễ dàng hơn; bảo vệ tài nguyên môi trường; hạn chế ô nhiễm môi …..

1.2.2. Vốn đầu tư và một số loại vốn đầu tư cơ bản

1.2.2.1. Khái niệm, đặc điểm, bản chất của vốn đầu tư

Dưới góc độ tài sản, cuốn "Dictionnary of Economic" - Từ điển Kinh tế của Penguin Refrence, do hai dịch giả Phạm Đăng Bình và Nguyễn Văn Lập dịch, đưa ra khái niệm về vốn như sau: "Vốn là những tài sản có khả năng tạo ra thu nhập và bản thân nó cũng được cái khác tạo ra" [6] .

Dưới góc độ yếu tố đầu vào cho sản xuất, trong cuốn "Lịch sử tư tưởng kinh tế", hai tác giả L.Đ.U.đanxốp và F.I.Poolianxiki [38] kết luận: Vốn là "một trong ba yếu tố đầu vào phục vụ cho sản xuất (lao động, đất đai và vốn). Vốn bao gồm các sản phẩm lâu bền được chế tạo để phục vụ sản xuất (tức là máy móc, công cụ, thiết bị, nhà cửa, kết hợp dự trữ thành phẩm hoặc bán thành phẩm). Theo luật đầu tư số 67/2014/QH13, vốn đầu tư là tiền và tài sản khác để thực hiện hoạt động đầu tư kinh doanh. Vốn đầu tư để thực hiện một dự án đầu tư là toàn bộ số vốn đầu tư dự kiến để chi phí cho toàn bộ quá trình đầu tư nhằm đạt được mục tiêu đầu tư vào khai thác, sử dụng theo yêu cầu của dự án [36]. Đặc điểm của vốn đầu tư có thể kể đến:

Về quy mô vốn: Vốn được thể hiện bằng tiền, các loại tài sản khác như máy móc thiết bị, nhà xưởng, công trình xây dựng khác, giá trị quyền sở hữu công nghiệp, bí quyết kỹ thuật, quy trình công nghệ, dịch vụ kỹ thuật, giá trị quyền sử dụng đất, mặt nước, mặt biển, các nguồn tài nguyên khác. Vốn có thể là nguồn vốn nhà nước, vốn tư nhân, vốn góp, vốn cổ phần, vốn vay dài hạn, trung hạn, ngắn hạn. Vốn đầu tư phát triển CSHT GTĐB thường rất lớn về giá trị (gồm cả vốn đầu tư xây mới và bảo dưỡng, vận hành), đặc biệt các dự án về xây dựng đường bộ.

Thời hạn đầu tư: tương đối dài (từ 2 năm trở lên, có thể là 50- 70 năm). Thời hạn đầu tư được ghi rõ trong quyết định đầu tư hoặc giấy phép đầu tư. Như vậy, việc thu hồi vốn là tương đối dài, đây cũng được xem là rào cản của việc thu hút vốn từ khu vực ngoài ngân sách cho thực hiện các dự án GTĐB ở VN.

Lợi ích đầu tư: được thể hiện trên cả 2 mặt là lợi ích tài chính (biểu hiện qua lợi nhuận) và lợi ích kinh tế, chính trị, xã hội (được biểu hiện qua các chỉ số kinh tế, chính trị, xã hội);

1.2.2.2. Một số loại vốn đầu tư cơ bản

a. Vốn NSNN

Theo luật NSNN của VN định nghĩa, NSNN là toàn bộ các khoản thu, chi của nhà nước trong dự toán đã được các cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định và thực hiện trong một năm để đảm bảo thực hiện các chức năng và nhiệm vụ của Nhà nước [64]. NSNN có vai trò quan trọng như sau: Công cụ tài chính quan trọng thống nhất để cung cấp nguồn tài chính cho hoạt động của bộ máy nhà nước; Công cụ thúc đẩy sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế, đảm bảo cho nền kinh tế tăng trưởng ổn định và bền vững; Công cụ để điều tiết thị trường, bình ổn giá cả và kiềm chế lạm phát; Công cụ hữu hiệu của nhà nước để thực hiện công bằng xã hội.

Như vậy, vốn NSNN được hiểu là nguồn vốn nhà nước chi cho các hoạt động của nhà nước (trong đó có chi cho đầu tư phát triển) từ cấp trung ương đến địa phương nhằm thực hiện các nhiệm vụ, chính sách, chủ trương, đường lối của Đảng và nhà nước. Đây là một nguồn vốn quan trọng cho chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia. Nguồn vốn này được thực hiện cho nhiều dự án khác nhau ở nhiều lĩnh vực khác nhau. Vốn NSNN bao gồm vốn ngân sách trung ương, vốn ngân sách cấp tỉnh, cấp thị xã… (Ngân sách trung ương và ngân sách địa phương). Vốn ngân sách được hình thành từ vốn tích lũy từ nền kinh tế và được nhà nước duy trì trong kế hoạch ngân sách để cấp cho các đơn vị thực hiện xây dựng các công trình thuộc cấp nhà nước. Đối với cấp hành chính là huyện, thị xã thì việc nhận vốn ngân sách cho đầu tư bao gồm vốn đầu tư của Nhà nước cấp thông qua ngân sách của Tỉnh. Đây là nguồn vốn huy động chủ yếu từ các nguồn thuế và các loại phí, lệ phí.

Đặc điểm vốn NSNN:

Nguồn vốn NSNN thường hướng đến những công trình, dự án quan tâm đến hiệu quả xã hội nhiều hơn là hiệu quả kinh tế. Mục đích của các dự án từ nguồn vốn NSNN hướng đến tối đa hóa phúc lợi xã hội nhiều hơn là chú ý tối đa hóa đến lợi ích kinh tế.

Nguồn vốn NSNN là sự can thiệp của nhà nước vào thị trường nhằm khắc phục yếu kém, khuyết tật vào sự thất bại của thị trường

Nguồn vốn NSNN là khoản chi lớn của NSNN, nhưng không có tính ổn định, chi theo ngân sách hàng năm, bị ảnh hưởng bởi yếu tố nhiệm kì nên dễ xây ra dàn trải, manh mún, nợ công, quyết định đầu tư vội vàng, đầu tư sai, đầu tư hình thức, đầu tư theo phong trào, đầu tư thiếu hiệu quả.

Nguồn vốn NSNN mang tính chất chi cho tích lũy. Phạm vi và mức độ chi luôn gắn liền với việc thực hiện mục tiêu kế hoạch phát triển kinh tế xã hội của nhà nước trong từng thời kì.

Đầu tư từ nguồn vốn NSNN ít có tính cạnh tranh trong việc thực hiện mà chủ yếu cạnh tranh qua cấp phát, xin cho. Vì vậy, dễ dẫn đến hiệu quả thấp kém, dễ xảy ra tiêu cực, tham nhũng, thất thoát.

b. Vốn hỗ trợ phát triển chính thức (vốn ODA)

Khái niệm vốn ODA: Vốn ODA ra đời sau chiến tranh thế giới thứ 2 do Mỹ đề xuất với mong muốn hỗ trợ châu Âu khắc phục sau chiến tranh. Tên gọi vốn ODA là "Hỗ trợ phát triển chính thức" và hiện nay các dòng vốn ODA liên tục đến với các quốc gia đang phát triển. Có nhiều quan điểm khác nhau về dòng vốn ODA.

Theo ủy ban viện trợ phát triển DAC (Development Asistance Committee) của tổ chức Hợp tác và phát triển kinh tế (OECD) (1969): ODA là nguồn vốn hỗ trợ chính thức từ bên ngoài bao gồm các khoản viện trợ và cho vay với các điều kiện ưu đãi.

Theo Chương trình phát triển của Liên hợp quốc (UNDP): Vốn ODA bao gồm cả các khoản cho không và các khoản vay đối với các nước đang phát triển, đó là nguồn vốn do các bộ phận chính thức cam kết (nhà tài trợ chính thức), nhằm mục đích cơ bản là phát triển kinh tế và phúc lợi xã hội được cung cấp bằng các điều khoản tài chính ưu đãi (nếu là các khoản vay, sẽ có yếu tố cho không ít nhất là 25%).

Theo Ngân hàng thế giới (WB): ODA là khoản tài trợ hoặc giải ngân vốn vay ưu đãi được cung cấp bởi các cơ quan chính thức của các nước thuộc Uỷ ban phát triển OECD, một số quốc gia và tổ chức đa phương khác như Ngân hàng Thế giới với mục đích phát triển (không được viện trợ cho quân sự).

Như vậy, có thể nói ODA là nguồn vốn từ bên ngoài dành cho các nước đang và kém phát triển, được các cơ quan chính thức của Chính phủ trung ương và địa phương hoặc các cơ quan thừa hành của Chính phủ, các tổ chức liên Chính phủ, các tổ chức phi Chính phủ nước ngoài tài trợ.

Đặc điểm của vốn ODA: Nguồn vốn ODA có những đặc điểm chính sau:

Nguồn vốn ODA mang tính ưu đãi: Vốn ODA có thời gian cho vay dài, có thời gian ân hạn lâu và có yếu tố không hoàn lại (hỗ trợ). Đây là sự khác biệt giữa viện trợ và cho vay thương mại. Tính ưu đãi này chỉ dành cho các nước chậm phát triển với mục tiêu giúp các quốc gia đó phát triển. Để các nước chậm phát triển được vay cần

đảm bảo 2 điều kiện (Tổng sản phẩm quốc nội (GDP) bình quân đầu người thấp và vốn vay phải phù hợp với chính sách và phương hướng ưu tiên giữa bên cấp vốn và bên nhận vốn.

Nguồn vốn ODA mang tính chất ràng buộc: Sự ràng buộc giữa bên nhận nguồn vốn được hưởng những ưu đãi nhất định, song bên cho vay cũng có những điều kiện để đem lại lợi ích cho họ. Bên cho vay có điều kiện chính trị nhất định, đồng thời xuất khẩu hàng hóa dịch vụ qua nguồn vốn ODA.

Nguồn vốn ODA có thể để lại gánh nặng nợ: Do sử dụng vốn ODA không hiệu quả (có thể tạo ra được những tăng trưởng nhất thời) nên có thể tạo thành gánh nặng khi các quốc gia nhận nguồn vốn không có khả năng thanh toán. ODA không có khả năng đầu tư trực tiếp cho sản xuất, đặc biệt là cho xuất khẩu khi mà việc trả nợ chủ yếu dựa vào xuất khẩu để thu ngoại tệ.

Phân loại vốn ODA

Phân loại theo nước nhận, ODA có hai loại: *ODA thông thường (h*ỗ trợ cho những nước có thu nhập bình quân đầu người thấp); *ODA đặc biệt (h*ỗ trợ cho các nước đang phát triển với thời hạn cho vay ngắn, lãi suất cao hơn).

Phân loại theo nguồn cung cấp: ODA có hai loại: *ODA song phương (*viện trợ phát triển chính thức của nước này dành cho chính phủ nước kia); *ODA đa phương (*viện trợ phát triển chính thức của một tổ chức quốc tế hay tổ chức khu vực hoặc của một chính phủ môt nước dành cho chính phủ một nước nào đó, nhưng được thực hiện thông qua các tổ chức đa phương như UNDP,UNICEF...)

Phân loại ODA theo tính chất nguồn vốn. ODA có hai loại: *Viện trợ không hoàn lại (đ*ược thực hiện thông qua các chương trình, dự án ODA dưới các dạng hỗ trợ kỹ thuật và viện trợ nhân đạo bằng hiện vật); *Viện trợ có hoàn lại bao gồm* (ODA cho vay ưu đãi và ODA cho vay hỗn hợp)

Các phương thức viện trợ ODA: Các phương thức cung cấp viện trợ trong thời gian qua ở VN khá đa dạng. Tùy theo các dự án và đối tượng khác nhau sẽ có hình thức hỗ trợ khác nhau như: *Hỗ trợ cán cân thanh toán; T*ín dụng thương mại; Viện trợ chương trình (viện trợ phi dự án); Viện trợ dự án.

Các đối thoại chính sách về vốn ODA

Vốn vay ODA được đề cập đến cái tên "Nhà tài trợ" và thực hiện các đối thoại chính sách được diễn ra ở nhiều cấp và hình thức khác nhau như [18]: Đối thoại chính

sách cấp Quốc gia; Đối thoại chính sách ở cấp ngành, lĩnh vực; Đối thoại chính sách theo vùng lãnh thổ; Đối thoại chính sách trong giai đoạn phát triển mới. Tùy vào tình hình thực tế các nhà tài trợ có thể đưa ra cam kết bất cứ thời điểm nào trong năm. Việc tổ chức VPDF sẽ nâng cao tính chủ động của Chính phủ, trách nhiệm của các cơ quan VN, các nhà tài trợ trong việc thực hiện các kết quả của diễn đàn.

Phương thức cung cấp viện trợ ODA tại VN

Các phương thức cung cấp viện trợ trong thời gian qua ở VN khá đa dạng. Nhà tài trợ có thể cung cấp theo 4 phương thức: Hỗ trợ ngân sách; Hỗ trợ chương trình; Hỗ trợ dự án; Viện trợ phi dự án [15].

Tại VN, Nguồn vốn ODA được cung cấp dưới hình thức ODA viện trợ không hoàn lại và ODA vay ưu đãi (lãi suất trong khoảng từ dưới 1% đến tối đa 2%/năm; thời gian trả nợ 30 - 40 năm, trong đó có 10 năm ân hạn) hoặc hỗn hợp giữa các nguồn vốn này. Khi quốc gia phát triển hơn thì các điều kiện cho vay ngặt nghèo hơn và kém ưu đãi và có nhiều ràng buộc về hàng hóa, công nghệ, chuyên gia kĩ thuật, các chương trình đánh giá, tập huấn.v.v… Trong quan hệ hợp tác và phát triển, VN chủ yếu nhận các khoản ODA vay ưu đãi (số liệu thống kê 80% vốn vay ưu đãi thời kì 1993 - 2000; 93% vay ưu đãi thời kì 2006 - 2010; và 95,7% thời kì 2011 - 2012/ tổng vốn vay [phụ lục 1]. Thực tế này đòi hỏi VN phải sử dụng nguồn vốn này có hiệu quả để đảm bảo khả năng vay và trả nợ nước ngoài bền vững. Thủ tướng Võ Văn Kiệt đã nói: Điều quan trọng là các nguồn vốn bên ngoài phải được sử dụng có hiệu quả. Chính phủ nhận trách nhiệm điều phối và sử dụng viện trợ nước ngoài, với nhận thức sâu sắc rằng nhân dân VN sẽ là người gánh chịu cái giá phải trả cho sự thất bại nếu nguồn vốn này không được sử dụng có hiệu quả" [2].

Quan điểm của Đảng và nhà nước về quản lý và sử dụng ODA: Đảng và nhà nước có 6 quan điểm sau đây về vốn ODA:

Quan điểm 1: ODA là một nguồn vốn ngân sách. Việc điều phối quản lý và sử dụng ODA cho có hiệu quả thuộc quyền hạn của Chính phủ và phải phù hợp với các thủ tục quản lý ngân sách hiện hành.

Quan điểm 2: Phối hợp sử dụng ODA cùng với nguồn vốn FDI và các nguồn vốn trong nước khác.

Quan điểm 3: Tranh thủ các nguồn vốn ODA không gắn với các ràng buộc về chính trị, phù hợp với chủ trương đa phương hoá, đa dạng hoá, quan hệ kinh tế đối ngoại ở VN.

Quan điểm 4: Ưu tiên sử dụng ODA để đầu tư phát triển CSHT kinh tế xã hội, phát triển nguồn nhân lực và tăng cường thể chế.

Quan điểm 5: Đầu tư vốn ODA để phát triển CSHT có trọng tâm, trọng điểm.

Quan điểm 6: Ưu tiên bố trí viện trợ không hoàn lại cho các dự án văn hóa xã hội ở miền núi, vùng sâu vùng xa trên cơ sở định hướng chung và các quan điểm, mục tiêu của việc thu hút và quản lý sử dụng ODA.

c. Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (vốn FDI)

Khái niệm vốn FDI: Có nhiều khái niệm khác nhau về đầu tư trực tiếp nước ngoài. Theo IMF: "Đầu tư trực tiếp nước ngoài là số vốn đầu tư được thực hiện để thu được lợi ích lâu dài trong một doanh nghiệp hoạt động ở nền kinh tế khác với nền kinh tế của nhà đầu tư. Ngoài mục đích lợi nhuận, nhà đầu tư còn mong muốn dành được chỗ đứng trong việc quản lý doanh nghiệp và mở rộng thị trường ".

Theo Hiệp hội Luật quốc tế Henxitiky (1996): Đầu tư trực tiếp nước ngoài là sự di chuyển vốn từ nước của người đầu tư sang nước của người sử dụng nhằm xây dựng ở đó những xí nghiệp kinh doanh hay dịch vụ.

Theo Luật Đầu tư của VN: Đầu tư trực tiếp nước ngoài là việc nhà đầu tư nước ngoài đưa vào VN vốn bằng tiền hoặc bất kỳ tài sản nào để tiến hành hoạt động đầu tư theo quy định của pháp luật.

Như vậy chúng ta có thể hiểu: *Đầu tư trực tiếp nước (*viết tắt là FDI) *ngoài là hình thức mà nhà đầu tư bỏ vốn để tạo lập cơ sở sản xuất kinh doanh ở nước tiếp nhận đầu tư. Trong đó nhà đầu tư nước ngoài có thể thiết lập quyền sở hữu từng phần hay toàn bộ vốn đầu tư và giữ quyền quản lý, điều hành trực tiếp đối tượng mà họ bỏ vốn nhằm mục đích thu được lợi nhuận từ các hoạt động đầu tư đó trên cơ sở tuân theo quy định của Luật Đầu tư nước ngoài của nước sở tại.*

Đầu tư nước ngoài bao gồm đầu tư nước ngoài trực tiếp (FDI) và đầu tư gián tiếp (FPI), trong đó, FDI giữ vai trò trọng yếu.

Nói cách khác: *Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) là toàn bộ nguồn lực mà các nhà đầu tư nước ngoài bỏ ra để tạo lập đầu tư ở nước tiếp nhận đầu tư với mục đích thu lợi nhuận và phù hợp với quy định của nước sở tại.*

Đặc điểm vốn đầu tư FDI

Nghiên cứu và tổng hợp từ các dự án FDI ở các lĩnh vực, vốn FDI có một số đặc điểm cơ bản sau:

Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài không chỉ là vốn (tiền) đơn thuần mà còn bao gồm cả công nghệ, kĩ thuật, bí quyết kinh doanh, trình độ quản lý… Có thể coi là một hình thức đầu tư hoàn chỉnh nhằm nâng cao chất lượng dự án hoặc sản phẩm tăng tính cạnh tranh trên thị trường. Đây là hình thức góp vốn hiệu quả cao mà các vốn khác khó có được.

Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài cần đảm bảo lượng vốn tối thiểu nhất định thì chủ đầu tư mới được trực tiếp tham gia quản lý, điều hành dự án mà chủ đầu tư góp vốn. Theo điều 4 của Nghị định 78/2007 quy định vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư phải đạt tỷ lệ tối thiểu từ 10% - 30% tổng vốn đầu tư của dự án (tuỳ theo quy mô của dự án) được tổ chức dưới các hình thức: BOT, BTO, BT.

Mức độ của vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài vào các dự án sẽ quyết định mức độ tham gia quản lý, điều hành dự án của chủ đầu tư. Góp vốn càng nhiều thì mức độ tham gia quản lý, điều hành càng cao. Số lượng vốn mà chủ đầu tư góp sẽ phân định các hình thức đầu tư. Nếu nhà đầu tư nước ngoài góp 100% vốn thì doanh nghiệp đó hoàn toàn do chủ đầu tư nước ngoài điều hành.

Mức độ vốn đầu tư quyết định mức độ lợi nhuận của hiệu quả đầu tư (lợi nhuận theo tỉ lệ góp vốn).

Nguồn vốn FDI được sử dụng theo mục đích của chủ đầu tư nước ngoài trong khuôn khổ luật Đầu tư nước ngoài của nước sở tại.

Nước tiếp nhận đầu tư chỉ có thể định hướng một cách gián tiếp việc sử dụng vốn đó vào những mục đích mong muốn thông qua các công cụ như: thuế, giá thuê đất, các quy định để khuyến khích hay hạn chế đầu tư trực tiếp nước ngoài vào một lĩnh vực, một ngành nào đó. Điều này có nghĩa vốn FDI ít phụ thuộc hơn vào chính trị và cũng không gây nên tình trạng nợ cho nước chủ nhà.

Các loại hình vốn FDI: Các loại hình vốn FDI được phân chia theo các góc độ khác nhau đó là: (a) *Phân theo bản chất đầu tư:* Đầu tư phương tiện hoạt động; Mua lại và sáp nhập; (b) *Phân theo tính chất dòng vốn:* Vốn chứng khoán; Vốn tái đầu tư; Vốn vay nội bộ hay giao dịch nợ nội bộ; (c) *Phân theo động cơ của nhà đầu tư:* Vốn tìm kiếm tài nguyên; Vốn tìm kiếm hiệu quả; Vốn tìm kiếm thị trường.

d. Vốn thu hút theo hình thức hợp tác công – tư (PPP)

Khái niệm về vốn theo PPP

Có nhiều định nghĩa về vốn theo hình thức hợp tác nhà nước – tư nhân (PPP - Public – Private Partnership) như:

Theo Ngân hàng thế giới (WB): PPP là quan hệ đối tác giữa khu vực công và khu vực tư để thực hiện một dự án hoặc một dịch vụ mà trước đó thường do khu vực công đảm nhiệm.

Theo vương Quốc Anh: PPP là hợp đồng mối quan hệ hợp tác giữa cơ quan Chính phủ với nhà cung cấp tư nhân trong cung ứng dịch vụ công, thể hiện bằng hợp đồng hoặc khế ước dài hạn (từ 10-50 năm).

VN, trong Quy chế thí điểm: Đầu tư PPP là việc Nhà nước và nhà đầu tư cùng phối hợp để thực hiện dự án phát triển kết cấu hạ tầng, cung cấp dịch vụ công trên cơ sở Hợp đồng dự án.

Theo ngân hàng phát triển Châu á (ABD): PPP là các mối quan hệ giữa nhà nước và tư nhân liên quan đến quản lý, đầu tư trong lĩnh vực CSHT 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 [98].

Theo Thân thanh Sơn, PPP trong phát triển GTĐB là: Việc thực hiện các dự án GTĐB trên cơ sở hợp đồng thỏa thuận về quyền, trách nhiệm và phân chia rủi ro giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư để xây dựng mới hoặc nâng cấp, quản lý và vận hành cung cấp các dịch vụ liên quan đến các công trình GTĐB [68].

Như vậy: *PPP là mô hình công – tư kết hợp trong đầu tư phát triển, cùng thực hiện một dự án lợi ích công, cùng chia sẻ nhiệm vụ và rủi ro, trong một liên doanh thông qua một hợp đồng thỏa thuận.*

Thu hút vốn đầu tư cho phát triển GTĐB theo hình thức PPP được hiểu là thu hút toàn bộ nguồn lực tham gia, đóng góp vào việc phát triển GTVT đường bộ bằng một hợp đồng giữa các đối tác khác nhau với sự tài trợ của Nhà nước.

Các loại hợp đồng theo hình thức PPP: *Việc thu hút vốn đầu tư ngoài NSNN phát triển GTĐB VN có các loại hình phổ biến sau:*

Hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (hợp đồng BOT): Là hợp đồng được ký giữa Cơ quan nhà nước có thẩm quyền và Nhà đầu tư để xây dựng, kinh

doanh công trình kết cấu hạ tầng trong một thời hạn nhất định, hết thời hạn, Nhà đầu tư chuyển giao không bồi hoàn công trình đó cho Nhà nước VN [78].

Hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao - Kinh doanh (hợp đồng BTO): Là hợp đồng được ký giữa Cơ quan nhà nước có thẩm quyền và Nhà đầu tư để xây dựng công trình kết cấu hạ tầng, sau khi xây dựng xong, Nhà đầu tư chuyển giao công trình đó cho Nhà nước VN. Chính phủ dành cho Nhà đầu tư quyền kinh doanh công trình đó trong một thời hạn nhất định để thu hồi vốn đầu tư và lợi nhuận [78].

Hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao (hợp đồng BT): Là hợp đồng được ký giữa Cơ quan nhà nước có thẩm quyền và Nhà đầu tư để xây dựng công trình kết cấu hạ tầng, sau khi xây dựng xong, Nhà đầu tư chuyển giao công trình đó cho Nhà nước VN. Chính phủ tạo điều kiện cho Nhà đầu tư thực hiện dự án khác để thu hồi vốn đầu tư và lợi nhuận hoặc thanh toán cho Nhà đầu tư theo thoả thuận trong Hợp đồng BT [78].

Hợp đồng Xây dựng – Sở hữu – Kinh doanh (hợp đồng BOO): Là hợp đồng được ký giữa Cơ quan nhà nước có thẩm quyền với Nhà đầu tư để xây dựng công trình kết cấu hạ tầng, sau khi xây dựng xong, Nhà đầu tư sở hữu công trình và thực hiện các hoạt động kinh doanh, cung cấp các sản phẩm, dịch vụ gắn với sử dụng, vận hành công trình theo những yêu cầu, điều kiện thỏa thuận trong Hợp đồng dự án.

Hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao - Thuê lại (hợp đồng BTL): Là hợp đồng được ký giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền với nhà đầu tư để nhà đầu tư thu xếp toàn bộ vốn đầu tư xây dựng công trình, sau khi xây dựng xong, nhà đầu tư chuyển giao công trình đó cho nhà nước VN và được nhượng quyền kinh doanh, cung cấp dịch vụ trên cơ sở khai thác công trình theo phương thức: cơ quan nhà nước có thẩm quyền thuê dịch vụ và thanh toán cho nhà đầu tư theo các điều kiện quy định.

Hợp đồng Xây dựng - Thuê dịch vụ - Chuyển giao (hợp đồng BLT): Là hợp đồng được ký giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền với nhà đầu tư để xây dựng công trình kết cấu hạ tầng, sau khi hoàn thành công trình, nhà đầu tư được quyền cung cấp dịch vụ trên cơ sở vận hành, khai thác công trình đó trong một thời hạn nhất định. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền cho thuê dịch vụ và thanh toán cho nhà đầu tư theo các điều kiện quy định. Hết thời hạn cung cấp dịch vụ, nhà đầu tư chuyển giao công trình đó cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

Hợp đồng Kinh doanh - Quản lý (hợp đồng O&M): Là hợp đồng được ký giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư để kinh doanh, khai thác, vận hành, cung

cấp dịch vụ và quản lý một phần hoặc toàn bộ công trình kết cấu hạ tầng theo những yêu cầu, điều kiện thỏa thuận trong hợp đồng dự án.

Hiện tại có 7 hình thức hợp đồng dự án là BOT, BTO, BT, BOO, BTL, BLT, O&M được quy định trong Nghị định số 15/2015/NĐ-CP. Ngoài ra các loại hợp đồng dự án khác do các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đề xuất trình Thủ tướng Chính phủ quyết định. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền ký kết hợp đồng dự án là Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh hoặc tổ chức, cơ quan được ủy quyền (Điều 3, Nghị định 15/2015/NĐ-CP) [15].

Các nhân tố tác động đến việc thu hút vốn theo hình thức PPP. Các nghiên cứu của các tác giả Esther Cheung, Chan Albert, Stephen Kajewski (2012), Flyvbjerg Bent, Holm Mette Skamris & Buhl Soren (2002), Li Bing, Akintoye, Edwards P.J. Hardcastle Cliff (2005), Qiao Lin, Wang Shouqing, Tiong Robert & Chan Albert (2001) [89]… có đồng quan điểm về các nhân tố tác động đến sự thành công của hình thức PPP.

Các nghiên cứu ở trong nước cũng thống nhất quan điểm: Sự thành công của các dự án đầu tư phát triển CSHT GTĐB theo hình thức PPP thể hiện qua các hình thức hợp đồng dự án đa dạng, thu hút được sự cam kết của Nhà nước, sự quan tâm của đối tác tư nhân. Đồng thời, khi Nhà nước và đối tác tư nhân cùng tham gia vào hình thức PPP trong phát triển CSHT GTĐB cần xác định được cơ cấu tài trợ và phân bổ rủi ro phù hợp để tăng sức hấp dẫn cho các dự án PPP. Các nghiên cứu nhìn chung đã xác lập được bốn nhân tố chính:

Vai trò của Chính phủ: Chính phủ giữa vai trò rất quan trọng trong việc phát triển và quản lý các dự án trong hình thức PPP. Một cơ chế không phù hợp hoặc năng lực của Chính phủ yếu kém đều dẫn đến thất bại [94]. Nhiệm vụ của Chính phủ là phải tạo lập những điều kiện thuận lợi nhất để các nhà đầu tư tham gia vào PPP. Cụ thể: Môi trường đầu tư hấp dẫn; Môi trường kinh tế vĩ mô ổn định; khung pháp lý đầy đủ [103]; Làm gia tăng niềm tin của nhà đầu tư tư nhân; Tránh những rủi ro tiềm tàng và đảm bảo dự án đạt hiệu quả đầu tư. Chính phủ cũng cần có các chính sách hỗ trợ [87].

Mặc dù với các dự án PPP, đối tác tư nhân tham gia và chịu trách nhiệm chủ yếu, nhưng Chính phủ cũng cần tích cực tham gia suốt vòng đời dự án để đảm bảo dự án đáp ứng các mục tiêu. Đồng thời, Chính phủ cần thành lập được một cơ quan giám sát và hợp tác [94] để xử lý các vấn đề phát sinh, quản lý chất lượng dự án.

Năng lực của nhà đầu tư: Thành công của dự án PPP cũng phụ thuộc nhiều vào đối tác tư nhân. Khi tham gia dự án, đối tác tư nhân có trách nhiệm tài trợ vốn, thiết kế xây dựng, vận hành, bảo dưỡng và cung cấp dịch vụ cho đến khi kết thúc thời gian chuyển nhượng quyền. Đồng thời, để đảm bảo thu hút được nhà đầu tư có năng lực phía nhà nước cần xây dựng quy trình đấu thầu minh bạch và cạnh tranh.

Cơ cấu tài trợ cho các dự án PPP: Các dự án đầu tư CSHT GTĐB với nhiều yếu tố rủi ro và mức rủi ro cao nên tài trợ từ vay nợ của đối tác tư nhân bị hạn chế, do đó, Nhà nước cần mở rộng biên độ hỗ trợ nhằm tăng tính khả thi về tài chính của dự án.

Các bằng chứng lý luận và thực nghiệm đều cho thấy cơ cấu tài trợ rất quan trọng đối với thành công của các dự án PPP [104]. Ngoài ra, theo Esther (2012) để tăng sức hấp dẫn cho các dự án PPP, Chính phủ cần cung cấp các hỗ trợ riêng biệt hoặc thực hiện bảo lãnh. Có nhiều hình thức hỗ trợ được sử dụng như:

Hỗ trợ trực tiếp: Như góp vốn, miễn giảm hoặc gia hạn nộp thuế sử dụng đất để đầu tư.

Hỗ trợ gián tiếp: Cung cấp sự trợ giúp cho đối tác tư nhân thông qua bảo lãnh khoản vay, bảo lãnh doanh thu tối thiểu (phù hợp với các dự án mà doanh thu từ thu phí không đủ bù đắp chi phí đầu tư), đảm bảo tỷ giá, bảo hiểm rủi ro bất khả kháng,…

Sự hỗ trợ của Chính phủ ở mức phù hợp sẽ giúp cải thiện điều kiện tài chính và tăng tính hấp dẫn của các dự án PPP.

Phân bố các yếu tố rủi ro cho các bên tham gia trong dự án: Theo Flyvbjerg và cộng sự (2002)[89] đã kiểm tra 258 dự án đầu tư CSHT GTĐB lớn ở 20 quốc gia và nhận thấy rằng rủi ro chi tiêu quá mức xuất hiện ở 90% dự án được kiểm tra. Khoảng 70% các dự án được thực hiện theo hình thức truyền thống.

Bên cạnh các rủi ro trên, hình thức PPP trong GTĐB còn xuất hiện một số rủi ro khác do tính chất phức tạp của nó.

Guasch (2004)[90] đã phân tích hơn 1.000 hợp đồng nhượng quyền đạt được ở Mỹ Latin và Ca-ri-bê giữa thập niên 80 và 2000, và đã tìm thấy một tỷ lệ đàm phán lại hợp đồng cao, chủ yếu là khởi xướng từ các đối tác tư nhân. *Guasch (2004)* đã nhận thấy các lý do chủ yếu của việc phải đàm phán lại là những cú sốc kinh tế vĩ mô, rủi ro khung pháp lý và rủi ro chính trị.

Li và cộng sự (2005) [96], Sachs và cộng sự (2007) [104]; Wang và cộng sự (2000), ... đều thống nhất được rằng để các dự án hình thức PPP thành công phụ thuộc rất nhiều vào xác định các yếu tố rủi ro. Các rủi ro của dự án trong hình thức PPP phát

triển CSHT GTĐB thường bị ảnh hưởng bởi quy mô, đặc điểm dự án, loại hợp đồng. Ngoài ra, mức độ quan trọng của rủi ro cũng khác nhau giữa các dự án hoặc giữa các quốc gia, như rủi ro chính trị sẽ quan trọng hơn tại các quốc gia đang phát triển.

Đặc điểm nổi bật của các dự án CSHT GTĐB là rủi ro cao do thâm hụt vốn, thời gian thực hiện dự án dài và nhiều bên tham gia, do đó, cần thiết phải chia sẻ rủi ro cho các đối tác tin cậy nhằm đạt được hiệu quả đầu tư trong hình thức PPP phát triển CSHT GTĐB [95].

Các nghiên cứu đều đã kết luận, giữa các nước phát triển và đang phát triển không có sự khác biệt về các nhân tố tác động đến thành công của hình thức PPP. Tuy nhiên, phân bổ rủi ro và cấu trúc tài trợ được quan tâm nhiều hơn ở các nước phát triển, còn đối với các nước đang phát triển thì cần tập trung cả bốn nhân tố [87].

e. Kinh nghiệm rút ra cho phát triển GTĐB VN

Để thu hút vốn đầu tư theo hình thức PPP đạt được hiệu quả ở nước ta, cần có một chính sách tổng thể và phù hợp với xu thế phát triển của xã hội. Để làm được điều này thì PPP trong phát triển CSHT GTĐB cần phải: Có sự cam kết mạnh mẽ và nhất quán của Nhà nước; Tạo lập môi trường pháp lý đồng bộ; Thành lập được một tổ chức chuyên trách về PPP; Lựa chọn được dự án hiệu quả về tài chính và chia sẻ rủi ro phù hợp giữa Nhà nước và đối tác tư nhân; Lựa chọn nhà đầu tư thực hiện các dự án phát triển CSHT GTĐB theo hình thức PPP trên cơ sở cạnh tranh công bằng, minh bạch, hiệu quả kinh tế.

1.3. Thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB

1.3.1. Khái niệm thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB

Qua nghiên cứu và phân tích các nghiên cứu, đề tài xác định khái niệm thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đồng bộ làm cơ sở cho nghiên cứu là: *Thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB là việc áp dụng tổng thể các giải pháp khoa học (cơ chế, chính sách, truyền thông, công nghệ .v.v....) để các nhà đầu tư trong và ngoài nước bỏ vốn để đầu tư trực tiếp hoặc gián tiếp bằng các hình thức khác nhau, phù hợp với lợi ích của cả nhà đầu tư, của xã hội và quản lý nhà nước theo đúng quy định của pháp luật nhằm phát triển GTĐB ở VN.*

Để tăng cường thu hút vốn đầu tư, nhà quản lý (Nhà nước) cần quan tâm đến số lượng và chất lượng đầu tư:

Về số lượng: Khi đất nước còn nghèo, nguồn vốn ngân sách còn hạn hẹp, chúng ta cần tìm mọi cách để thu hút vốn đầu tư các thành phần kinh tế để đầu tư CSHT xã

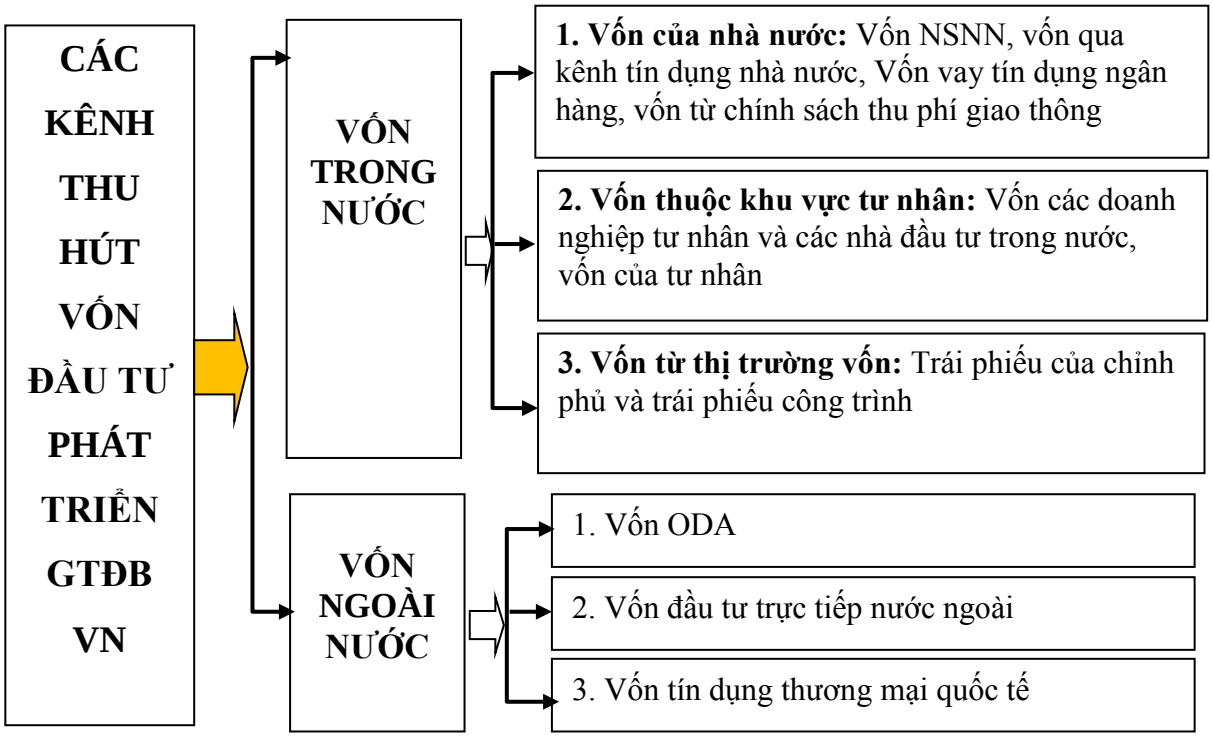
hội, đặc biệt là CSHT GTĐB. Mục tiêu lúc này là nhấn mạnh đến sự gia tăng về số lượng các dự án phát triển GTĐB về vốn đăng kí, vốn thực hiện và đối tác đầu tư.

Về chất lượng: Việc coi trọng về chất lượng của các công trình và hiệu quả của đầu tư. Hiệu quả của đầu tư bao gồm: Sự bền vững của công trình, hiệu quả về kinh tế - xã hội, hiệu quả tài chính, hiệu quả về chính trị, văn hóa, môi trường v.v…

Trong giai đoạn hiện nay, việc đảm bảo về chất lượng là một yếu tố quan trọng để thúc đẩy thu hút đầu tư vì nó đảm bảo cho sự phát triển bền vững, ổn định, lâu dài.

1.3.2. Các kênh thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN

Trên bình diện vĩ mô, các kênh thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN bao gồm nguồn vốn đầu tư trong nước và nguồn vốn đầu tư từ nước ngoài. Các kênh trong nước và nước ngoài luôn có những thay đổi cho phù hợp với điều kiện phát triển kinh tế, chính trị, xã hội cả trong và ngoài nước trong từng giai đoạn, trong từng thời kì nhất định. Kênh thu hút vốn được biểu thị quả biểu đồ sau đây:



Sơ đồ.1.1. Các kênh thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN

a. Kênh thu hút vốn đầu tư trong nước

Nguồn vốn đầu tư trong nước là phần tích lũy của nội bộ nền kinh tế bao gồm tiết kiệm của khu vực dân cư, các tổ chức kinh tế, doanh nghiệp và tiết kiệm của chính phủ được huy động vào quá trình tái sản xuất của xã hội. Thu hút vốn đầu tư trong nước vào phát triển GTĐB VN cần tính đến các nguồn sau:

Vốn của nhà nước bao gồm:

Vốn NSNN: NSNN từng là nguồn vốn chủ yếu, chiếm tỉ trọng lớn trong việc phát triển GTĐB VN, đóng vai trò là nguồn vốn chủ đạo đồng thời cũng là nguồn vốn đối ứng cần thiết để thu hút và khai thác hiệu quả nguồn vốn nước ngoài. Tuy nhiên, trong nhiên trong những năm ngần đây vốn NSNN đầu tư vào GTĐB càng ngày càng giảm đi, vì vậy, để có được nguồn vốn ngân sách lớn, các đơn vị chủ quản và đặc biệt là Bộ GTVT cần phải có quy hoạch, chiến lược để phát triển GTĐB trong cả ngắn hạn và dài hạn, từ đó chuẩn bị kế hoạch tài chính cho đầu tư phát triển dài hạn.v.v... những việc này cần thống nhất trong hệ thống quản lý mới có thể phát huy hiệu quả cao.

Vốn qua kênh tín dụng nhà nước: Vốn tín dụng nhà nước là vốn vay của nhà nước với lãi suất ưu đãi của nhà nước. Vốn tín dụng nhà nước được sử dụng để tài trợ toàn bộ hoặc tài trợ một phần cho các công trình kinh tế quan trọng, có hiệu quả và khả năng thu hồi vốn lớn.

Ở VN, vốn tín dụng ưu đãi của nhà nước được áp dụng từ sau năm 1995. Việc vay tín dụng nhà nước để phát triển GTĐB cần chú ý đến thu hồi vốn đầu tư và hiệu quả đầu tư. Việc chú trọng hiệu quả đầu tư sẽ dẫn đến khả năng huy động vốn qua kênh tín dụng. Nếu hiệu quả đầu tư tốt ở nhiều mặt sẽ giúp việc thu hút vốn được nhanh chóng, đa dạng và hiệu quả. Do đó, trước khi vay tín dụng, nhà đầu tư không chỉ tính toán dự án xây dựng mà cần tính toán khả năng khai thác kinh doanh, dự tính các nguồn thu đảm bảo kinh doanh có lãi và trả được nợ sau khi dự án hoàn thành. Theo tác giả Đặng Thị Hà, tín dụng đầu tư phát triển của nhà nước ngày càng đóng vai trò quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội. Nếu như thời kì trước năm 1990, vốn tín dụng đầu tư phát triển của nhà nước chưa được sử dụng như vai trò là một công cụ quản lý và điều tiết vĩ mô nền kinh tế, thì đến giai đoạn 1991- 1995, nguồn vốn này đã có những mức tăng đáng kể và dần trở thành một công cụ điều tiết vĩ mô quan trọng trọng hệ thống công cụ chính sách đầu tư của nhà nước. Giai đoạn 1991 - 1995, vốn tín dụng đầu tư chiếm 5,6% tổng vốn đầu tư toàn xã hội, thì giai đoạn 2001 - 2005, con số này là 14% tổng vốn đầu tư toàn xã hội [43].

Vốn vay tín dụng ngân hàng: Nguồn vốn vay dài hạn ở các ngân hàng đầu tư phát triển và các ngân hàng thương mại là phong phú, khối lượng vay theo dự án không hạn chế nhưng lãi suất cao. Vốn vay tín dụng ngân hàng có thể sử dụng cho nhiều mục đích và cho các nhà đầu tư vay để phát triển các dự án BOT. Tuy nhiên, nguồn vốn

này nên chủ yếu tập trung cho thay đổi thiết bị, công nghệ và những công trình có hiệu suất khai thác cao, thời gian thu hồi vốn nhanh.

Vốn từ chính sách thu phí giao thông: Thu phí giao thông nhằm tăng nguồn thu cho NSNN để đầu tư trở lại cho giao thông, duy trì và phát triển hệ thống đường bộ và thành lập quỹ hỗ trợ phát triển giao thông. Các loại phí đã và đang thu bao gồm: Thu qua xăng dầu, phí qua phà, cầu phao, phí qua cầu, đường bộ mới được cải tạo, nâng cấp hoặc xây dựng mới, các lệ phí khác có liên quan đến sử dụng phương tiện cơ giới. Phương hướng trong những năm tới là tiếp tục mở rộng diện thu phí qua cầu, đường mới xây dựng, cải tạo, nâng cấp và tiếp tục hoàn thiện mức phụ thu qua xăng dầu, với quan điểm người sử dụng đường phải trả phí đường.

Vốn thuộc khu vực tư nhân

Vốn của các doanh nghiệp tư nhân và các nhà đầu tư trong nước: Huy động các doanh nghiệp, các nhà đầu tư trong nước đầu tư xây dựng theo hình thức BOT. Các doanh nghiệp trong nước đã liên doanh, liên kết với nhau đầu tư xây dựng các công trình giao thông… đây là mô hình tốt cần được nhân rộng bằng các chính sách ưu đãi của nhà nước.

Vốn bằng phương thức cổ phần hóa doanh nghiệp Nhà nước: Đây là hình thức thu hút vốn đầu tư từ khu vực kinh tế tư nhân cho việc xây dựng và bảo trì các công trình giao thông. Một số hình thức cổ phần hóa như: Cho thuê hoặc đấu thầu kinh doanh các công trình; Liên doanh với tư nhân xây dựng cầu, đường bộ.

Vốn dân cư: Việc huy động vốn từ dân cư chủ yếu để xây dựng đường GTNT phải dựa trên quan điểm phát triển GTNT là sự nghiệp của toàn dân, nhân dân làm là chính, Nhà nước hỗ trợ và tổ chức thực hiện theo phương châm dân biết, dân làm, sử dụng và quản lý. Trên cơ sở các quan điểm đó, các sở GTVT phối hợp với các cấp chính quyền, tập trung chỉ đạo huy động vốn theo các biện pháp: Huy động ngày công nghĩa vụ; Huy động ngày công lao động công ích. Hình thức này được áp dụng cho mọi đối tượng đang sống trên địa (trong độ tuổi lao động); Huy động sự đóng góp của nhân dân theo diện tích canh tác; Huy động vốn từ ngân sách xã; Thu phí chợ, các trung tâm giao dịch, dịch vụ; Huy động vốn đóng góp của các đơn vị kinh tế hoạt động trên địa bàn; Xây dựng dự án nhỏ tranh thủ vốn vay của nước ngoài; Sử dụng có hiệu quả nguồn vốn của Nhà nước hỗ trợ.

Vốn từ thị trường vốn

Vốn từ trái phiếu chính phủ: Trái phiếu chính phủ là những trái phiếu do Chính phủ phát hành nhằm mục đích bù đắp thâm hụt ngân sách, tài trợ cho các công trình phúc lợi công cộng trung ương và địa phương hoặc làm công cụ điều tiết tiền tệ. Đặc điểm của trái phiếu chính phủ là không có rủi ro thanh toán và có độ thanh khoản cao. Do đó, lãi suất của trái phiếu chính phủ được xem là căn cứ chuẩn ấn định mức lãi suất của các công cụ nợ khác có cùng kỳ hạn. Có thể kể đến 2 loại trái phiếu chính phủ như sau: *Trái phiếu kho bạc* (Treasury bonds)*:* Do Kho bạc thay mặt Chính phủ phát hành để huy động vốn dài hạn nhằm tài trợ cho Chi tiêu NSNN. • Công trái nhà nước (State bonds): Là loại trái phiếu dài hạn đặc biệt, được phát hành từng đợt, không thường xuyên. Loại này khá được ưa chuộng vì không có rủi ro, mặc dù lãi suất tương đối thấp nhưng lại không phải chịu thuế; *Vốn từ phát hành trái phiếu công trình*: Đây là một hình thức huy động vốn trong dân để đầu tư phát triển CSHT giao thông mà các nước phát triển vẫn đang làm. Việc phát hành trái phiếu công trinh có ưu điểm là Nhà nước có nguồn vốn đầu tư mà không phải vay của nước ngoài, không phải phát hành tiền, tránh được làm phát và tăng giá mặt hàng khác, làm tăng tiết kiệm xã hội, tạo thói quen tiết kiệm và tiêu dùng hợp lý trong dân. Trái phiếu công trình được phát hành phải có lãi suất hấp dẫn và thời hạn vay không nên quá dài mới khuyến khích được người mua.

b. Kênh thu hút vốn đầu tư nước ngoài

Nguồn vốn đầu tư nước ngoài bao gồm toàn bộ phần tích lũy của cá nhân, các doanh nghiệp, các tổ chức kinh tế và chính phủ của các nước có thể huy động vào quá trình đầu tư phát triển của VN. Đây chính là dòng vốn quốc tế chuyển giao giữa các quốc gia trên thế giới. Đối với các nước kém phát triển, đây là một nguồn vốn vô cùng quan trọng đối với việc thu hút vốn đầu tư phát triểm. Nguồn vốn nước ngoài gồm:

Nguồn vốn ODA: Đây là một nguồn vốn quan trọng đối với đầu tư cho hệ thống đường bộ nhưng phải xem xét tỉ trọng giữa vốn vay nước ngoài và vốn trong nước, đảm bảo sự cân đối hài hòa, tránh tình trạng do vay vốn nước ngoài phải kèm theo vốn đối ứng lớn nên số vốn trong nước còn lại để bố trí cho các loại đường khác còn ít, không cân đối. Hiệu quả của việc thu hút vốn ODA phụ thuộc vào nhiều yếu tố như tỉ trọng vốn, mức độ thu hồi vốn, quản lý nhà nước.v.v… Tuy nhiên, thu hút vốn ODA vào đầu tư dự án GTĐB vừa cần phải tuân thủ pháp luật VN vừa phải phù hợp với thông lệ quốc tế.

Nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI): Bao gồm vốn của các cá nhân hay tổ chức nước ngoài đầu tư vào VN dưới dạng đầu tư trực tiếp, bao gồm: Doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài, doanh nghiệp liên doanh và hợp đồng hợp tác kinh doanh. Thông thường chỉ những công trình GTVT có tính thương mại cao, có thể thu hồi vốn nhanh như các cảng biển lớn, cầu, đường tại các khu vực kinh tế phát triển có lưu lượng giao thông cao, nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách lớn mới thu hút được nguồn vốn này.

Nguồn vốn tín dụng từ các ngân hàng thương mại quốc tế: Nguồn vốn này không gắn với các điều kiện về chính trị và xã hội. Tuy nhiên, để vay được nguồn vốn tín dụng này không hề dễ dàng, nó đòi hỏi nhiều điều kiện khắt khe như mức lãi suất cao, thời gian trả nợ nghiêm ngặt. Các nước kém phát triển rất khó khăn trong việc tiếp cận nguồn vốn này do khó thỏa mãn được các điều kiện của nguồn vốn.

1.3.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB

Yếu tố kinh tế: Mức tăng trưởng GDP: Mức tăng trưởng này do nhiều yếu tố kinh tế xã hội tác động, khi mạng lưới đường hợp lý thì tổng sản phẩm quốc nội có xu hướng tăng vì được xây dựng mới, nâng cấp hay cải tạo làm lưu thông hàng hóa thuận lợi hơn, nhanh hơn, đi lại dễ dàng thúc đẩy các lĩnh vực khác có cơ hội phát triển hơn so với trước khi đầu tư xây dựng. Tình hình phân bố lực lượng sản xuất trên địa bàn sẽ có những thay đổi theo hướng tích cực. Việc đầu tư xây dựng một tuyến đường sẽ thu hút và tạo nhiều cơ hội đầu tư cho các lĩnh vực như công nghiệp - nông nghiệp - du lịch, do đó sẽ có những biến động của các ngành sản xuất và làm tăng mức thu nhập dân cư của khu vực có dự án đầu tư. Khi đó đời sống kinh tế xã hội sẽ nâng cao, rút ngắn khoảng cách địa lý đến các vùng... Giao thông đi lại thuận lợi cũng làm ảnh hưởng đến khả năng phân bố dân cư, qui mô dân số của khu vực. Mật độ dân cư khu vực có tuyến đường mới đi qua hoặc nâng cấp, cải tạo sẽ tăng. Thành phần dân cư, phong tục tập quán dân cư phong phú hơn hơn góp phần giao lưu văn hóa giữa các vùng miền với nhau. Mức độ phát triển kinh tế với GTĐB có mối quan hệ qua lại 2 chiều với nhau. GTĐB phát triển sẽ kéo theo mức độ của phát triển kinh tế. Mức độ phát triển kinh tế hay mức độ tiềm năng của phát triển kinh tế sẽ là động lực lớn để phát triển GTĐB.

Yếu tố về chính trị - xã hội: Sự ổn định về chính trị và xã hội là yếu tố vô cùng quan trọng trong việc thu hút vốn đầu tư vào phát triển các lĩnh vực, đặc biệt là lĩnh

vực phát triển GTĐB - một lĩnh vực đòi hỏi nguồn vốn đầu tư nhiều và dài hạn. Bất cứ một sự xáo trộn nào đó về chính trị - xã hội sẽ có tác động ngay lập tức đến việc thu hút vốn, vì vậy, cần tăng cường hơn nữa sự ổn định về chính trị và xã hội, tạo ra sự phát triển ổn định và bền vững. Tình hình về chính trị - xã hội trong khu vực và trên thế giới có tác động lớn đến không chỉ là việc tìm kiếm các nguồn vốn đầu tư mà cả các nguồn vốn đang đầu tư. Các nhà đầu tư rất quan tâm đến vấn đề này vì nó có ảnh hưởng trực tiếp đến sự phát triển kinh tế của một quốc gia, khu vực và trên thế giới.

Điều kiện tự nhiên: Đầu tư xây dựng các công trình giao thông cần chú ý đến vị trí địa lý, địa hình, thời tiết, khí hậu, thuỷ văn, tình hình phân bố tài nguyên:

Về vị trí địa lý: Số liệu về vị trí địa lý xác định được khu vực của dự án nằm ở vị trí nào, tiếp giáp với huyện nào, tỉnh nào, miền nào… So sánh trước và sau khi dự án hình thành về các vấn đề có liên quan như: đảm bảo an ninh, quốc phòng, đối với phát triển kinh tế văn hóa nơi dự án sẽ triển khai cũng như đối với quốc gia. Khả năng liên kết nội vùng, liên vùng và khu vực hiện tại và tương lai ở mức độ nào. Từ đó có thể tính đến hiệu quả về mặt kinh tế xã hội như thúc đẩy phát triển sản xuất, lưu thông với các khu vực lân cận thuận lợi hơn, giao lưu văn hóa giữa các khu vực ...

Địa hình: Do đặc điểm địa hình có ảnh hưởng đến vị trí xây dựng công trình, đến mạng lưới tuyến đường, liên quan đến chi phí xây dựng nên cũng tác động đến hiệu quả đầu tư. Chính vì vậy cần mô tả khái quát khu vực có dự án đầu tư thuộc loại địa hình đồng bằng, đồi núi, vùng trung du để xác định các thông số kỹ thuật, vật liệu, giải pháp thi công phù hợp góp phần nâng cao hiệu quả đầu tư. Địa hình thuận lợi thì chiều dài tuyến đường sẽ ngắn hơn, hay ít dốc hơn, do đó sẽ giảm chi phí đầu tư.

Thời tiết, khí hậu, thuỷ văn: Thời tiết, khí hậu, thuỷ văn có ảnh hưởng đến kết cấu xây dựng, cao độ, tuổi thọ và chất lượng công trình. Ngoài ra, thời tiết có liên quan trong suốt quá trình thực hiện, khai thác và sử dụng dự án. Địa chất công trình sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến nền móng công trình, địa chất yếu, phức tạp thì sẽ tăng chi phí xây dựng hay chế độ thuỷ văn sẽ ảnh hưởng đến cao độ công trình... Bên cạnh đó, hệ thống sông ngòi, chế độ thuỷ văn các con sông: mực nước trung bình, cao, thấp, tốc độ dòng chảy, khả năng phát triển giao thông thuỷ. Tình hình lũ lụt, chế độ thuỷ triều hàng ngày và diễn biến trong tháng, trong năm… cũng có những tác động lớn đến việc xây dựng và khai thác công trình giao thông.

Tình hình phân bố tài nguyên: Nguồn tài nguyên bao gồm: Tài nguyên đất, nước, rừng, biển, tài nguyên thuỷ, hải sản, khoáng sản, các mỏ vật liệu xây dựng, tác động

lớn đến chi phí xây dựng và khai thác công trình. Tóm lại, điều kiện tự nhiên ảnh hưởng đến chi phí xây dựng công trình, do đó có tác động đến hiệu quả đầu tư.

Đặc điểm sản phẩm đầu tư và tổ chức thi công đường bộ: Đối với dự án đầu tư XDCB nói chung và phát triển GTĐB nói riêng, với thời gian thực hiện dự án thường kéo dài nhiều tháng, nhiều quí, đôi khi vài hàng năm, do đó yếu tố trượt giá cũng ảnh hưởng không nhỏ đến việc thu hút vốn đầu tư cho dự án. Ngoài ra, nguồn vốn dành cho phát triển GTĐB rất lớn cũng tác động trực tiếp đến tiến độ thực hiện dự án. Thời gian triển khai thực hiện dự án càng nhanh thì dự án có cơ hội giảm bớt chi phí vì yếu tố giá bị ảnh hưởng bởi thời gian. Vì vậy, muốn nâng cao hiệu quả đầu tư trước khi dự án hình thành thì phải xác định nguồn vốn rõ ràng vì nguồn vốn dồi dào sẽ quyết định đến tiến độ thực hiện dự án đầu tư.

Phân cấp quản lý nguồn vốn NSNN với các công trình GTĐB: Mỗi tỉnh thành đều có nguồn ngân sách để đầu tư các lĩnh vực, các ngành trong giới hạn nhất định, đặc biệt trong GTVT nói chung và trong đầu tư xây dựng GTĐB nói riêng. Một dự án dù cấp bách hay khả thi đến đâu mà hạn chế về nguồn vốn sẽ rất khó để đi đến quyết định đầu tư. Có thể nói đảm bảo nguồn vốn là một trong những nhân tố góp phần nâng cao hiệu quả đầu tư xây dựng. Việc quản lý ngồn vốn NSNN và quản lý các công trình GTĐB ở các cấp một cách khoa học và thực tiễn sẽ giúp cho dự án phát huy được hiệu quả và tăng cường khả năng thu hút vốn đầu tư.

Năng lực của các nhà thầu: **N**ăng lực của các nhà thầu tham thực hiện dự án góp phần không nhỏ đến chất lượng công trình. Một dự án dù có hoàn hảo đến đâu mà năng lực của các nhà thầu tham gia khảo sát, thiết kế, giám sát, thi công xây lắp còn hạn chế, yếu kém thì khả năng về hiệu quả khó đạt ở mức cao. Đồng thời tác động đến những vấn đề như chi phí, tiến độ và chất lượng dự án… Chính vì vậy để đảm bảo hiệu quả đầu tư nên chú trọng và quan tâm nhiều hơn nữa về năng lực của của các nhà thầu trực tiếp tham gia triển khai thực hiện dự án.

Khoa học công nghệ: Việc áp dụng tiến bộ khoa học công nghệ trong các lĩnh vực đầu tư xây dựng đã làm cho các sản phẩm trở nên tốt hơn, hoàn hảo hơn. Áp dụng khoa học công nghệ trong sản xuất đã góp phần tăng năng suất, tiết kiệm thời gian, giải phóng sức lao động. Trong ngành công nghiệp xây dựng đã có những thành tựu nổi bật và đột phá khi áp dụng kết quả tiến bộ của khoa học công nghệ vào công trình. Bắt đầu từ những khâu khảo sát, thiết kế đến việc sử dụng vật liệu, những công cụ, xe máy kể cả các biện pháp thi công… giảm đáng kể về thời gian, chi phí để đạt hiệu quả

hơn. Việc ứng dụng tiến bộ khoa học công nghệ vào quá trình đầu tư xây dựng GTĐB góp phần rút ngắn thời gian ở các khâu như qui hoạch, thiết kế, xây dựng… nâng cao chất lượng khai thác khi sử dụng kết quả dự án đầu tư…

*Khai thác, sử dụng***:** Bất kỳ sản phẩm nào cũng có những tiêu chí, những thông số kỹ thuật và công năng sử dụng cũng như tuổi thọ nhất định. Sản phẩm nào sử dụng đúng theo những yêu cầu đặt ra sẽ phát huy hiệu quả tốt nhất có thể. Các công trình giao thông được sử dụng trực tiếp thông qua người tham gia giao thông và các phương tiện giao thông, tác động đến kết cấu bề mặt đường.

Công tác quản lý, bảo trì, sửa chữa: Xây dựng kế hoạch bảo trì, bảo dưỡng định kỳ hay thường xuyên được cụ thể trong các dự án giao thông sẽ làm tăng tuổi thọ cho các công trình. Nếu hệ thống đường không được bảo trì, bảo dưỡng theo kế hoạch, các lợi ích của việc tiếp tục đầu tư cho hệ thống đường sẽ bị giảm đi rất nhiều bởi những hư hỏng cùng lúc của các con đường khác vừa được cải thiện. Như vậy, công tác bảo trì đóng vai trò rất quan trọng trong việc duy trì và phát triển hệ thống đường giao thông. Vì vậy cần xây dựng một phương pháp tiếp cận bảo trì phòng ngừa theo kế hoạch mới. Công tác bảo trì công trình theo kế hoạch rất có ý nghĩa vì việc này cho phép khai thác sử dụng dự án đạt hiệu quả cao.

Kết luận chương 1

Cơ sở lý luận là nền tảng quan trọng cho việc nghiên cứu thực tiễn và đề xuất giải pháp. Trong chương 1, tác giả đã hệ thống hoá được tổng thể cơ sở lý luận của đề tài một cách khoa học nhất gồm:

- Làm sáng tỏ các khái niệm: Khái niệm giao thông đường bộ và phát triển giao thông đường bộ. Đây là kim chỉ nam cho việc nghiên cứu các nội dung tiếp theo. Đề tài thống kê các phân loại giao thông đường bộ theo quy định của pháp luật, được phân chia thành các góc độ khác nhau và đặc điểm của giao thông đường bộ.
- Làm sáng tỏ lý luận về vốn đầu tư và vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ. Khi xác định rõ vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ gồm những gì sẽ là cơ sở xác định thu hút vốn toàn diện và đầy đủ nhất.
- Đưa ra khái niệm thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ, các kênh thu hút vốn đầu tư, những yếu tố có thể ảnh hưởng đến thu hút vốn đầu tư.

Cơ sở lý luận đã được chắt lọc và xây dựng mới làm định hướng nghiên cứu thực tiễn và đưa ra các giải pháp cho đề tài.

CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG THU HÚT VỐN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2001-2016

Luận án nghiên cứu cơ chế thu hút vốn đầu tư và thực trạng thu hút vốn đầu tư ở một số loại vốn cơ bản như: vốn NSNN, vốn ODA vốn FDI và vốn theo hình thức hợp tác công tư (PPP), từ đó đề xuất các giải pháp phù hợp và toàn diện để thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB trong giai đoạn tới.

2.1. Cơ chế thu hút vốn đầu tư cho phát triển GTĐB VN

Trước năm 1990, ở nước ta, hầu như toàn bộ chi cho đầu tư để phát triển kinh tế - xã hội đều là vốn đầu tư của NSNN (NSTW và NSĐP) bao gồm cả chi đầu tư xây dựng các công trình cầu đường giao thông.

Từ sau năm1990, xóa bỏ dần bao cấp nhà nước trong hoạt động đầu tư phát triển, thu hẹp đối tượng đầu tư từ vốn NSNN, mở rộng kênh huy động các nguồn vốn khác nhằm giảm bớt gánh nặng cho NSNN.

Ngày 20/10/1994, Chính phủ đã ban hành điều lệ mới về quản lý đầu tư và XDCB kèm theo NĐ 177/CP thay thế NĐ 385, đối tượng đầu tư vốn NSNN tiếp tục được thu hẹp trong phạm vi các dự án CSHT.

Ngày 16/07/1996 Chính phủ đã ban hành Cơ chế quản lý đầu tư và xây dựng theo NĐ 42 CP sau đó được bổ sung thêm NĐ 92 CP ngày 23/8/1997 về sửa đổi, bổ sung một số điều của NĐ 42.

Ngày 8/7/1999 Chính phủ đã ban hành quy chế quản lý đầu tư và xây dựng theo NĐ 52/1999/NĐ-CP và NĐ 12/2000/NĐ-CP ngày 5/5/2000 để bổ sung và sửa đổi một số điều của NĐ 42/CP.

Ngày 30/01/2003 chính phủ đã ban hành NĐ 07/2003/NĐ - CP về bổ sung, đổi mới một số điều của NĐ 52CP, 12CP. Như vậy, từ năm 1986 đến năm 2003 nhà nước đã ban hành 8 văn bản quy phạm, trong đó gồm 1 quyết định và 7 quy chế về quản lý đầu tư - xây dựng.

Nhìn chung cơ chế quản lý đầu tư được bổ sung, sửa đổi ngày một hoàn thiện hơn, nhờ đó công tác quản lý đầu tư và xây dựng trong thời gian đó đã có những chuyển biến tích cực, phát huy được nội lực trong việc huy động và sử dụng có hiệu quả vốn đầu tư, cho phép các đối tượng tham gia đầu tư và xây dựng được chủ động hơn đã có ảnh hưởng tích cực đến hoạt động huy động vốn của toàn xã hội nói chung và GTĐB nói riêng [20].

Hiện nay, cơ chế huy động và sử dụng các nguồn vốn bao gồm 7 loại: vốn NSNN, vốn tín dụng đầu tư, vốn tự bổ sung để đầu tư của các đơn vị kinh tế cơ sở, vốn vay nước ngoài, vốn viện trợ, vốn hợp tác liên doanh với nước ngoài, vốn thu hút từ nhân dân.

Như vậy, từ năm 1990, bình quân 2 năm lại thay đổi cơ chế quản lý đầu tư và xây dựng từ đó có sự thay đổi về cơ chế, chính sách huy động vốn đầu tư.

Từ sau năm 2003 đến nay, nhiều luật liên quan đến đầu tư, xây dựng nói chung và xây dựng phát triển GTVT nói riêng đã được ban hành.

Theo Luật Đầu tư 2005 tất cả các dự án có vốn nước ngoài không xác định tỷ lệ của nhà đầu tư nước vẫn phải xin cấp Giấy chứng nhận đầu tư. Theo Luật Đầu tư 2014 qui định đối với các dự án nhà đầu tư nước ngoài hoặc doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài góp vốn 51% vốn điều lệ mới phải xin Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư đối với dự án của nhà đầu tư nước ngoài. Đây thực sự là một bước mở nhằm góp phần thu hút, khuyến khích đầu tư đối với nhà đầu tư nước ngoài đầu tư tại VN

2.2. Thực trạng thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN

Phát triển CSHT giao thông là sự tổ hợp của nhiều lĩnh vực, nhiều ngành, trong đó đầu tư phát triển GTĐB chiếm vị trí quan trọng và tác động trực tiếp đến phát triển kinh tế, xã hội ngắn hạn và dài hạn. Từ năm 2001 đến 2016, Đảng, nhà nước đã chú trọng phát triển toàn diện CSHT giao thông VN. Thực trạng vốn đầu tư phát triển CSHT giao thông được xem xét dưới các góc độ sau đây:

2.2.1. Thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB giai đoạn 2001-2016

Giai đoạn 1991-2001: Từ 1991 đến 1995, các nguồn vốn đầu tư phát triển gồm: vốn NSNN, tín dụng nhà nước, vốn của doanh nghiệp nhà nước, vốn ngoài quốc doanh, vốn nước ngoài. Đến giai đoạn 1996 - 2001, sự biến đổi các nguồn vốn gồm có: vốn NSNN, vốn tín dụng đầu tư phát triển của nhà nước, vốn của doanh nghiệp nhà nước, vốn của khu vực tư nhân và dân cư, vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI). Như vậy, việc thu hút vốn đã có những chuyển biến rõ rệt trong việc huy động và sử dụng vốn đầu tư phát triển, các nguồn vốn huy động (đặc biệt là nguồn vốn trong nước) tăng lên đáng kể, được tập trung hơn để thực hiện các chương trình trọng điểm của Nhà nước.

Giai đoạn 2001 – 2010

a.Thu hút vốn đầu tư theo nguồn vốn vào CSHT giao thông từ năm 2001 – 2010:

Bảng 2.1. Sự chuyển biến thu hút các nguồn vốn đầu tư vào CSHT GTVT qua các năm

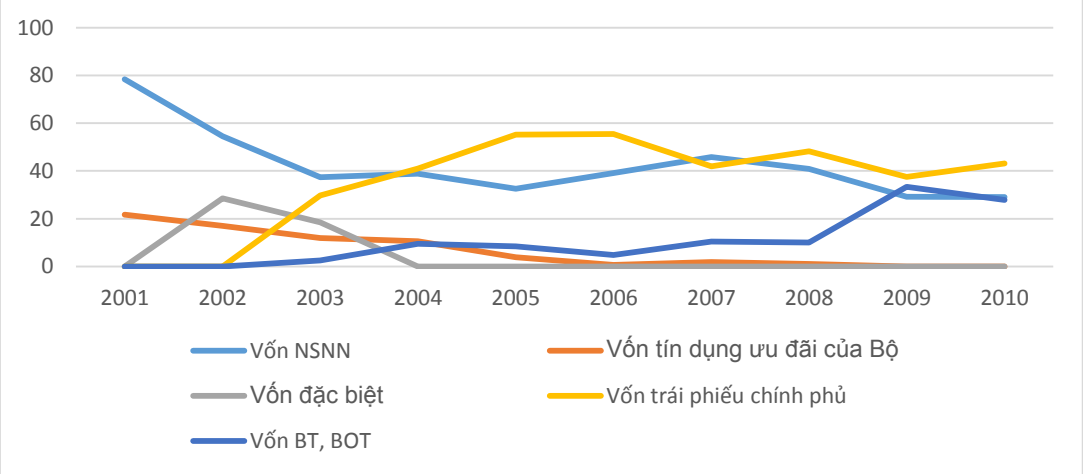
Đơn vi tính **%**

Nguồn vốn	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Vốn NSNN	78.34	54.54	37.33	38.86	32.48	39.04	45.82	40.79	29.18	29.08
Vốn tín dụng ưu đãi của Bộ	21.66	16.96	11.95	10.57	3.86	0.68	1.78	1.02	0	0
Vốn đặc biệt	0	28.5	18.41	0	0	0	0	0	0	0
Vốn trái phiếu chính phủ	0	0	29.76	41.04	55.2	55.5	41.95	48.17	37.47	43.06
Vốn BT,BOT	0	0	2.55	9.53	8.46	4.78	10.45	10.02	33.35	27.86

(nguồn: Vụ KH – ĐT, Bộ GTVT)

Số liệu bảng trên được biểu diễn dạng sơ đồ sau:

Đơn vị tính %



Biểu đồ 2.1.Sự chuyển biến thu hút các nguồn vốn đầu tư vào CSHT GTVT qua các năm (nguồn: Vụ KH – ĐT, Bộ GTVT)

Qua biểu đồ cho thấy tỷ lệ vốn NSNN trong tổng vốn đầu tư cho ngành GTVT ngày càng giảm dần từ năm 2001 đến năm 2010. Vốn tín dụng ưu đãi của Bộ GTVT và vốn đặc biệt cũng giảm dần. Trong đó, vốn trái phiếu chính phủ và đặc biệt là vốn BT và BOT đã tăng dần trong các năm (riêng năm 2001, 2002 là không có vốn BOT). Điều này cho thấy sự biến đổi từ vốn nhà nước sang việc thu hút vốn từ nhiều nguồn khác nhau, đặc biệt là nguồn đầu tư tư nhân.

b. Vốn đầu tư theo nguồn vốn so với GDP

Trong giai đoạn 2001 - 2010, vốn đầu tư cho cở sở hạ tầng tính theo nguồn vốn trên GDP quốc gia như sau:

Bảng 2.2. Vốn đầu tư theo nguồn vốn so với GDP của quốc giai giai đoạn 2001 – 2010

Khu vực	Tỷ lệ vốn đầu tư so với GDP (%)
NSNN	7 – 8
Tín dụng Nhà nước	5,6 – 6
DNNN	5,3 - 5,9
Khu vực tư nhân	7 – 8
FDI	5 – 6

(Nguồn: Bộ Kế hoạch & Đầu tư)

Qua bảng số liệu trên cho thấy: Nguồn vốn đầu tư phát triển CSHT đã được huy động ở nhiều nguồn khác nhau và với một tỷ lệ tương đương nhau (khác biệt giữa các nguồn không quá lớn). Điều này cho thấy việc huy động vốn toàn diện từ nhiều nguồn và sự tham gia của nhiều nguồn khác nhau là đúng đắn và có tính thực tiễn cao. Nếu có cơ sở pháp lý tốt và những điều kiện rõ ràng, ổn định thì sẽ huy động được nhiều vốn hơn nữa cho phát triển CSHT, tạo điều kiện tốt để phát triển nhanh CSHT giao thông cho VN.

c. Thực trạng thu hút vốn đầu tư phát triển CSHT xét theo ngành, lĩnh vực từ 2001đến 2010:

Tổng vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng toàn ngành GTVT khoảng 145.826 tỷ đồng, phân chia theo từng ngành, lĩnh vực sau đây:

Bảng 2.3. Cơ cấu vốn đầu tư theo ngành, lĩnh vực

Đơn vị: tỉ đồng

Ngành	Số vốn đầu tư	Tỉ lệ %	Vốn vay nước ngoài	Tỉ lệ % vốn vay nước ngoài
Đường bộ	127.741	87,60	27.646	21,64
Đường biển	11.278	7,73	3.962	35,13
Đường sắt	2.860	1,96	313	10,94
Hàng không	2.299	1,58	0	0
Đường sông	1.648	1,13	259	15,71
Tổng số	145.826	100	31.608	83,42

(Nguồn: Bộ GTVT 2010)

Qua bảng số liệu trên cho thấy, trong giai đoạn 2001 - 2010 vốn đầu tư phát triển CSHT giao thông được đầu tư vào tất cả các các ngành (Đường bộ, đường biển, đường sắt, đường sông, hàng không), tuy nhiên, tổng số vốn đầu tư cho GTĐB là chiếm nhiều nhất (87,6%). Ngành đường bộ được đầu tư gấp 11,3 lần so với ngành đường biển, gấp 44,7 lần so với ngành đường sắt; gấp 55,6 lần so với ngành hàng không, gấp 77,5 lần so với ngành đường sông. Mặc dù trong nhiều năm đầu tư như vậy và với

nguồn vốn lớn song hiện nay GTĐB vẫn còn thiếu nhiều, cần mở rộng, phát triển mới, nâng cấp và sửa chữa mới đáp ứng được nhu cầu phát triển giao thông cho đất nước.

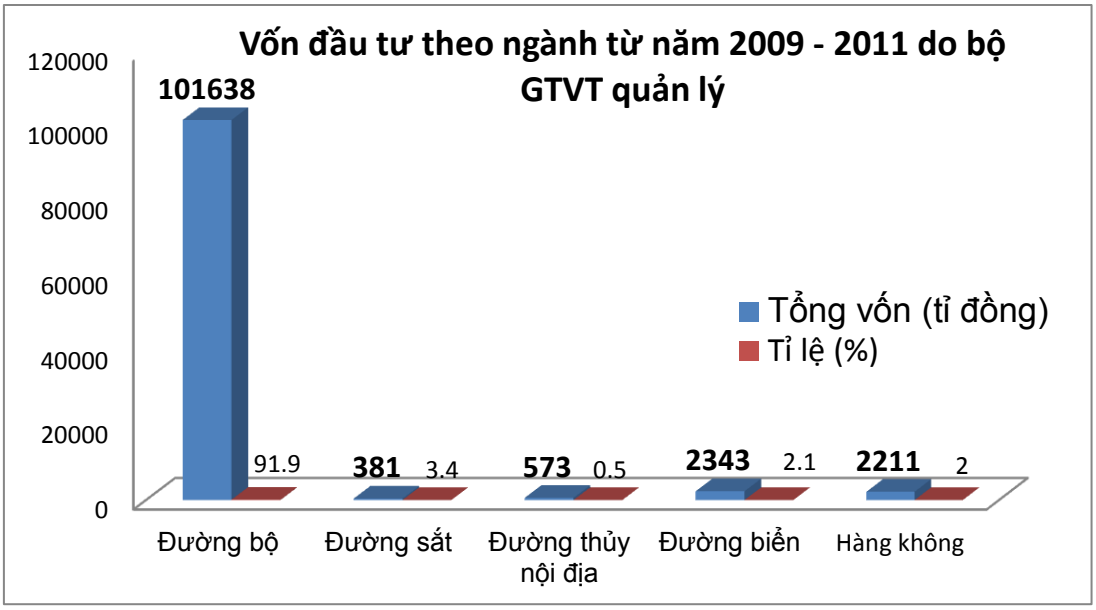
d. Thực trạng vốn đầu tư phát triển CSHT xét theo ngành, lĩnh vực từ năm 2009 - 2011 do trung ương quản lý:

Bảng 2.4. Tổng hợp chi vốn đầu tư xây dựng các công trình giao thông do Bộ GTVT quản lý giai đoạn 2009-2011

Đơn vị: tỷ đồng

Năm	Toàn ngành	Đường bộ	Đường sắt	Đường sông	Đường biển	Hàng không
2009	36.102	33.184	1.244	187	765	722
2010	39.372	36.189	1.357	204	834	787
2011	35.102	32.265	1.210	182	744	702
Cộng	110.576	101.638	3.810	573	2.343	2.211
Tỷ lệ	100%	91,9%	3,5%	0,5%	2,1%	2,0%

(*Nguồn: Vụ KHĐT Bộ GTVT)*



Biểu đồ 2.2. Biểu đồ cơ cấu vốn đầu tư xây dựng các công trình giao thông do Bộ GTVT quản lý giai đoạn 2009-201 (*Nguồn: Vụ KHĐT Bộ GTVT)*

2.2.2. Thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB xét theo nguồn vốn

Thực trạng chi vốn đầu tư chi cho phát triển GTĐB giai đoạn 2011-2016

Vốn đầu tư cho phát triển GTĐB từ 2011-2014 khoảng 115.625 nghìn tỷ đồng, trong đó: Vốn nước ngoài sử dụng cho đầu tư hạ tầng giao thông (do Bộ GTVT quản lý) bình quân hằng năm ở các giai đoạn 2001-2005, 2006-2010 và 2011-2014 lần lượt là 6; 12 và 37 nghìn tỷ đồng (khoảng 381; 634 triệu và 1,65 tỷ USD). Vốn nước ngoài chiếm tới gần 32% tổng chi đầu tư vào ngành giao thông, trong đó vốn ODA là chủ yếu với tỷ lệ 28%. Năm 2015 chi cho đầu tư GTĐB khoảng 66650 tỉ đồng chiếm

98,7% so với toàn ngành. Năm 2016 chi cho đầu tư GTĐB khoảng 45870 tỉ đồng chiếm 67,8%; so với toàn ngành.

2.2.2.1. Vốn NSNN cho phát triển hạ tầng giao thông

Sử dụng vốn NSNN trong phát triển hạ tầng giao thông VN được dựa theo quy mô, tính chất hoặc theo cấp quản lý.

Theo tính chất và quy mô: Dự án đầu tư xây dựng bao gồm Dự án quan trọng do quốc hội xem xét, quyết định về chủ trương đầu tư.

Các dự án còn lại được phân thành 3 nhóm: Dự án nhóm A, Dự án nhóm B, Dự án nhóm C. Theo các cấp quản lý: Dự án đầu tư xây dựng bao gồm dự án do trung ương quản lý và dự án do địa phương quản lý.

Đối với đầu tư từ ngân sách Trung ương được hình thành từ các khoản thu của ngân sách Trung ương nhằm để thực hiện đầu tư cho các dự án phục vụ cho lợi ích quốc gia.

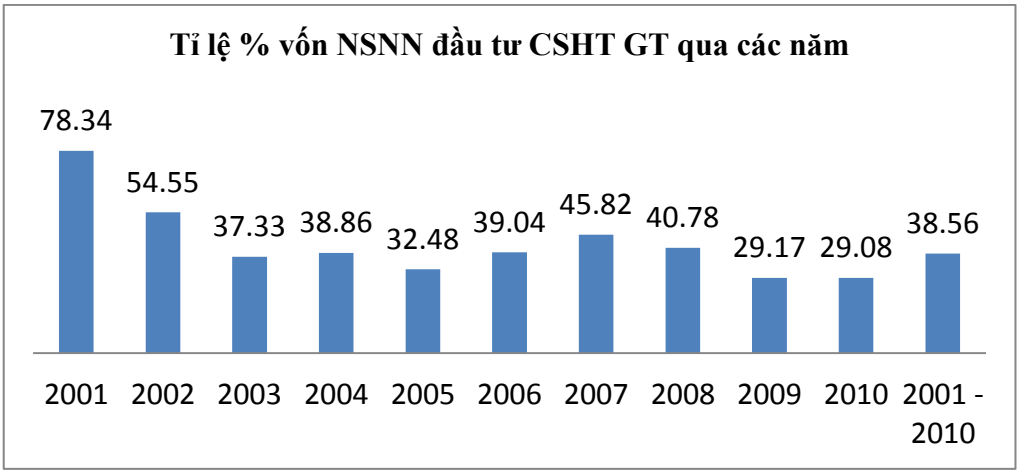
Đối với đầu tư từ ngân sách địa phương được hình thành từ các khoản thu của ngân sách địa phương nhằm để thực hiện đầu tư cho các dự án phục vụ cho lợi ích của từng địa phương đó. Đối với nguồn vốn này thông thường được giao cho các cấp chính quyền địa phương quản lý, sử dụng [7].

Theo các ngành: Dự án xây dựng công trình giao thông, Dự án xây dựng công nghiệp, dựa án xây dựng công trình thủy lợi, Dự án xây dựng dân dụng, Dự án xây dựng khu đô thị, dự án xây dựng an ninh, quốc phòng….

Do vốn đầu tư của nhà nước có nhiều nguồn khác nhau nên dự án đầu tư xây dựng sử dụng vốn nhà nước được phân loại thành: Dự án sử dụng NSNN, dự án sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (dự án ODA); Dự án sử dụng vốn trái phiếu chính phủ, dự án sử dụng vốn tín dụng đầu tư phát triển của nhà nước bảo lãnh cho các chủ đầu tư khi vay vốn để đầu tư phát triển, Dự án sử dụng vốn đầu tư phát triển của các tập đoàn, tổng công ty nhà nước và dự án sử dụng vốn khác do nhà nước quản lý.

Để có cơ sở thực hiện xã hội hóa hoạt động đầu tư của nhà nước có thể phân chia dự án sử dụng vốn nhà nước được chia thành 2 loại: (1) Dự án không có khả năng thu hồi vốn, không thể xã hội hóa đầu tư (không mang tính chất kinh doanh)

Vốn NSNN đầu tư CSHT giao thông giai đoạn 2001- 2010 như sau:



Biểu đồ 2.3. Đầu tư của NSNN/ tổng số vốn đầu tư vào CSHT giao thông qua các năm (nguồn: Vốn NSNN đầu tư CSHT giao thông 2001- 2010) [Phụ lục 4]

Như vậy, có thể thấy rõ một xu hướng thực tế là tổng vốn đầu tư toàn xã hội và tổng mức đầu tư của từng nguồn vốn không ngừng tăng lên, tỷ trọng nguồn vốn của khu vực kinh tế Nhà nước nói chung và nguồn vốn đầu tư từ NSNN nói riêng có xu hướng giảm dần.

Giai đoạn 2011-2016

Theo Vụ đầu tư - Bộ Tài chính, tính đến tháng 5/2015, Sự hỗ trợ trực tiếp của NSNN đến các dự án BOT GTĐB (cả dự án đã hoàn thành và chưa hoàn thành) là:

Bảng 2.5. Hỗ trợ trực tiếp NSNN cho các dự án BOT đường bộ

Đơn vị: Tỷ đồng

TT	**Tên dự án**	Chiều dài(KM)	Tổng mức đầu tư	Phần NSNN
	Tổng cộng (I+II)	**291**	**52.176**	**9.245**
I	**Các dự án BOT đã hoàn thành (Các dự án BOT đã hoàn thành (**QL 2 đoạn Nội Bài - Vĩnh Yên, QL1 đoạn tránh TP Thanh Hóa, QL1 đoạn Nam Bến Thủy - TP Hà Tĩnh, QL 1 đoạn tránh TX Hà Tĩnh, QL1 đoạn tránh TP Đồng Hới, tỉnh QB, QL1 đoạn Hòa Cầm - Hòa Phước, Cầu Rạch Miễu, Cầu Yên Lệnh, QL 38, QL 2 đoạn tránh TP Vĩnh Yên, Mở rộng QL 1A từ TP Đông Hà đến tx Quảng Trị, QL 18 đoạn Uông Bí – Hạ Long)	**179**	**11.106**	**2.592**
II	**Các dự án BOT đang thực hiện (**QL1 Nghi Sơn (Thanh Hóa) – Cầu Giát (Nghệ An); QL1 đoạn Km 947 – Km 987, Quảng Nam; Hầm đường bộ Đèo Cả (BOT và BT); QL 14 Km 921 +025- Km 962 + 331, tỉnh Bình Phước; QL10 đoạn cầu Tân Đệ đến cầu La Uyên Km 92+900- Km 98+400; Cầu Cổ Chiên)	**112**	**24.765**	**6.653**

(Nguồn: Tổng hợp của tác giả, Vụ Đầu tư – Bộ Tài chính)

Qua bảng số liệu trên cho thấy, đến tháng 5/2015, tổng số vốn ngân sách trung ương hỗ trợ cho các dự án BOT do Bộ GTVT quản lý khoảng 9.245 tỉ đồng. Như vậy, tỉ lệ NSNN hỗ trợ cho các dự án BOT GTĐB/tổng mức đầu tư của các dự án BOT GTĐB chiếm khoảng 17,7%. Điều này cho thấy sự hỗ trợ từ NSNN trực tiếp cho các dự án BOT GTĐB là hạn chế. Mặt khác, sự hỗ trợ tài chính từ NSNN chủ yếu thông qua hỗ trợ chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư…

Sử dụng vốn NSNN có ảnh hưởng rất nhiều đến việc thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB nói riêng và CSHT nói chung. Theo tác giả Nguyễn Thị Bình, hạn chế đối với các công trình XDCB từ nguồn vốn NSNN trong ngành GTVT VN còn nhiều như: yếu kém trong khâu nghiệm thu, thẩm định chất lượng và bàn giao dự án. Tác giả đã khảo sát 165 ý kiến của Cán bộ quản lý dự án và đưa ra kết quả [7, 141] như sau:

Bảng 2.6. Chỉ tiêu đánh giá các dự án sử dụng vốn NSNN

CHỈ TIÊU	Số tuyệt đối			Tỉ lệ %		
	Tổng số ý kiến	Không đồng ý	Đồng ý	Tổng số (%)	Không đồng ý (%)	Đồng ý (%)
Tình trạng thất thoát vốn đầu tư XDCB từ NSNN lớn nhất xảy ra trong giai đoạn triển khai, thực hiện DA	163	39	124	100	23,64	75,15
Chất lượng khi công trình thi công xong vừa đưa vào sử dụng đã xảy ra hư hỏng nguyên nhân chính vẫn là do lỗi của các nhà thầu không tuân thủ đúng quy trình trong thi công	164	38	126	100	23,03	76,36
Khi triển khai thi công nhiều nhà thầu huy động nhân lực, máy móc, thiết bị không đúng hồ sơ dự thầu	164	33	131	100	20,61	79,39
Nhiều nhà thầu đấu thầu giá thấp để thắng thầu, dẫn đến yếu kém về chất lượng trong thi công, không đủ chi phí đảm bảo chất lượng công trình	163	26	137	100	15,76	83,03
Công tác giải phóng mặt bằng chậm làm ảnh hưởng đến việc triển khai thực hiện dự án đảm bảo chất lượng và đúng tiến độ	164	6	158	100	3,64	95,76

Như vậy, nhìn vào kết quả trên của tác giả Nguyễn Thị Bình cho thấy, ở tất cả các khâu sử dụng vốn NSNN đều có hạn chế nhiều, điều này cho thấy sự cần thiết phải có phương pháp phù hợp để quản lý hiệu quả vốn NSNN hơn nữa.

2.2.2.2. Thu hút vốn ODA phát triển GTĐB VN

Để hỗ trợ thực hiện kế hoạch 5 năm 2011-2015, Thủ tướng Chính phủ VN đã ban hành đề án "Định hướng thu hút quản lý và sử dụng nguồn vốn ODA và các khoản vốn vay ưu đãi khác của các nhà tài trợ thời kỳ 2011-2015". Đề án này là chính sách ODA của Chính phủ VN với dự kiến thực hiện khoảng 16 tỷ USD vốn ODA và vay ưu đãi, đáp ứng khoảng 6% vốn đầu tư toàn xã hội để đáp ứng nhu cầu đầu tư phát triển trong thời kỳ 2011-2015.

Ngày 17/2/2016, Chính phủ đã phê duyệt quyết định số 251/QĐ-TTg về "Phê duyệt Đề án định hướng thu hút, quản lý và sử dụng nguồn vốn ODA và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài thời kì 2016 - 2020". Đề án gồm 3 nội dung chính: (a) Sự cần thiết, mục đích và phạm vi của Đề án 2016 – 2020, (b) Đánh giá tình hình thực hiện đề án "Định hướng thu hút, quản lý và sử dụng nguồn vốn ODA và các khoản vốn vay ưu đãi khác của các nhà tài trợ thời kì 2011 - 2015", (c) Định hướng thu hút, quản lý và sử dụng vốn ODA và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài thời kì 2016 – 2020. Đây là cơ sở pháp lý để triển khai các dự án phát triển GTĐB từ nguồn vốn ODA [35].

Đánh giá việc thu hút và sử dụng vốn ODA phát triển GTĐB VN: Các dự án đã kí kết để phát triển GTĐB từ năm 1993 đến năm 2015, các nguồn vốn ODA đã và đang thực hiện ở VN thông qua các tổ chức như sau: [Phụ lục 1].

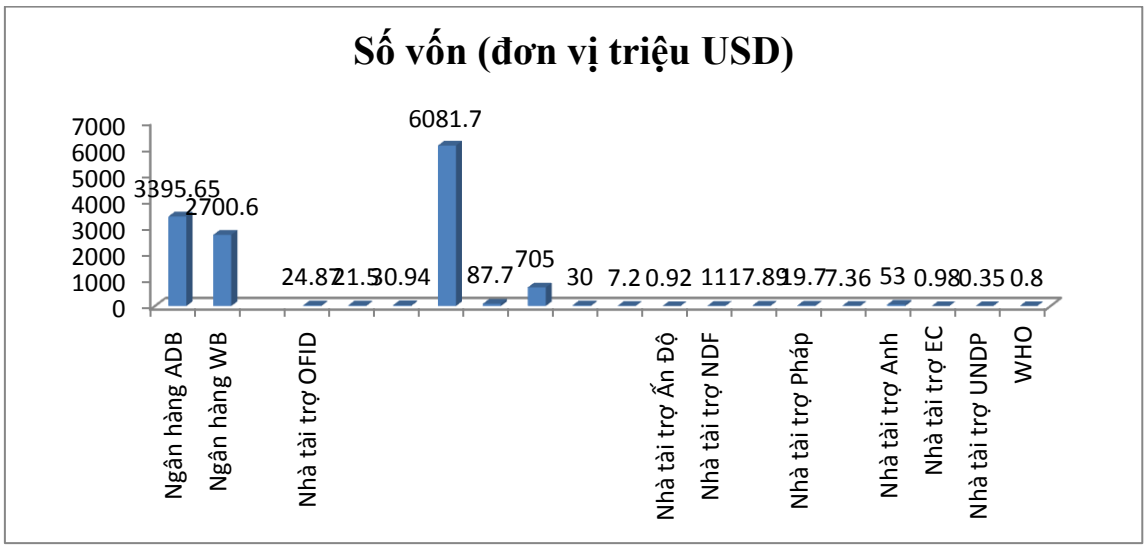
Bảng 2.7. Vốn ODA phát triển GTĐB VN từ năm 1993 đến năm 2015

Đơn vị: triệu USD

Nhà tài trợ (cơ quan chủ quản)	**Số vốn**
Ngân hàng ADB (BỘ GTVT; BỘ GTVT (BAN QLDA 85); BỘ GTVT (BAN QLDA 1); UBND HCM; BỘ GTVT (CÔNG TY ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG CAO TỐC VN))	3395, 65
Ngân hàng WB (BỘ GTVT; UBND HÀ NỘI; BỘ GTVT (BQLDA 5) UBND HẢI PHÒNG; BỘ GTVT (TC ĐƯỜNG BỘ VN))	2700,6
Nhà tài trợ OFID (UBND CAO BẰNG; UBND NINH BÌNH)	24,87
Nhà tài trợ quỹ KUWAIT (UBND KONTUM; UBND BẮC CẠN)	21,50
Nhà tài trợ là Quỹ phát triển kinh tế Ả rập Xê út (UBND QUẢNG TRỊ;	30,94

UBND PHÚ YÊN)	
Nhà tài trợ Nhật Bản (BỘ GTVT; UBND HÀ NỘI; BỘ GTVT (BAN QLDA 85); UBND HẢI PHÒNG; UBND HCM; UBND Tp HN)	6081,7
Nhà tài trợ ÔXTRÂYLIA (BỘ GTVT)	87,70
Nhà tài trợ Hàn Quốc (BỘ GTVT)	705
Nhà tài trợ Đài Loan (UBND HẢI DƯƠNG)	30
Nhà tài trợ Trung Quốc (BỘ GTVT)	7,20
Nhà tài trợ Ấn Độ (UBND QUẢNG NAM-ĐÀ NẴNG)	0,92
Nhà tài trợ NDF (BỘ GTVT (BQLDA 1))	11
Nhà tài trợ Phần Lan (UBND HẢI PHÒNG)	17,89
Nhà tài trợ Pháp (UBND HÀ NỘI; UBND THỪA THIÊN - HUẾ; UBND HẢI PHÒNG; UBND HCM; BỘ GTVT)	19,7
Nhà tài trợ Tây Ban Nha (UBND HẢI PHÒNG; BỘ GTVT (CỤC ĐƯỜNG BỘ VN); UBND ĐÀ NẴNG)	7,36
Nhà tài trợ Anh (BỘ GTVT; BỘ GTVT (BQLDA 5))	53
Nhà tài trợ EC (UBND HÀ NỘI)	0,98
Nhà tài trợ UNDP (BỘ GTVT)	0,35
WHO (BỘ Y TẾ)	0.80
Tổng số : **13,196.49** **(Vốn vay: 12,702.60; vốn viện trợ: 493.89)**	

(nguồn: Bộ Kế hoạch đầu tư)



Biểu đồ 2.4. Vốn ODA của các nhà tài trợ phát triển GTĐB VN từ năm 1993 – 2015

Với tổng số vốn của 20 nhà tài trợ là 13,196.49 triệu USD (trong đó vốn vay: 12,702.60; vốn viện trợ: 493.89) thực hiện từ năm 1993 - 2015. Nguồn vốn này, thời gian qua đã phát huy tác dụng cho việc đầu tư phát triển hệ thống GTĐB của nước ta,

đồng thời góp phần cho phát triển kinh tế và cải thiện đáng kể điều kiện đi lại của người dân. Tuy nhiên, thông qua việc sử dụng nguồn vốn ODA thời gian qua, cũng bộc lộ những mặt tồn tại mà chúng ta cần khắc phục. Đó là:

- Chưa chú ý nhiều đến tính chất của vốn ODA. Nguồn vốn ODA ở VN chủ yếu là vay ưu đãi nên phải trả nợ. Trong khi đó, một số dự án đã ít chú ý đến hiệu quả của việc sử dụng vốn ODA nên chưa quan tâm đầy đủ đến việc xác định các ưu tiên đầu tư, thiếu phát huy vai trò làm chủ trong quá trình chuẩn bị, giám sát, theo dõi, đánh giá dự án một cách nghiêm túc ở các cấp.

- Nhiều dự án phát triển GTĐB thiếu vốn đối ứng nên không đảm bảo theo tiến độ đã cam kết trong các điều ước quốc tế cụ thể khi kí kết với các nhà tài trợ. Quy trình, thủ tục quản lý chương trình dự án ODA của VN còn phức tạp, thiếu nhất quán, đồng thời có những sự khác biệt so với các nhà tài trợ, nhất là trong ba khâu công việc quan trọng gồm đấu thầu mua sắm; đền bù, di dân và tái định cư và quản lý tài chính của các chương trình, dự án.

- Việc thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về quản lý và sử dụng ODA chưa nhất quán. Sự phối hợp giữa các bộ, ngành, trung ương, địa phương với các nhà tài trợ chưa thật sự thông suốt, nhất là các dự án có sự tham gia của nhiều nhà tài trợ.

- Tổ chức quản lý dự án thiếu tính chuyên nghiệp. Năng lực và trình độ chuyên môn của đội ngũ cán bộ tham gia quản lý dự án còn hạn chế. Nhân sự các Ban quản lý dự án thường không ổn định, trong nhiều trường hợp hoạt động kiêm nhiệm. Công tác đào tạo quản lý dự án chưa thực hiện thường xuyên, có hệ thống và bài bản.

Xu thế nguồn vốn ODA giảm dần và vốn vay ưu đãi tăng lên (chúng ta phải trả nợ), đặc biệt là sự tăng lên của vốn vay ưu đãi. Lãi xuất của khoản vay ngoại tệ bằng lãi suất ngoại tệ cộng sự giảm giá của nội tệ. Tính cả trượt giá của nội tệ thì lãi suất vay ODA sẽ không phải là thấp như chúng ta nghĩ.

Bài học thực tiễn: Quá trình thu hút và sử dụng ngồn vốn ODA trong phát triển GTĐB có nhiều thành công và cũng có những hạn chế, trong quá trình thu hút và sử dụng vốn ODA đã qua, chúng ta thấy có những bài học kinh nghiệm như:

Thứ nhất: Cần thực hiện vài trò làm chủ trong việc thu hút và sử dụng vốn ODA để đạt được các mục tiêu đề ra với sự phát triển GTĐB. Việc phát huy vai trò làm chủ sẽ tránh được việc phụ thuộc vào viện trợ, phát huy được tinh thần tự chủ, năng động và sáng tạo để sử dụng ODA một cách thông minh và hiệu quả.

Thứ hai: Chuẩn bị nguồn lực đối ứng tốt gồm tài chính, nguồn vốn, nhân lực. Khi chuẩn bị tốt nguồn lực sẽ phát huy vai trò cao của vốn ODA, hiện thực hóa được vốn ODA trở nên hiệu quả trong phát triển GTĐB.

Thứ ba: Cần chú trọng phát triển năng lực con người. Con người nắm chắc chủ trương, chính sách và những ưu tiên phát triển của quốc gia, ngành và địa phương, nhận thức đầy đủ về bản chất của ODA và tinh thông nghiệp vụ thu hút, quản lý và sử dụng viện trợ là sự đảm bảo vững chắc cho sự thành công của các chương trình, dự án ODA phục vụ sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội của cả nước, cũng như của các bộ, ngành và địa phương.

2.2.2.3. Thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) cho phát triển giao thông đường bộ Việt Nam

Theo thống kê của Bộ GTVT, nguồn vốn nước ngoài (ODA và FDI) hiện có chiếm khoảng 32% tổng chi đầu tư cho ngành GTVT, trong đó, ODA chiếm 28% và còn lại là FDI (số liệu ước tính, chưa được thống kê đầy đủ, chiếm khoảng 4%). Vốn nước ngoài sử dụng cho đầu tư hạ tầng giao thông bình quân hàng năm ở các giai đoạn 2001 - 2005, 2006 - 2010 và 2011 - 2016 liên tục tăng, tương ứng từ 6 nghìn tỷ đồng lên 12 nghìn tỷ đồng và 37 nghìn tỷ đồng (khoảng 381, 634 triệu và 1,65 tỷ USD).

Việc vay vốn ODA ngày càng giảm dần đi, nên đòi hỏi thu hút FDI và nguồn vốn này ngày càng có nhiều triển vọng vì VN đã kí kết các Hiệp định thương mại tự do (FTA). Tuy nhiên, việc dòng vốn FDI đầu tư vào CSHT giao thông lại hạn chế. Trong top 10 dự án đầu tư mới vào VN năm 2015, có 01 dự án thuộc lĩnh vực GTVT (Dự án BOT Xây dựng cầu Bạch Đằng (nhà đầu tư Nhật Bản). Nhật Bản là quốc gia có lượng vốn FDI hàng đầu đổ vào VN, tuy nhiên, năm 2014 Nhật Bản có 342 dự án, trong đó có 13 dự án thuộc lĩnh vực xây dựng (chiếm 4%) và 16 dự án FDI lĩnh vực vận tải (chiếm 5%). Năm 2015, Nhật Bản có 299 dự án đầu tư vào VN, trong đó có 9 dự án xây dựng nhưng chỉ có 2 dự án phát triển GTĐB VN: Xây dựng cầu Bạch Đằng và cầu Tân Vũ – Lạch Huyện (Hải Phòng) và không có dự án giao thông khác [46].

Tác động tích cực của vốn FDI đến việc phát triển GTĐB VN ***:***

Phát triển giao thông nói chung và GTĐB nói riêng cần đến một nguồn vốn lớn (cả về vốn lẫn kĩ thuật), trong khi đó nguồn vốn ngân sách hạn chế nên việc khuyến khích các vốn FDI là vô cùng cần thiết. Hầu hết các nước đang phát triển (trong đó có VN) cần đầu tư trực tiếp nước ngoài cho GTĐB vì:

Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài có khả năng giải quyết hiệu quả những khó khăn về vốn cho những dự án có quy mô lớn, trong khi đó hầu hết các dự án GTĐB cần có nguồn vốn quy mô lớn.

Đầu tư trực tiếp nước ngoài sẽ kích thích các doanh nghiệp trong nước đầu tư vào CSHT GTVT.

Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài sẽ đem đến những công nghệ tiên tiến, kĩ thuật mới và cách vận hành cho việc xây dựng các công trình GTĐB. Điều này vô cùng quan trọng để giúp cho GTĐB phát triển kịp với các nước trong khu vực và thế giới.

Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) là một dấu hiệu thể hiện cho sự hội nhập toàn cầu đối với các quốc gia ở các lĩnh vực khác nhau, chính trị, ngoại giao… vì vậy, FDI là một nguồn vốn đóng vai trò hết sức quan trọng.

Nguồn vốn FDI là một đòn bẩy phát triển kinh tế, chủ động hội nhập kinh tế quốc tế gắn liền với an ninh quốc gia trong quá trình hội nhập khu vực và toàn cầu.

FDI góp phần tăng năng suất và thu nhập quốc dân do nguồn vốn lớn cùng với khoa học kĩ thuật hiện đại từ các doanh nghiệp nước ngoài. FDI giúp chúng ta tiếp cận với quốc tế, đặc biệt là công nghệ khoa học tiến tiên trong việc phát triển GTĐB. GTĐB đòi hỏi sự tiến bộ để đáp ứng với phương tiện giao thông hiện đại.

Tác động tiêu cực của vốn FDI đến việc phát triển GTĐB VN

Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài chủ yếu tập trung vào các lĩnh vực đầu tư dễ thu lợi nhuận, thu hồi vốn ngắn như công nghiệp ô tô, điện tử, may mặc… trong khi đó những lĩnh vực đầu tư dài hạn ít được chú ý, trong đó tỉ lệ đầu tư cho GTVT đường bộ nói riêng và GTVT nói chung là thấp cả về số lượng dự án và vốn đầu tư. Điều này đặt ra vấn đề là cần có chiến lược và giải pháp cụ thể để thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài sao cho có hiệu quả.

Các công ty nước ngoài là chủ đầu tư của các dự án nên sẽ chi phối về vốn, kĩ thuật, thị trường... Nếu nền kinh tế không phát triển nhanh sẽ có ảnh hưởng đến tình hình kinh tế - xã hội, tăng xu hướng phân hóa giầu nghèo trong xã hội.

Vốn FDI không gắn nhiều với các ràng buộc về chính trị, xã hội, song thủ tục vay các nguồn vốn này tương đối khắt khe, thời gian trả nợ phải tuân thủ nghiêm ngặt, mức lãi suất cao. Đây là trở ngại cho các nươc nghèo khi mà kinh tế, xã hội còn chậm phát triển. VN là quốc gia gặp khó khăn trong việc tiếp cận với nguồn vốn này do những hạn chế về kinh tế.

a. Những tồn tại.

Chúng ta chưa có chiến lược rõ ràng thu hút đầu tư nước ngoài một cách triệt để, đặc biệt, trong lĩnh vực GTĐB (lĩnh vực đòi hỏi số vốn lớn và dài hạn). Các quy hoạch giao thông đã có song cần có sự rõ ràng, chi tiết để các chủ đầu tư tìm hiểu và lựa chọn. Luật pháp liên quan đến đầu tư nước ngoài còn nhiều bất cập, chồng chéo, mâu thuẫn, việc thực hiện luật pháp điều chỉnh trực tiếp hoạt động đầu tư nước ngoài còn chưa được bạn hành (luật cạnh tranh, chống độc quyền, luật đầu tư trong nước và đầu tư nước ngoài). Tình trạng các văn bản hướng dẫn thi hành luật còn chậm, nhiều vấn đề chồng chéo, mâu thuẫn giữa các văn bản pháp quy. Lợi thế cạnh tranh của VN kém hơn so với nhiều nước trong khu vực vì các chi phí đầu vào cao, thủ tục chính sách rườm rà, chính sách đi vào cuộc sống còn chậm.

b. Những thách thức:

Trong hơn một thập kỷ qua, nguồn vốn FDI vào VN đã tăng lên nhanh chóng, trong đó các nhà đầu tư khu vực EU, Nhật Bản, Hàn Quốc, Hồng Kông, Đài Loan và các nước Asean… chiếm tỉ lệ vốn ngày càng lớn, có hiệu quả cao với tổng số vốn đăng ký khoảng 40 tỷ USD.

Trong đó, nếu tính riêng các nhà đầu tư EU từ năm 1988 đến năm 2000, EU có 322 dự án được cấp phép, vốn đăng ký đạt 5,38 tỷ USD, chiếm khoảng 10% vốn dự án và 12,2 vốn đăng ký của tất cả các dự án đầu tư vào VN. Trong số đó phải kể đến Pháp (104 dự án), Hà Lan (36 dự án), Anh (29 dự án), Đức (29 dự án) và Thụy Điển (8 dự án). Khu vực khác phải kể đến các nhà đầu tư Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore, Đài Loan, Hồng Kông… chiếm tỷ lệ vốn lớn đầu tư vào VN với nhiều ngành, lĩnh vực đầu tư đa dạng và phong phú. [55]

c. Những bài học kinh nghiệm: Để thu hút vốn FDI vào GTĐB được hiệu quả nên chú ý những điểm sau:

Ưu đãi về thuế: Doanh nghiệp BOT và Doanh nghiệp BTO được hưởng ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp như quy định đối với dự án thuộc danh mục lĩnh vực đặc biệt ưu đãi đầu tư. Ưu đãi về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp đối với các doanh nghiệp này được áp dụng trong toàn bộ thời gian thực hiện dự án. Doanh nghiệp dự án và nhà thầu phụ được miễn thuế nhập khẩu để thực hiện dự án theo quy định của pháp luật về thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu. Các đối tượng sở hữu công nghiệp đang trong thời hạn bảo hộ, bí quyết kỹ thuật, quy trình công nghệ, dịch vụ kỹ thuật để thực hiện dự án được miễn các loại thuế có

liên quan đến chuyển giao công nghệ và thu nhập từ tiền bản quyền. Ngoài các ưu đãi về thuế đã nêu, Nhà đầu tư và doanh nghiệp dự án phải nộp các loại thuế khác theo quy định của pháp luật. Ưu đãi về thuế đối với dự án khác do nhà đầu tư thực hiện để thu hồi vốn vào công trình giao thông hoặc theo thỏa thuận trong hợp đồng dự án phù hợp với quy định của pháp luật về đầu tư và pháp luật có liên quan, có tính đến thời gian thu hồi vốn của công trình BT và khả năng thu lợi nhuận của dự án khác.

Thuế đối với các nhà thầu tham gia thực hiện dự án: Các nhà thầu nước ngoài tham gia thực hiện dự án nộp các loại thuế và hưởng ưu đãi về miễn, giảm thuế theo quy định của pháp luật về thuế áp dụng đối với nhà thầu nước ngoài. Các nhà thầu VN thực hiện các nghĩa vụ thuế theo quy định của pháp luật về thuế áp dụng đối với doanh nghiệp VN.

Ưu đãi về sử dụng đất: DNDA được miễn tiền sử dụng đất đối với diện tích đất được Nhà nước giao hoặc được miễn tiền thuê đất trong thời gian thực hiện dự án.

Bảo lãnh nghĩa vụ của Nhà đầu tư DNDA và các DN khác: Trong trường hợp cần thiết, tùy theo tính chất dự án, Chính phủ chỉ định cơ quan có thẩm quyền thay mặt Chính phủ bảo lãnh vốn vay, cung cấp nguyên liệu, tiêu thụ sản phẩm và các nghĩa vụ hợp đồng khác cho Nhà đầu tư, DNDA hoặc các doanh nghiệp khác tham gia thực hiện dự án được xác định trong HĐDA và bảo lãnh nghĩa vụ của các doanh nghiệp nhà nước độc quyền bán nguyên liệu, mua sản phẩm, dịch vụ của DNDA.

Quyền thế chấp tài sản: Trong quá trình thực hiện dự án, DNDA được cầm cố, thế chấp các tài sản và quyền sử dụng đất theo quy định của pháp luật. Việc cầm cố, thế chấp tài sản của DNDA phải được sự chấp thuận của Cơ quan nhà nước có thẩm quyền và không làm ảnh hưởng đến mục tiêu, tiến độ và hoạt động của dự án quy định trong HĐDA, phù hợp với quy định của pháp luật.

Quyền mua ngoại tệ: Trong quá trình xây dựng và kinh doanh công trình, Nhà đầu tư hoặc DNDA được mua ngoại tệ tại tổ chức tín dụng được phép hoạt động ngoại hối để đáp ứng các giao dịch vãng lai, giao dịch vốn và các giao dịch khác theo quy định của pháp luật về quản lý ngoại hối, gồm: Chi trả tiền thuê thiết bị, máy móc từ nước ngoài; Nhập khẩu máy móc thiết bị và các sản phẩm, dịch vụ khác để thực hiện dự án; Thanh toán các khoản nợ (gồm cả nợ gốc và lãi) vay nước ngoài; Thanh toán các khoản nợ (gồm cả nợ gốc và lãi) vay ngân hàng bằng ngoại tệ để nhập khẩu máy móc thiết bị và các sản phẩm, dịch vụ khác để thực hiện dự án; Chuyển vốn, lợi nhuận, các khoản thanh lý đầu tư, các khoản thanh toán cho việc cung cấp kỹ thuật, dịch vụ, sở hữu trí tuệ, các khoản

thu nhập hợp pháp khác ra nước ngoài. Chính phủ bảo đảm cân đối hoặc hỗ trợ cân đối ngoại tệ cho dự án năng lượng, xây dựng công trình giao thông và xử lý chất thải.

Bảo đảm cung cấp các dịch vụ công cộng: DNDA được sử dụng đất đai, đường giao thông và các công trình phụ trợ khác để thực hiện dự án theo quy định của pháp luật. Trường hợp có khan hiếm về dịch vụ công ích hoặc có hạn chế về đối tượng được sử dụng công trình công cộng, DNDA được ưu tiên cung cấp các dịch vụ hoặc được ưu tiên cấp quyền sử dụng các công trình công cộng để thực hiện dự án. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền chịu trách nhiệm hỗ trợ DNDA làm các thủ tục và hồ sơ cần thiết để được phép ưu tiên sử dụng dịch vụ và các công trình công cộng.

Giải quyết tranh chấp: Dự án có vốn đầu tư nước ngoài, mọi tranh chấp trước hết được giải quyết thông qua thương lượng, hòa giải. Trường hợp không giải quyết được bằng thương lượng, hoà giải, các bên có thể giải quyết tranh chấp theo quy định sau: (a) Tranh chấp giữa Cơ quan nhà nước có thẩm quyền với Nhà đầu tư nước ngoài hoặc DNDA được giải quyết thông qua Trọng tài hoặc Toà án VN, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong HĐDA; (b) Tranh chấp giữa DNDA với tổ chức cá nhân, nước ngoài hoặc với các tổ chức kinh tế VN hoặc tranh chấp giữa các nhà đầu tư nước ngoài với nhau được giải quyết theo quy định tại khoản 3 Điều 12, Luật Đầu tư.

Bảo đảm về vốn và tài sản: Vốn đầu tư và tài sản hợp pháp của Nhà đầu tư không bị quốc hữu hóa hoặc bị tịch thu bằng biện pháp hành chính. Trong trường hợp cần thiết phải trưng mua, trưng dụng tài sản của Nhà đầu tư, Nhà nước bảo đảm thanh toán hoặc bồi thường tài sản và vốn của Nhà đầu tư theo giá thị trường hoặc thỏa thuận bằng hình thức khác.

2.2.2.4. Thu hút vốn theo hình thức đối tác công – tư (PPP) cho phát triển giao thông đường bộ Việt Nam.

a. Cơ sở pháp lý thu hút vốn theo hình thức PPP:

Cơ sở pháp lý huy động vốn đầu tư cho dự án nói chung và đầu tư cho phát triển GTĐB nói riêng được thể hiện trong nghị định số 15/2015/NĐ-CP về đầu tư theo hình thức đối tác công tư [22] theo các cơ sở pháp lý sau:

Thứ nhất, Hợp đồng đầu tư theo hình thức PPP được mở rộng, quy định cụ thể hơn so với quy định tại Nghị định 108/2009/NĐ-CP và Quyết định 71/2010/QĐ - TTg.

Nghị định mới ngoài các loại hợp đồng cũ đã quy định thêm một số loại hợp đồng mới, gồm: BOO (Xây dựng - Sở hữu - Kinh doanh), O&M (Kinh doanh - Quản

lý), BLT (Xây dựng - Thuê dịch vụ - Chuyển giao), BTL (Xây dựng - Chuyển giao - Thuê dịch vụ).

Hai là, lĩnh vực đầu tư và phân loại dự án: Trong Nghị định PPP, lĩnh vực đầu tư được mở rộng phạm vi, làm rõ về các dự án công trình kết cấu hạ tầng thuộc lĩnh vực nông nghiệp, nông thôn và dịch vụ phát triển liên kết sản xuất gắn với chế biến, tiêu thụ sản phẩm nông nghiệp; công trình kết cấu hạ tầng thương mại, khoa học và công nghệ, khí tượng thủy văn, khu kinh tế, khu công nghiệp, khu công nghệ cao, khu công nghệ thông tin tập trung; ứng dụng công nghệ thông tin.

Ba là, sử dụng vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện dự án: Ngoài việc kế thừa quy định cũ tại Nghị định 108/2009/NĐ-CP và Quyết định 71/2010/QĐ-TTg, Nghị định 15/2015 quy định mục đích sử dụng vốn đầu tư của Nhà nước bao gồm góp vốn để hỗ trợ xây dựng công trình đối với dự án kinh doanh, thu phí từ người sử dụng, nhưng khoản thu không đủ để thu hồi vốn đầu tư và lợi nhuận; thanh toán cho nhà đầu tư thực hiện hợp đồng BTL, BLT.

Bốn là, về cơ chế tài chính hỗ trợ thực hiện dự án PPP: Nghị định 15/2015 đã bỏ hạn mức về vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện dự án nhằm phù hợp với yêu cầu, tính chất của từng dự án. Bên cạnh đó, liên quan đến nguồn vốn hỗ trợ chuẩn bị đầu tư, Nghị định quy định về việc sử dụng, quản lý nguồn hỗ trợ phát triển chính thức, vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài và các nguồn vốn khác theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ. Về khía cạnh lập kế hoạch vốn, bộ, ngành, UBND cấp tỉnh lập và tổng hợp kế hoạch vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện dự án PPP được công bố trong kế hoạch đầu tư công trung hạn 5 năm của bộ, ngành, địa phương.

Năm là, quy trình thực hiện dự án: Nghị định 15/2015 tách bạch hai quy trình thực hiện dự án PPP trong trường hợp dự án do nhà nước lập đề xuất và trường hợp do nhà đầu tư đề xuất mới ngoài các dự án đã được công bố. Ngoài ra, với dự án PPP nhóm C, quy trình thực hiện dự án được rút ngắn, không có quy định về lập, thẩm định, phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi; không có quy định về ký kết thỏa thuận đầu tư, cấp giấy chứng nhận đăng ký đầu tư, thành lập doanh nghiệp dự án. Trường hợp dự án đang được đầu tư bằng vốn đầu tư công muốn chuyển đổi sang hình thức đầu tư PPP cũng được đưa ra trong nghị định về thủ tục chuyển đổi hình thức đầu tư.

Sáu là, về dự án do nhà đầu tư đề xuất: Trường hợp nhà đầu tư đề xuất dự án PPP là doanh nghiệp nhà nước thì phải liên doanh với doanh nghiệp khác để đề xuất dự án. Đối với dự án do nhà đầu tư đề xuất và được phê duyệt thì được bộ, ngành, UBND cấp tỉnh giao nhà đầu tư lập báo cáo nghiên cứu khả thi.

Bảy là, về lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án PPP: Theo quy định tại Nghị định 108, việc lựa chọn nhà đầu tư áp dụng hai hình thức: đấu thầu rộng rãi và chỉ định thầu. Việc áp dụng hai hình thức này được xác định trên cơ sở số lượng nhà đầu tư đăng ký thực hiện dự án. Theo quy định này, trong một số trường hợp việc công bố Danh mục dự án để nhà đầu tư đăng ký tham gia còn hạn chế dẫn đến việc áp dụng hình thức lựa chọn nhà đầu tư theo hình thức chỉ định thầu còn nhiều. Vì vậy, Nghị định PPP đã quy định việc công bố dự án chỉ nhằm mục đích cung cấp thông tin cho nhà đầu tư mà không phải là cơ sở xác định hình thức lựa chọn nhà đầu tư.

Tám là, Nghị định về đầu tư theo đối tác công tư (PPP) được xây dựng như một nghị định khung để trên cơ sở đó, các bộ, ngành, địa phương phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư ban hành quy định cụ thể thực hiện dự án PPP trong từng lĩnh vực. Một số quy định của Nghị định PPP về thủ tục và cơ chế quản lý, thực hiện dự án được quy định linh hoạt nhằm bảo đảm phù hợp với yêu cầu thực hiện dự án có quy mô lớn cũng như dự án quy mô nhỏ và thuộc các lĩnh vực khác nhau.

Nghị định về đầu tư theo đối tác công tư (PPP) được ban hành đã tạo ra khung pháp lý thống nhất, đồng bộ, minh bạch, có hiệu lực cao hơn nhằm khẳng định cam kết của Chính phủ VN trong việc khuyến khích khu vực tư nhân phát triển kết cấu hạ tầng, góp phần thúc đẩy tái cơ cấu đầu tư mà trọng tâm là đầu tư công.

a. Các chính sách thu hút vốn theo hình thức PPP: Trong quá trình phát triển của đất nước hiện nay, VN đang đối mặt với việc huy động vốn phát triển GTVTĐB. Chính phủ dành những nguồn lực nhất định song mới chỉ đáp những nhu cầu cơ bản thiết yếu nhất. Để hướng đến mục tiêu công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, thực hiện được Quyết định số 356/2009/QĐ – TTg về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVTĐB đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 thì nhiều chính sách được thực hiện, trong đó có PPP. Tư nhân VN luôn sẵn sàng đầu tư vào các dự án - đây là một nguồn lực vô cùng phong phú. Thực tế cho thấy PPP xuất hiện ở VN khá sớm dưới hình thức hợp tác đơn giản như chủ trương xã hội hóa việc cung ứng một số dịch vụ công (bệnh viện, trường học….), và chính thức chính sách BOT cho đầu tư trong nước và ngoài nước được chính phủ ban hành trong năm 1997 (Nghị định 77), 1998 (nghị định 62), Nghị định số 108/2009/NĐ-CP, quyết định số 71/2010/QĐ-TTg và hiện nay là Nghị định 15/2015/NĐ-CP. Vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư và phần tham gia vốn Nhà nước vào dự án PPP được tính như sau:

Nhà đầu tư tham dự thầu dự án PPP không được có quan hệ sở hữu cổ phần hay phần vốn góp trên 30% với cơ quan nhà nước có thẩm quyền, bên mời thầu.

Vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư không thấp hơn 15% tổng vốn đầu tư dự án. Dự án có vốn trên 1500 tỷ đồng thì phần vốn chủ sở hữu tương ứng với phần vốn đầu tư dự án trên 1500 tỷ không được thấp hơn 10% (Điều 10, Nghị định 15/2015/NĐ-CP).

Vốn Nhà nước sử dụng để thực hiện các hoạt động: Góp vốn để hỗ trợ xây dựng công trình đối với dự án có hoạt động kinh doanh, thu phí từ người sử dụng, nhưng khoản thu không đủ để thu hồi vốn đầu tư và lợi nhuận; Thanh toán cho nhà đầu tư cung cấp dịch vụ theo hợp đồng BTL, Hỗ trợ xây dựng công trình phụ trợ, tổ chức bồi thường, giải phóng mặt bằng và tái định cư.

Giá trị vốn đầu tư của Nhà nước không quy định cố định (không hạn chế) mà được xem xét trên cơ sở phương án tài chính của dự án; chủ trương sử dụng vốn đầu tư của Nhà nước; khả năng huy động, cân đối nguồn vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện dự án. Giá trị vốn Nhà nước được quyết định bởi người có thẩm quyền phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi (Điều 12, Nghị định 15/2015/NĐ-CP).

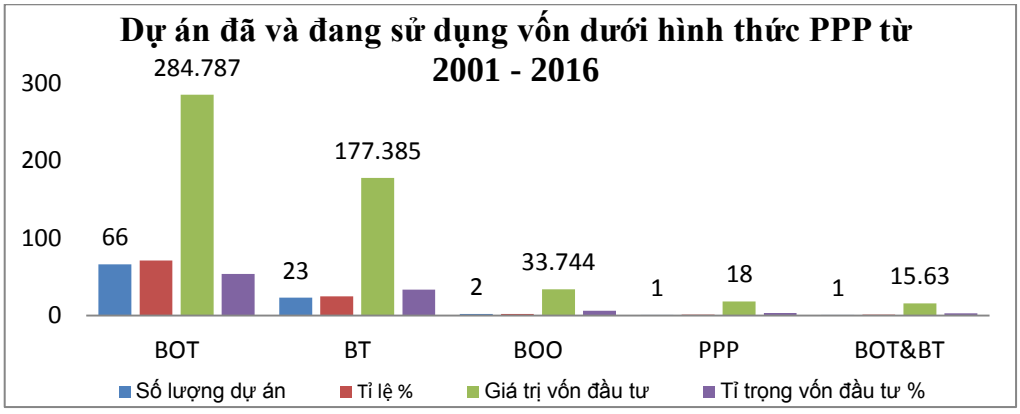
b. Thực trạng thu hút vốn theo hình thức PPP phát triển GTĐB VN: Trong phát triển GTĐB VN, đến nay đã có 93 dự án đã và đang sử dụng vốn đầu tư dưới hình thức hợp tác công – tư, với tổng số vốn đầu tư là 529.546 tỉ đồng (phụ lục 2).

Bảng 2.8. Dự án sử dụng vốn dưới hình thức PPP từ năm 2011 - 2016

STT	Hình thức hợp đồng dự án	Số dự án		Vốn đầu tư	
		Số lượng dự án	Tỷ lệ % số lượng dự án	Giá trị vốn đầu tư (tỉ đồng)	Tỷ trọng vốn đầu tư (%)
1	BOT	66	70,97	284.787	53,78
2	BT	23	24,74	177.385	33,50
3	BOO	2	2,15	33.744	6,37
4	PPP	1	1,07	18.000	3,40
5	BOT&BT	1	1,07	15.630	2,95
Tổng		93	100	529.546	100

(Nguồn: Tổng hợp từ : Cục đấu thầu, Bộ Kế hoạch đầu tư và Vụ Kế hoạch – Đầu tư, Bộ GTVT; Ban quản lý đầu tư các dự án đối tác Công – Tư, 2016)

Dự án sử dụng vốn dưới hình thức PPP, được thể hiện qua biểu đồ :



Biểu đồ 2.5. Dự án sử dụng vốn dưới hình thức PPP từ năm 2001 - 2016

Qua số liệu trên cho thấy trong các hình thức đầu tư của PPP, hình thức đầu tư BOT chiếm chủ yếu (70.96%), hình thức BT chiếm 24.73 % và còn lại là các hình thức hợp đồng khác. So sánh số lượng dự án với số lượng các hợp đồng cho thấy tỷ trọng chủ yếu là hình thức BOT và BT. Như vậy, các hình thức hợp đồng PPP trong lĩnh vực phát triển GTĐB chủ yếu là hình thức BOT và BT, các hình thức khác mới bắt đầu manh nha.

Theo báo cáo của Bộ GTVT (2014) về kết quả huy động nguồn vốn ngoài ngân sách năm 2014 và kế hoạch giải pháp thực hiện năm 2014, kinh phí ngoài ngân sách theo hình thức PPP đạt được là:

Tổng số vốn huy động từ nguồn ngoài ngân sách của Bộ GTVT đến hết năm 2013 đạt khoảng 117.000 tỷ đồng cho 48 dự án (khoảng 1.387 km). Riêng trong năm 2013, đạt được hơn 80.000 tỷ đồng và cho 26 dự án (khoảng 1.004km) (chưa kể nguồn huy động của Tổng Công ty phát triển đường cao tốc VN) [12].

Đặc biệt tuyến quốc lộ 1 với 18 dự án BOT (tương đương khoảng 627 km và giá trị 50.000 tỷ). Đường Hồ Chí Minh đoạn qua khu vực Tây Nguyên 3 dự án BOT (tương đương 112km và giá trị 3.700 tỷ). Tất cả các dự án này đã được khởi công để hoàn thành, đưa vào khai thác trong năm 2016. Ngoài ra, nhiều dự án BOT, BT khác được triển khai đầu tư như: Cao tốc La Sơn-Túy Loan, cầu Cổ Chiên, Cầu Việt Trì, quốc lộ 19 [5].

Theo báo cáo chủ trương xã hội hóa đầu tư trong lĩnh vực GTVT của Bộ GTVT, về đầu tư kết cấu hạ tầng nói chung, trong đó có GTVT đường bộ, đến tháng 3 năm 2015, Bộ GTVT huy động được 194.000 tỷ đồng từ nguồn vốn tư nhân để đầu tư 68 dự án theo hình thức hợp đồng Xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao (BOT), Xây dựng – Chuyển giao (BT). Trong giai đoạn 2016-2020, Bộ GTVT dự kiến tiếp tục huy động nguồn vốn đầu tư tư nhân khoảng 171.000 tỷ đồng, tập trung đầu tư hệ thống đường cao tốc và một số tuyến quốc lộ huyết mạch, kết nối liên vùng.

Mặc dù vốn đầu tư tư nhân trong các dự án GTĐB theo hình thức PPP không còn là phương thức mới mẻ, VN đã có những hình thức hợp đồng BT, BOT, cho thuê thu hút được nguồn vốn tư nhân và có đóng góp phát triển GTĐB VN trong thời gian qua. Tuy nhiên so với khu vực, thế giới và nhu cầu, vốn đầu tư tư nhân vào GTĐB ở VN còn quá thấp. Thời gian tới, Nghị định về PPP ra đời sẽ là cơ sở quan trọng và mở ra cơ hội rất lớn để VN huy động thêm nguồn lực từ khu vực tư nhân vào GTĐB.

d. Kinh nghiệm về thu hút vốn theo hình thức PPP phát triển GTĐB VN

Những tồn tại: Mô hình PPP để phát triển CSHT diễn ra ở hầu hết các nước đang phát triển nhưng khả năng thu hút vốn lại chỉ thành công ở một số nước như Brazil, Trung Quốc, Ấn Độ, Ba Lan, và Liên Bang Nga… Nguyên nhân khiến hầu hết các nước áp dụng mô hình PPP không thành công đều không hội tụ đủ điều kiện về sự ủng hộ và cam kết về mặt chính trị từ phía chính phủ của các nước [43,17].

PPP không phải là vạn năng song lại vô cùng cần thiết đối với VN trong sự phát triển hiện nay, đặc biệt là trong sự phát triển GTĐB. Tuy nhiên, chúng ta cần một mô hình riêng của VN, phù hợp với tình hình kinh tế, chính trị, xã hội, an ninh của VN. Trong lĩnh vực GTĐB vấn đề cốt yếu là các dự án phải hấp dẫn được các nhà đầu tư bởi các dự án đòi hỏi quy mô vốn lớn, thời gian thu hồi dài, rủi ro cao. Một số vấn đề còn tồn tại trong việc thu hút vốn theo mô hình PPP phát triển GTĐB phải tính đến là: Khả năng chi trả của người dân/chính phủ; Chính sách không rõ ràng đối với các tuyến thay thế miễn phí; Thu hồi đất và chính sách tái định cư; Dự báo nhu cầu không đầy đủ; Dự toán công trình thực hiện bởi đối tác đang tìm kiếm hợp đồng tổng thầu EPC và đánh giá tác động môi trường không khả dụng; Bên cạnh đó, các rủi ro từ nguồn tài trợ dài hạn từ các ngân hàng thương mại hạn chế. Một vấn đề nữa là các nhà đầu tư thường không sẵn sàng đầu tư vào lĩnh vực thân thiện với môi trường vì rủi ro trong quá trình xây dựng và thanh toán ngân sách.

Những thách thức: Hình thức PPP được đầu tư phát triển GTĐB đã đem lại những kết quả tích cực cho nhà nước và các nhà đầu tư tư nhân. Tuy nhiên, trong giai đoạn hiện nay, thu hút vốn PPP còn có những thách thức:

Thứ nhất: Thách thức trong việc huy động vốn dài hạn để thực hiện dự án. Các dự án phát triển GTVTĐB đòi hỏi nguồn vốn lớn so với thu nhập của người dân hay NSNN hàng năm. Chi phí đầu tư hội nhập với thế giới trong khi mặt bằng chung về kinh tế - tài chính trong nước lại thấp hơn. Để có thể phát triển các dự án cần có nguồn vốn lớn vì thời gian thu hồi từ các dự án quá dài so với các loại hình kinh doanh khác. Đây lại là một điều khó khăn đối với nhà đầu tư. Nhà đầu tư tư nhân cần trông chờ vào các NHTM nhưng NHTM lại hạn chế với những vốn vay dài, nếu có cho vay thì cần có sự bảo lãnh của Chính phủ. Trong khi Chính phủ/ nhà nước không bảo lãnh các khoản vay thương mại trong nước của các doanh nghiệp. Việc thu hút vốn còn có thể tổ chức dưới hình thức thị trường chứng khoán. Thị trường chứng khoán của nước ta chưa tốt và niềm tin chưa cao chứng tỏ hiệu quả đầu tư của dự án chưa tốt. Vì vậy, việc có được vốn của các doanh nghiệp để tham gia vào mô hình PPP là khó khăn.

Thứ hai: Xác định mức phí (giá) yêu cầu và sự đồng thuận của xã hội. GTVTĐB là loại hàng hóa thuộc CSHT có tính công cộng cho nên rất khó có thể xác định được chính xác mức phí phải trả. Khi mức phí chưa được xác định đúng và chưa có sự đồng thuận của xã hội thì việc thu hồi vốn cũng gặp khó khăn. Việc xác định giá phụ thuộc nhiều vào thu nhập của người dân, tâm lý bao cấp, tính độc quyền, do các yếu tố chính trị, xã hội khác ....đây là những nhân tố rủi ro.

Thứ ba: Tính cạnh tranh trong việc thực hiện dự án BOT: Mối quan hệ Nhà nước – Tư nhân trong các dự án BOT của GTĐB nói riêng và PPP nói chung là mối quan hệ hợp tác, bình đẳng trong thực hiện các trách nhiệm, quyền hạn. Nhà nước mong muốn những dự án GTĐB phải là tốt nhất và dịch vụ phí thấp nhất. Trong khi đó, nhà đầu tư luôn hướng tới lợi nhuận tối đa nên sẽ chi phí đầu tư thấp nhất, giá phí cao nhất. Vì vậy, việc nhà nước và nhà đầu tư cần thống nhất, cùng quan điểm là đòi hỏi và thách thức, ảnh hưởng nhiều đến việc thực hiện dự án. Để tránh được việc này, nhà nước cần đặt hàng cụ thể để các nhà đầu tư có thể cạnh tranh một cách lành mạnh, minh bạch thông qua đấu thầu và nên hướng đến cả nhà thầu trong nước, nước ngoài. Nên tránh việc chỉ định thầu.

Thứ tư: Quan điểm về phần nhà nước trong các dự án BOT (PPP): Thống nhất trong quan điểm và hành động (chính sách) về phần Nhà nước trong mối quan hệ PPP là một yếu tố quan trọng. Mục đích huy động tư nhân trong các dự án nhằm giảm bớt áp lực với NSNN. Vì vậy, nhà nước cũng cần có vốn để đảm bảo dự án có tính khả thi, thu hút được nhà đầu tư. Tuy nhiên, cơ cấu ngân sách theo qui định của pháp luật VN dành một khoản chi riêng cho các dự án PPP là chưa có mặc dù các khoản chi đều có nhưng nằm trong kế hoạch của các dự án khác. Vậy, việc cân đối một khoản cho PPP là khó khăn đối với Bộ trưởng, chủ tịch UBND tỉnh.

c. Bài học kinh nghiệm: PPP không phải là vạn năng nhưng rất cần thiết đối với việc huy động vốn cho các dự án GTĐB. Cần thiết phải xây dựng một PPP phù hợp với VN. Để làm được điều này cần chú ý:

Thứ nhất: Để tạo điều kiện thuận lợi cho các dự án PPP mới, đặc biệt là các dự án có quy mô cỡ lớn, cơ cấu NSNN cần có khoản chi riêng dành cho các dự án PPP. Cần có một quyết tâm chính trị cao của các Bộ, địa phương cân đối trong nguồn lực sẵn có của mình để đảm bảo phần trách nhiệm của nhà nước

Thứ hai: Cần những quy định, văn bản rõ ràng để cân đối giữa yêu cầu của nhà nước và mong muốn của các tổ chức tư nhân với các dự án GTĐB (những dự án đòi hỏi nguồn vốn lớn). Việc đấu thầu, tổ chức minh bạch sẽ tránh được các rủi ro cho nhà

đầu tư. Xây dựng các thỏa thuận dự án để quản lý và phân phối rủi ro lợi nhuận. Khi chưa đưa ra được nguyên tắc thì tất yếu dòng vốn sẽ không chảy tới nơi dù Chính phủ có khuyến khích.

Thứ ba: Cần xác định rõ vai trò, trách nhiệm, nghĩa vụ của nhà nước và các nhà đầu tư tư nhân tham gia các dự án. Việc làm này cần được nêu rõ, cụ thể trong hợp đồng dự án và có sự đảm bảo từ chính quyền.

Thứ tư: Khi phát triển CSHT giao thông thì việc chia sẻ rủi ro hợp lý và phân định trách nhiệm của nhà nước sẽ là động lực mạnh mẽ cho việc huy động vốn PPP.

Thứ năm: Nhà nước cần chú ý đến lợi nhuận của các nhà đầu tư cho phù hợp với những đóng góp của nhà đầu tư vì động lực tham gia của khu vực tư nhân vào PPP được quyết định bởi mục tiêu lợi nhuận và các cơ hội kinh doanh mới. Đây là gợi ý cho chính sách của nhà nước. Nhà nước sẽ giữ vai trò quyết định trong huy động vốn PPP thông qua khung pháp lý, cơ chế chính sách, quy định pháp luật, thủ tục đấu thầu, cơ cấu nguồn vốn, hệ thống công cụ tài chính, trọng tài, công tác giám định.v.v…

Với nhu cầu phát triển của đất nước, GTĐB là huyết mạnh thúc đẩy sự phát triển. Tuy nhiên, nguồn vốn dành cho phát triển GTĐB cần được nghiên cứu liên tục để phù hợp với từng điều kiện kinh tế, chính trị, xã hội trong và ngoài nước. GTĐB là sự nghiệp của toàn dân, vì vậy, việc huy động được sự tham gia của toàn dân nhất định sẽ đưa đến những thắng lợi và vững vàng với sự phát triển của đất nước.

2.3. Yếu tố ảnh hưởng và cản trở, hình thức, ý kiến đề xuất thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN

2.3.1. Các yếu tố ảnh hưởng và cản trở thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN

Về mặt lý luận đã đề cập đến các yếu tố ảnh hưởng đến việc thu hút phát triển giao thông đường bộ Việt nam. Tuy nhiên, để tìm hiểu thực trạng các yếu tố ảnh hưởng đến việc thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN trong điều kiện thực tiễn tại Việt Nam, đề tài tiến hành khảo sát bằng câu hỏi đóng và mở với 250 kĩ sư, chuyên gia làm việc trong các tổ chức liên quan trực tiếp đến việc phát triển GTĐB:

Về cơ quan và địa bàn làm việc của người được khảo sát: Phiếu khảo sát đã được gửi tới các tổ chức, cá nhân đại diện tại miền bắc, miền trung và miền nam, cụ thể là: Sở xây dựng Bắc Ninh, Ban quản lý khu vực phát triển đô thị Bắc Ninh, Trung tâm kiểm định chất lượng xây dựng công trình Bắc Ninh, Viện quy hoạch kiến trúc Bắc Ninh, Viện khoa học và công nghệ Bắc Ninh, Công ty cổ phần kiểm định XD SG, CTCP đầu tư phát triển nhà và đô thị IDICO, CTCP XDCN và DD Dầu khí , Trường

cao đẳng nghề GTVT TW3, CT TNHH ĐTXD lắp đặt toàn mỹ 14, ĐHGTVT - TP HCM, Trung tâm PTQĐ và ĐTXD hạ tầng TG, CTCPXD và KD địa ốc Tân Kỷ, Ban quản lý dự án, Ban QLDA các công trình XD Mỹ Xuyên - Sóc Trăng, Học viện chính trị KV 2, CTCP tư vấn thiết kế GTVT Phía Nam, Công ty Sumitomo, Ban QLDA CNGTVT, CTCPXD GT Nam Thái, Công ty kiểm toán Châu Á, CTCPĐT và XD GT 17, Ban QLDA 1, Ban QLĐS ĐT HN, CTCP Tập đoàn Phúc Lộc, CT Cao Nguyên, Công ty xây dựng 286, Miền Trung Group, Sở xây dựng Lai Châu, Sở xây dựng môi trường, CTCP xây dựng Tùng Lâm, CTCP cầu 12 - Cienco 1, Cienco 8.

Về trình độ người được khảo sát: Trình độ cao đẳng (3,6%), trình độ đại học (68,3%), Trình độ sau đại học (28,2%).

Về số năm công tác: 5-10 năm (56%); 10 - 20 năm (32,9%); trên 20 năm (11,1 %)

Về quy trình khảo sát:

Quy trình	**Nội dung**
Bước 1:	Nghiên cứu các kết quả, công trình nghiên cứu và phỏng vấn các chuyên gia, các kĩ sư để nắm bắt những yếu tố ảnh hưởng và cản trở, các hình thức thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB tại VN trong những năm qua.
Bước 2:	Xây dựng bảng hỏi và xin ý kiến các chuyên gia điều chỉnh bảng hỏi (phụ lục)
Bước 3:	Gửi bảng hỏi và thư đề nghị xin ý kiến tại các đơn vị, địa bàn khảo sát
Bước 4:	Thu phiếu hỏi và xử lý số liệu bằng phần mềm SPSS
Bước 5	Viết báo cáo

Về tiêu chí điểm:

Điểm	***Mức độ ảnh hưởng***	***Mức độ cản trở***
1 đ	*Hoàn toàn không ảnh hưởng gì;*	*Hoàn toàn không cản trở gì, đã và đang thực hiện tốt;*
2 đ	*Có ảnh hưởng 1 chút;*	*Hầu như không cản trở gì;*
3 đ	*Có ảnh hưởng nhưng hầu như không đáng kể;*	*Có cản trở nhưng không ảnh hưởng nhiều;*
4 đ	*Ảnh hưởng nhiều;*	*Gây cản trở nhiều;*
5 đ	*Ảnh hưởng rất nhiều (mang tính quyết định)*	*Rất gây cản trở (cần phải thay đổi mang tính quyết định)*

Phiếu khảo sát [phụ lục số 9]

Để xây dựng được 20 yếu tố ảnh hưởng và cản trở đến việc thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN, đề tài dựa trên các phân tích lý luận cũng như là thực tiễn thu hút vốn đầu tư, đồng thời phỏng vấn, khảo sát ý kiến của các chuyên gia trong lĩnh vực, từ đó tổng kết. Trong phiếu hỏi có cả câu hỏi đóng và câu hỏi mở để người trả lời có thể

đánh giá, viết thêm (nếu có). Sau khi điều tra và xử lý kết quả điều tra bằng phần mềm SPSS, đề tài có được kết quả như sau:

Bảng 2.9. Các yếu tố ảnh hưởng và các yếu tố cản trở thu hút vốn phát triển GTĐB VN [Phụ lục số 10]

Mức độ ảnh hưởng		**Các yếu tố ảnh hưởng và yếu tố cản trở đến việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN**	**Mức độ cản trở**		**Độ tương quan**	
Mean	**SD**		**Mean**	**SD**	**R**	**Sig**
3.94	1.11	Định hướng/quy hoạch phát triển GTĐB VN	3.20	1.12	0.29	.000
3.80	0.95	Các chính sách sử dụng vốn trong quá trình đầu tư công trình GTĐB	3.38	0.98	0.31	.000
3.83	0.99	Các chính sách khai thác thu hồi vốn phát triển GTĐB sau khi công trình hoàn thành	3.37	1.00	0.21	.001
3.95	0.83	Sự chỉ đạo của các cấp với các dự án GTĐB	3.34	1.10	0.09	.156
3.79	0.84	Quy trình thu hút vốn đầu tư vào phát triển các dự án GTĐB	3.09	0.93	0.24	.002
3.54	1.00	Các chính sách ưu đãi phát triển GTĐB như : Hỗ trợ lãi suất vay vốn, ưu đãi thuế, phí và lệ phí, đất đai, tài chính.	3.28	0.98	0.21	.000
3.55	1.07	Độ ổn định của chính trị, xã hội đối với các dự án GTĐB	2.82	1.13	0.21	.001
3.59	1.00	Chiến lược thu hút vốn đầu tư có tính chất vĩ mô vào phát triển GTĐB VN	3.13	1.10	0.21	.001
3.50	0.92	Giám sát việc thực hiện tiến độ và chất lượng các công trình GTĐB	2.93	1.02	0.41	.000
3.51	0.95	Trình độ/ công nghệ xây dựng GTĐB VN (máy móc, thiết bị, công nghệ…)	3.12	1.02	0.36	.000
3.74	0.92	Sự ủng hộ của nhân dân với việc phát triển các công trình GTĐB …	3.32	1.10	0.28	.000
3.65	0.91	Hệ thống pháp luật về việc quản lý, sử dụng và khai thác các công trình GTĐB	3.25	1.00	0.23	.000
3.35	1.00	Sự ổn định của hệ thống tài chính (tỉ giá tiền đồng và các ngoại tệ)	3.05	1.09	0.38	.000
3.39	0.96	Hợp đồng và các quy định về hợp đồng các bên với các công trình phát triển GTĐB	3.00	0.94	0.27	.000
3.67	1.00	Khung pháp lý và các chính sách khuyến khích các nhà đầu tư với các loại hình đầu tư (cơ chế, chính sách, sự đồng bộ.v.v..)	3.22	1.04	0.31	.000
3.30	1.00	Truyền thông thu hút vốn của nhà đầu tư đối với các dự phát phát triển GTĐB	2.80	1.06	0.31	.000
3.90	0.88	Khả năng quản lý và sử dụng vốn, minh bạch trong hoạt động đầu tư xây dựng	3.33	1.09	0.26	.000
3.68	0.93	Tình hình kinh tế vĩ mô của đất nước	3.20	1.05	0.27	.000
4.04	0.94	Khả năng thu lợi nhuận đối với nhà đầu tư	3.35	1.02	0.29	.000
3.83	0.94	Tính minh bạch trong việc thu hồi vốn của nhà đầu tư	3.47	1.06	0.20	.001
3.67		ĐIỂM TRUNG BÌNH CỦA CÁC YẾU TỐ	**3.18**			

(nguồn: Tác giả tính toán dựa trên kết quả khảo sát)

Phân tích:

Về mức độ ảnh hưởng: Đề tài tìm hiểu 20 yếu tố ảnh hưởng đến việc việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN như sau:

Cả 20 yếu tố đều có ảnh hưởng tương đối đến việc thu thút vốn phát triển GTĐB VN. Mức độ ảnh hưởng trung bình của tất cả các yếu tố là 3,67/5. Mức độ ảnh hưởng của các yếu tố là khác nhau theo mức độ ảnh hưởng là: (1) Khả năng thu lợi nhuận đối với các nhà đầu tư ; (2) Sự chỉ đạo của các cấp với các dự án GTĐB; (3) Định hướng/quy hoạch phát triển GTĐB VN; (4) Khả năng quản lý và sử dụng vốn, minh bạch trong hoạt động đầu tư xây dựng ; (5) Tính minh bạch trong việc thu hồi vốn của nhà đầu tư ; (6) Các chính sách khai thác thu hồi vốn phát triển GTĐB sau khi công trình hoàn thành; (7) Các chính sách sử dụng vốn trong quá trình đầu tư công trình GTĐB; (8) Quy trình thu hút vốn đâu tư vào phát triển các dự án GTĐB; (9) Sự ủng hộ của nhân dân với việc phát triển các công trình GTĐB (giải phóng mặt bằng, ủng hộ ..v.v…); (10) Tình hình kinh tế vĩ mô của đất nước; (11) Khung pháp lý và các chính sách khuyến khích các nhà đầu tư với các loại hình đầu tư (cơ chế, chính sách, sự đồng bộ.v.v..); (12) Hệ thống pháp luật về việc quản lý, sử dụng và khai thác các công trình GTĐB; (13) Chiến lược thu hút vốn đầu tư có tính chất vĩ mô vào phát triển GTĐB VN; (14) Độ ổn định của chính trị, xã hội đối vóic ác dự án GTĐB; (15) Trình độ/ công nghệ xây dựng GTĐB VN (máy móc, thiết bị, công nghệ…); (16) Các chính sách ưu đãi phát triển GTĐB như : Hỗ trợ lãi suất vay vốn, ưu đãi thuế, phí và lệ phí, đất đai, tài chính; (17) Giám sát việc thực hiện tiến độ và chất lượng các công trình GTĐB; (18) Hợp đồng và các quy định về hợp đồng các bên với các công trình phát triển GTĐB; (19) Sự ổn định của hệ thống tài chính (tỉ giá tiền đồng và các ngoại tệ); (20) Truyền thông thu hút vốn của nhà đầu tư đối với các dự phát phát triển GTĐB.

Trong 20 yếu tố trên không có yếu tố nào ảnh hưởng mang tính quyết định (mức độ 5) đến việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN. Kết quả này có nghĩa là yếu tố ảnh hưởng đến việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN là nhiều yếu tố chứ không thiên quá nhiều về một yếu tố nào. Điều này đặt ra bài toán là giải quyết đồng bộ tất cả các yếu tố sẽ tăng cường khả năng thu hút tốt nguồn vốn đầu tư cho phát triển GTĐB VN.

Về mức độ cản trở đã và đang diễn ra

Đề tài tìm hiểu 20 yếu tố đã và đang cản trở việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN. Điểm bình quân của cả 20 yếu tố này là 3,18/5. Điều này cho thấy các yếu tố đều

đã và đang cản trở, tuy nhiên mức độ cản trở thực đang diễn ra là có nhưng không nhiều. Điều này cho thấy việc thu hút vốn có gặp khó khăn vẫn thực hiện được. Nếu giải quyết được khó khăn này thì việc thu hút vốn phát triển GTĐB sẽ hiệu quả hơn.

Trong 20 yếu tố gây cản trở thì có yếu tố cản trở nhiều, có yếu tố cản trở ít. Thứ tự ưu tiên các yếu tố cần giải quyết ưu tiên như sau: (1) Tính minh bạch trong việc thu hồi vốn của nhà đầu tư; (2) Các chính sách sử dụng vốn trong quá trình đầu tư công trình GTĐB; (3) Các chính sách khai thác thu hồi vốn phát triển GTĐB sau khi công trình hoàn thành; (4) Khả năng thu lợi nhuận đối với các nhà đầu tư; (5) Sự chỉ đạo của các cấp với các dự án GTĐB; (6) Sự ủng hộ của nhân dân với việc phát triển các công trình GTĐB (giải phóng mặt bằng, ủng hộ ..v.v…); (7) Khả năng quản lý và sử dụng vốn, minh bạch trong hoạt động đầu tư xây dựng; (8) Các chính sách ưu đãi phát triển GTĐB như : Hỗ trợ lãi suất vay vốn, ưu đãi thuế, phí và lệ phí, đất đai, tài chính; (9) Hệ thống pháp luật về việc quản lý, sử dụng và khai thác các công trình GTĐB; (10) Khung pháp lý và các chính sách khuyến khích các nhà đầu tư với các loại hình đầu tư (cơ chế, chính sách, sự đồng bộ.v.v..); (11) Định hướng/quy hoạch phát triển GTĐB VN; (12) Tình hình kinh tế vĩ mô của đất nước; (13) Trình độ/ công nghệ xây dựng GTĐB VN (máy móc, thiết bị, công nghệ…); (14) Chiến lược thu hút vốn đầu tư có tính chất vĩ mô vào phát triển GTĐB VN; (15) Quy trình thu hút vốn đâu tư vào phát triển các dự án GTĐB; (16) Sự ổn định của hệ thống tài chính (tỉ giá tiền đồng và các ngoại tệ); (17) Hợp đồng và các quy định về hợp đồng các bên với các công trình phát triển GTĐB; (18) Giám sát việc thực hiện tiến độ và chất lượng các công trình GTĐB; (19) Độ ổn định của chính trị, xã hội đối vóic ác dự án GTĐB; (20) Truyền thông thu hút vốn của nhà đầu tư đối với các dự phát phát triển GTĐB.

Về so sánh tương quan điểm trung bình theo cặp giữa yếu tố ảnh hưởng và yếu tố gây cản trở việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN.

Trong 20 yếu tố gây ảnh hưởng và đã (đang) cản trở đến việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN, có 19 yếu tố có chỉ số $P < 0.05$ (sig) điều đó có nghĩa là có **sự khác nhau** giữa trị số trung bình của mỗi biến (yếu tố). Điểm số trung bình ***sự tác động*** của các yếu tố đều cao hơn điểm số trung bình ***sự cản trở*** của các yếu tố. Kết quả điểm trung bình cho thấy 19 yếu tố này có tỉ lệ thuận với nhau. Tuy nhiên, thứ tự ***gây cản trở*** của các yếu tố có sự khác nhau với thứ tự các yếu tố ***gây tác động***. Vì vậy, cần ưu tiên giải quyết các ***yếu tố gây cản trở*** sẽ giúp cho việc thu hút vốn đầu tư phát triển

GTĐB được hiệu quả. Tuy nhiên, trong 20 yếu tố, yếu tố "*Sự chỉ đạo của các cấp với các dự án GTĐB*" là không có sự khác biệt ở trị số trung bình. Với điểm P= 0,156 (> 0,05) cho thấy yếu tố này có mức độ gây ảnh hưởng và mức độ cản trở không tương quan với nhau. Với dự án này có thể có tương quan thuận nhưng với dự án khác có thể tương quan ngược, thậm trí không thể so sánh được 2 điểm trung bình của yếu tố. Điều này có nghĩa là sự chỉ đạo của các cấp đối với dự án GTĐB là chưa thống nhất trong các dự án ở các vùng miền khác nhau. Đặc biệt, yếu tố này có tác động ở mức độ rất nhiều (3.95) và cũng gây cản trở (ở vị trí 5/20 với các yếu tố khác) ở mức cao (3.34). Vì vậy, để thu hút vốn phát triển GTĐB cần giải quyết quán triệt yếu tố này.

2.3.2. Các hình thức thu hút và tính khả thi của các hình thức thu vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ Việt Nam

Để tìm hiểu tính khả thi của các hình thức thu hút vốn phát triển GTĐB VN. Đề tài khảo sát 250 cán bộ, kĩ sư, chuyên gia làm việc liên quan đến lĩnh vực phát triển GTĐB VN với các tiêu chí:

Mức độ khả thi của mỗi hình thức được đánh giá bằng điểm số sau:

1đ: Tính khả thi cao nhất; 2đ: Tính khả thi ít hơn 1đ; 3đ: Tính khả thi ít hơn 2 đ; 4đ: Tính khả thi ít hơn 3đ; 5đ: Tính khả thi ít hơn 4 đ; 6đ: Tính khả thi ít hơn 5 đ:

Kết quả khảo sát được trình bày trong bảng dưới đây:

Bảng 2.10. Mức độ khả thi của các hình thức thu hút vốn phát triển GTĐB VN

Các hình thức	**Mức độ tính khả thi**						**TB**	
	Tính khả thi số 1(%)	Tính khả thi số 2(%)	Tính khả thi số 3(%)	Tính khả thi số 4(%)	Tính khả thi số 5(%)	Tính khả thi số 6 (%)		Thứ tự tính khả thi
ODA	32.2	13.1	14.7	8.2	17.1	14.7	3.08	**3**
Tín dụng thương mại	4.1	9.1	9.9	19.8	24.4	32.6	4.49	**6**
BOT	30.7	36.5	16.4	10.2	3.7	2.5	2.27	**1**
BT	4.1	18.7	19.1	25.3	21.2	11.6	3.75	**4**
BTO	5.0	7.5	27.4	25.7	21.2	13.3	3.90	**5**
PPP	29.6	20.6	14.2	8.2	9.0	18.5	3.01	**2**

(nguồn: Tác giả tính toán dựa trên kết quả khảo sát)

Nhận xét:

Qua kết quả nghiên cứu, cho thấy: Trước khi ra đời hình thức hợp tác công - tư. Hình thức BOT phát triển mạnh mẽ trong các hoạt động đầu tư phát triển GTĐB VN. Hình thức thu hút vốn phát triển GTĐB có tính khả thi cao nhất vẫn là hình thức BOT

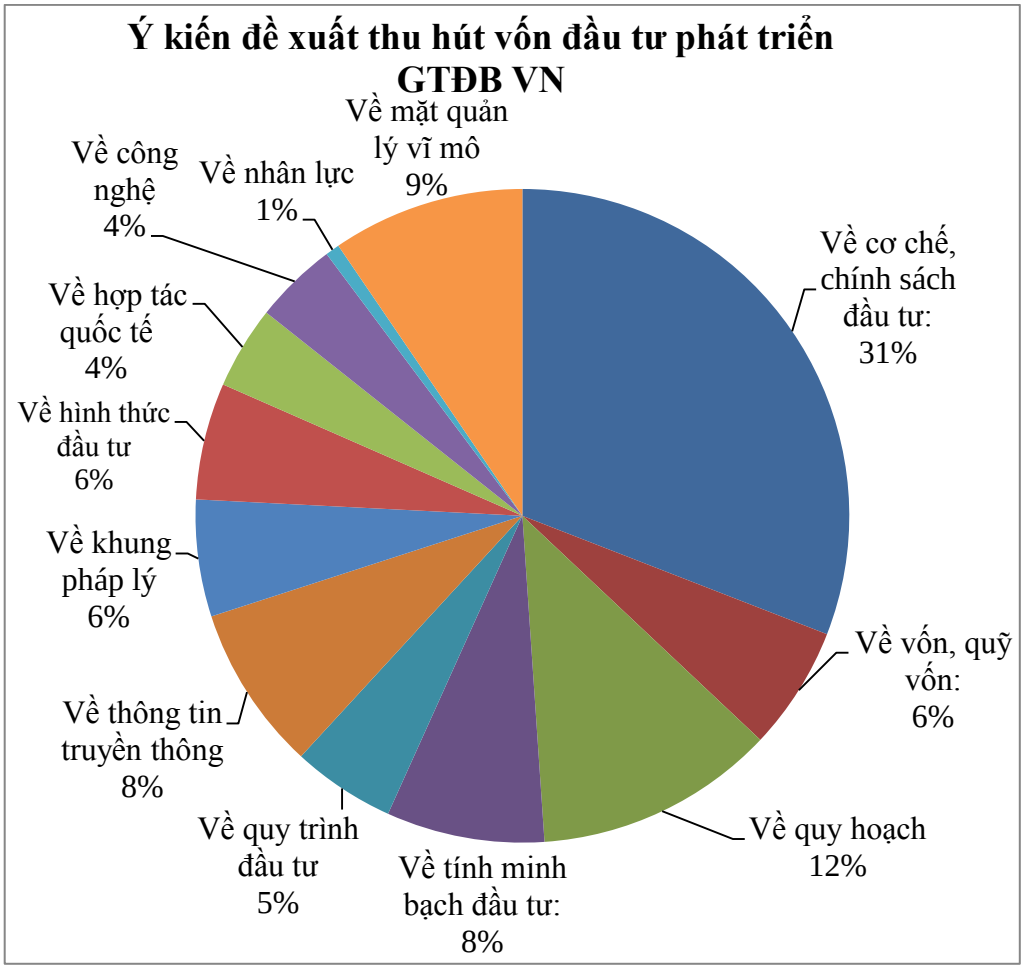
(2.27đ). Hình thức này đã đem lại hiệu quả trong quá khứ và cần thiết cho giai đoạn hiện nay. Hình thức được xếp hiệu quả thứ hai là hình thức đối tác công tư (PPP - 3.01 đ). Hiện tại hình thức này đã có những văn bản, nghị định quy định song trên thực tiễn vẫn còn nhiều bất cập, nên cần được xem xét chỉnh sửa cụ thể hơn cho phù hợp với thực tiễn. Hình thức xếp hiệu quả thứ ba là hình thứ ODA. Mặc dù ODA hiện tại đã và đang giảm rất nhiều so với trước đây, tuy nhiên, trên thực tiễn vẫn được đánh giá là khả thi ở mức độ 3,08. Chúng ta vẫn cần chú ý đến hình thức thu hút vốn này.

Các hình thức còn lại được đánh giá không cao, cụ thể là BT (3,75); BTO (3,90); và Tín dụng thương mại (4,49). Các hình thức này cần phải cân nhắc rất kĩ, có nghiên cứu rõ ràng mới có thể sử dụng hình thức này trong việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN trong giai đoạn hiện nay.

2.3.3. Khảo sát ý kiến đề xuất thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐBVN

Đề tìm hiểu ý kiến đề xuất thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN trong giai đoạn tới được hiệu quả, Đề tài khảo sát lấy ý bằng các câu hỏi mở từ 250 cán bộ, kĩ sư, chuyên gia làm việc liên quan đến lĩnh vực phát triển GTĐB VN, câu hỏi: "*Để thu hút vốn phát triển GTĐB VN trong giai đoạn tới sẽ cần đến một hệ thống các giải pháp. Theo ông/bà _ 3 giải pháp cấp thiết nhất cần làm ngay để việc thu hút vốn phát triển GTĐB được hiệu quả là gì*?

Một cán bộ, kĩ sư, chuyên gia có thể nêu nhiều ý kiến, bằng cách thống kê định tính chuyển sang định lượng, đề tài tổng hợp thành 12 nhóm các ý kiến, cụ thể là:



Biểu đồ 2.6. Các nhóm ý kiến đề xuất giải pháp thu hút vốn phát triển GTĐB VN

Nhóm các ý kiến về cơ chế, chính sách đầu tư: Đây là nhóm ý kiến được nhiều ý kiến nhắc đến nhiều nhất, chiếm đến 31% trong tổng số 294 ý kiến, gồm có: Chính sách giải phóng mặt bằng; Chính sách bảo vệ công trình dự án; Chính sách về bảo đảm quyền thu phí, khai thác, nhượng quyền và thu hồi vốn; Chính sách ưu đãi, hỗ trợ các loại dự án; Cơ chế bảo lãnh, đảm bảo lợi ích, khuyến khích nhà đầu tư; Cơ chế chính sách phù hợp với từng địa phương.

Nhóm các ý kiến về quy hoạch: Đây là nhóm ý kiến được nhắc đến nhiều thứ hai, chiếm đến 12% trong tổng số 294 ý kiến, gồm có: Quy hoạch phát triển giao thông chi tiết và đồng bộ; Quy hoạch gắn với phát triển kinh tế của khu vực, vùng, miền (kinh tế, văn hóa, chính trị, xã hội..); Quy hoạch quỹ đất 2 bên đường khai thác nguồn lực tài chính từ kết cấu hạ tầng, Các dự án đường bộ hoàn thành để đầu tư dự án mới;

Nhóm các ý kiến về quản lý vĩ mô: Đây là nhóm ý kiến được nhắc đến nhiều thứ ba, chiếm đến 9% trong tổng số 294 ý kiến, gồm có: Cải thiện tình hình kinh tế vĩ mô của đất nước; Ổn định chính trị, ổn định tài chính; Chỉ đạo quyết liệt của các cấp trong

việc thu hút, thúc đẩy phát triển hệ thống GTĐB; Quản lý tốt ở các cấp loại bỏ tham nhũng; Phân cấp quản lý rõ ràng.

Nhóm các ý kiến về tính minh bạch trong đầu tư: Đây là nhóm ý kiến được đến chiếm 8% trong tổng số 294 ý kiến, gồm có: Cần xây dựng quy trình minh bạch việc thu và sử dụng quỹ bảo trì, phí các dự án BT, BOT, vốn NSNN; Phân chia lợi nhuận công bằng, rõ ràng; Minh bạch trong đấu thầu, dự toán..phê dự án; Làm rõ việc chia sẻ rủi ro nhà nước và tư nhân; Tăng cường giám sát và khai thác.

Nhóm các ý kiến về thông tin truyền thông: Đây là nhóm ý kiến được nhắc đến chiếm 8% trong tổng số 294 ý kiến, gồm có: Công bố các danh mục dự án đầu tư rõ ràng; Thông tin rõ về các nhà đầu tư; Tăng cường truyền thông để tìm sự đồng thuận của xã hội, của nhân dân; Công khai rộng rãi tất cả các vấn đề để loại bỏ lợi ích nhóm, tránh_tham nhũng; Tổ chức các hoạt động để khuyến khích các nhà đầu tư tư nhân quan tâm tới tình hình hạ tầng kỹ thuật GTVT.

Nhóm các ý kiến về khung pháp lý. Đây là nhóm ý kiến được nhắc đến chiếm 6% trong tổng số 294 ý kiến, gồm có: Cần có cơ sở pháp lý trong lĩnh vực đầu tư vào ngành GTVT rõ ràng; Cần có khung pháp lý về xử và phòng chống tham nhũng; Cần đơn giản hóa thủ tục đầu tư; Củng cố và hoàn thiện hệ thống pháp luật và thu hút đầu tư theo hình thức PPP trong giai đoạn nguồn vốn hạn hẹp.

Nhóm các ý kiến về hình thức đầu tư: Đây là nhóm ý kiến được nhắc đến chiếm 6% trong tổng số 294 ý kiến, gồm có: Cần khuyến khích các hình thức đầu tư để xã hội hóa vốn đầu tư; Tích cực thu hút các loại hình đầu tư nước ngoài (FDI); Khuyến khích đầu tư tư nhân;

Nhóm các ý kiến về vốn và quỹ vốn: Đây là nhóm ý kiến được nhắc đến chiếm 6% trong tổng số 294 ý kiến, gồm có: Xây dựng quỹ nghiên cứu, kêu gọi dự án, hỗ trợ đầu tư các dự án; Thu xếp tín dụng, nâng mức tín dụng đối với các dự án giao thông; Đảm bảo nguồn vốn nhà nước theo luật đầu tư; Xã hội hóa vốn đầu tư , cho các ngân hàng tài trợ vốn đầu tư, đặc biệt là ngân hàng thương mại; Nâng cao chất lượng quản lý vốn, hoàn vốn nhanh, đảm bảo lợi nhuận cho nhà đầu tư.

Nhóm các ý kiến về quy trình đầu tư: Đây là nhóm ý kiến được nhắc đến chiếm 5% trong tổng số 294 ý kiến,gồm có: Xây dựng quy trình thu hút vốn đầu tư 1 cách rõ ràng.

Nhóm các ý kiến về hợp tác quốc tế: Đây là nhóm ý kiến được nhắc đến chiếm 4% trong tổng số 294 ý kiến, gồm có: Tăng cường và nâng cao hiệu quả của hợp tác quốc tế; Hoàn thiện thể chế đầu tư "công ty dự án" phù hợp với thông lệ quốc tế.

Nhóm các ý kiến về công nghệ: Đây là nhóm ý kiến được nhắc đến chiếm 4% trong tổng số 294 ý kiến, gồm có: Tìm kiếm và áp dụng các công nghệ xây dựng đường tiên tiến đảm bảo thời gian xây dựng và thời gian hoàn vốn, độ bền cao; Tăng cường nghiên cứu và ứng dụng khoa học và công nghệ.

Nhóm các ý kiến về nguồn nhân lực: Đây là nhóm ý kiến được nhắc đến chiếm 1% trong tổng số 294 ý kiến, gồm có: Nâng cao trình độ quản lý của nhà quản lý; Nâng cao trình độ, năng lực làm việc của kĩ sư, công nhân;

2.4. Thành tựu và sự cần thiết nghiên cứu thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN

Về thành tựu thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN [31]:

Trong những năm qua, việc thu hút vốn phát triển GTĐB đã đạt được những thành tựu to lớn, góp phần phát triển kinh tế đất đất nước:

Thứ nhất: Để đáp ứng nhu cầu kinh tế xã hội của đất nước, Chính phủ, Bộ GTVT và các cơ quan quản lý nhà nước đã ban hành các nghị định, luật và chính sách ngày càng sát với thực tiễn, rõ ràng, phù hợp với các điều kiện đầu tư, đảm bảo được lợi ích tương đối giữa nhà đầu tư, nhà nước và người sử dụng. Các chính sách này đã phát huy tốt trong việc thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN.

Thứ hai: về xây mới và bảo trì duy tu các tuyến đường: Trong 10 năm qua, việc thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN đã đạt được những kết quả đáng khích lệ, được thể hiện ở hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông nước ta phát triển theo chiều hướng khá tích cực: mở rộng về quy mô, nâng cao về chất lượng. Tính đến năm 9/2015, Tổng chiều dài đường bộ đã xây dựng được khoảng 260.000 km đường các loại, trong đó quốc lộ có hơn 20.000km; đường tỉnh khoảng 24.000km; mới có hơn 700 km đường bộ cao tốc đã hoàn thành và gần 500 km nữa đang xây dựng. Kết cấu hạ tầng đường bộ VN về mật độ chung là không nhỏ so với các nước trong khu vực nhưng về quy mô thì còn khá thấp (mật độ riêng đường quốc lộ và đường cao tốc thấp hơn, số làn xe ít hơn) [15]

Về công tác bảo dưỡng và sửa chữa, đến năm 2016, Đã hoàn thành tổ chức quản lý bảo dưỡng thường xuyên trên 22.000 km quốc lộ (trong đó có 741 km đường cao tốc), 5.900 cầu, 08 hầm đường bộ và 08 phà cơ bản đảm bảo ATGT, thông suốt; tiếp

tục triển khai đấu thầu bảo dưỡng thường xuyên các tuyến đường mới hoàn thành đầu tư để đưa vào khai thác. Thường xuyên rà soát điều chỉnh, khắc phục bất hợp lý về biển báo và các công trình ATGT, bảo đảm phù hợp với thực tiễn giao thông. Đã điều chỉnh, thay thế 93.000 biển báo, cọc tiêu gắn phản quang; bổ sung, sơn các vạch sơn tim đường bằng sơn phản quang màu vàng hơn 1.200 km, tẩy vạch sơn cũ không hợp lý; bổ sung 620 km hộ lan tôn sóng; rà soát, điều chỉnh 128 điểm mở dải phân cách giữa trên Quốc lộ 1, phục vụ tốt nhu cầu đi lại và ATGT của người dân. Tổng số thu phí sử dụng đường bộ trên cả nước ước đạt 6.278 tỷ đồng, vượt 10,08% so với năm 2015; nguồn NSNN cấp bổ sung là 3.500 tỷ đồng. Đã giao kế hoạch chi và chuyển nguồn 65% năm 2016 cho Tổng cục Đường bộ VN thực hiện với tổng giá trị 7.660,85 tỷ đồng; đã phân bổ và chuyển nguồn 35% năm 2016 cho các Quỹ Bảo trì đường bộ địa phương sử dụng với tổng số tiền là 2.476,62 tỷ đồng (theo báo cáo tổng kết Bộ GTVT năm 2016)

Thứ ba: về huy động vốn: Sự chuyển biến tích cực về vốn từ khi vốn NSNN chiếm vai chủ đạo, gần như toàn bộ vốn phát triển GTĐB đến sự phát triển đa dạng các nguồn vốn, thu hút được nhiều nguồn lực và sự đóng góp của xã hội trọng sự phát triển GTĐB và giảm ghánh nặng ngân quỹ quốc gia. Xu hướng huy động vốn từ các nguồn lực trong xã hội và cộng đồng quốc tế trở thành yếu tố quyết định để phát triển giao thông đường bộ.

Thứ tư: Đã có nhiều nghiên cứu về cách thu hút nguồn vốn nói chung được tiến hành rộng rãi bởi nhiều công trình đề tài có giá trị khoa học. Các đề tài đã và đang được ứng dụng rộng rãi trong thực tiễn, thúc đẩy sự phát triển của đất nước VN. Các đề án như: Đề án "Định hướng thu hút và sử dụng nguồn hỗ trợ phát triển chính thức thời kỳ 2006 – 2010" ban hành theo Quyết định 290/2006/QĐ-TTg ngày 29/11/2006. Đề án "Định hướng thu hút, quản lý và sử dụng nguồn vốn ODA và các khoản vốn vay ưu đãi khác của các nhà tài trợ thời kỳ 2011 – 2015" ban hành theo Quyết định 106/QĐ-TTg ngày 19/01/2012 của Thủ tướng Chính phủ.v.v…. Vấn đề thu hút vốn phát triển đường bộ là vô cùng cần thiết, cấp bách vì nhu cầu phát triển của đường bộ rất cao, vì vậy đòi hỏi tiếp tục có các công trình nghiên cứu phù hợp cả về mặt lý luận và thực tiễn của đất nước, làm cơ sở khoa học phát triển GTĐB VN đến năm 2030.

Sự cần thiết nghiên cứu thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN [55]:

Trong thời gian vừa qua, việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN cũng đã cho thấy nhiều tồn tại bất cập đời hỏi phải có sự thay đổi, chỉnh sửa để phù hợp với sự phát triển trong giai đoạn mới cụ thể như sau:

Thứ nhất: Về các nghị định, luật và các chính sách vẫn còn thiếu và có những khiếm khuyết cần được bổ sung và sửa đổi. Các nghị định nhiều khi vẫn còn chung chung, chưa cụ thể rõ được vai trò trách nhiệm của nhà đầu tư và nhà quản lý dẫn đến sự buông lỏng quản lý (các dự án BOT, PPP....), sự phân rõ ranh giới giữa đầu tư mới, đầu tư dựa trên những con đường có sẵn, hay sự phối kết hợp hoặc với các loại hình đường khác nhau chưa được rõ ràng dẫn đến sự bất đồng thuận trong xã hội. Trong việc huy động vốn đầu tư cần làm rõ hơn về đầu tư xây mới và duy tu bảo dưỡng để phân rõ trách nhiệm của nhà đầu tư và trách nhiệm của cộng đồng, nhà nước.

Thứ hai: Nhu cầu thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN hiện vẫn còn rất lớn thể hiện ở nhu cầu đang tồn tại vốn cho phát triển GTĐB. Cụ thể là, hiện vẫn còn 6.000 km quốc lộ chưa được vào cấp; có tới 566 cầu yếu trên hệ thống quốc lộ; hiện nay đã và đang đầu tư xây dựng thay thế khoảng 146 cầu. Còn 111 cầu rất yếu cần đầu tư ngay, 45 cầu cần sửa chữa nâng cấp cải tạo trong giai đoạn 2012-2015 và 262 cầu cần sửa chữa, nâng cấp cải tạo trong giai đoạn 2016-2020. Nhu cầu thu hút vốn để phát triển GTĐB giai đoạn 2016 – 2020 có thể kết đến như sau:

Hệ thống đường cao tốc: Thực hiện theo mục tiêu Nghị quyết 13-NQ/TW của Đảng, chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, huy động tối đa nguồn vốn ngoài NSNN để đầu tư phát triển hệ thống đường cao tốc, phấn đấu đến năm 2020 toàn quốc sẽ có khoảng 2.000 - 2.500 km đường bộ cao tốc. Cụ thể: đến cuối năm 2015 sẽ có khoảng 700 km đường cao tốc, giai đoạn 2016-2020 sẽ tiếp tục đầu tư khoảng 1.300 - 1.800 km đường cao tốc.

Hệ thống quốc lộ: Theo quy hoạch, hệ thống quốc lộ trên toàn quốc có tổng chiều dài 21.556 km, trong đó đã vào cấp được 14.952 km, còn lại cần tiếp tục đầu tư vào cấp là 7.215 km. Trong giai đoạn 2016-2020, do nhu cầu nguồn lực còn hạn chế, chỉ nghiên cứu đưa vào danh mục đầu tư các tuyến quốc lộ quan trọng có nhu cầu giao thông lớn, có vai trò tạo tiền đề phát triển kinh tế - xã hội, an ninh quốc phòng với chiều dài khoảng 3.600 km. Các đoạn tuyến còn lại sẽ tiếp tục thực hiện đầu tư vào cấp trong các giai đoạn tiếp theo. Ngoài việc đưa các quốc lộ vào cấp, sẽ triển khai thực hiện đầu tư các đoạn tuyến, các công trình quan trọng trên một số quốc lộ và các công trình theo nhu cầu đầu tư có khả năng hoàn vốn cao, nguồn vốn chủ yếu sử dụng

vốn xã hội hoá và vốn ODA; Thực hiện đầu tư nối thông Đường Hồ Chí Minh theo đúng Nghị quyết Quốc hội, Quy hoạch đã phê duyệt.

Các công trình quan trọng khác: Hệ thống đường ven biển: thực hiện ưu tiên đầu tư đoạn hành lang ven biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Vũng Áng (Hà Tĩnh) dài khoảng 342km và đường hành lang ven biển phía Nam dài khoảng 102km. Triển khai đề án cầu dân sinh, dự án khung chi tiêu trung hạn, dự án kiểm soát giao thông thông minh cho đường cao tốc…

Thứ ba: Tầm nhìn phát triển GTĐB VN. Việc xác định tầm nhìn phát triển GTĐB VN là vô cùng cần thiết để các nhà đầu tư có định hướng đầu tư và phát triển GTĐB VN xứng tầm quốc tế trong một tương lai xa. Hiện tượng đầu tư manh mún dẫn đến các con đường nhỏ lẻ, không đáp ứng được mật độ giao thông ngay sau khi hoàn thành, sự kết nối không phù hợp dẫn đến những con đường bỏ hoang hoặc không cần đến. Tầm nhìn có thể kể đến là tầm nhìn về thời gian, tầm nhìn về không gian, tầm nhìn về kinh tế - chính trị - xã hội.v.v..

Thứ tư: Về chiến lược tổng thể thu hút vốn phát triển GTĐB còn chưa được định rõ ràng cả tầm vĩ mô và tầm vi mô. Chiến lược thu hút vốn cần xác định rõ ràng, mục tiêu cụ thể, ai tham gia vào đầu tư và tỉ lệ thành phần kinh tế tham gia vào việc đầu tư phát triển GTĐB như thế nào. Từ chiến lược tổng thể thu hút vốn phát triển GTĐB sẽ là cơ sở để các cấp, ban ngành đưa ra các văn bản và xác định các công việc cụ thể để thực hiện phát triển GTĐB VN được hiệu quả nhất. Chiến lược tổng thể thu hút cần kể đến như: (a) mục tiêu thu hút vốn như thế nào (bao nhiêu vốn, trong thời gian nào...); (b) những thành phần kinh tế và tỉ lệ tham gia là như thế nào để vẫn đảm bảo được vai trò của nhà nước nhưng vẫn đảm bảo lợi tích của nhà đầu tư và người sử dụng; (c) mô hình thu hút vốn và hệ thống các giải pháp khoa học toàn diện để thu hút vốn.v.v.....

Thứ năm: Cần có những nghiên cứu khoa học và thực tiễn trong việc thút hút, sử dụng vốn phát triển GTĐB VN. Các nghiên cứu cần chứng minh tính hiệu quả của vốn đầu tư, xác định nhu cầu phát triển GTĐB để hoạch định chiến lược, tầm nhìn phát triển giao thông quốc gia (ví dụ: xây dựng đường bộ cao tốc Bắc – Nam hay xây dựng đường sắt cao tốc Bắc – Nam.v.v....), nghiên cứu về các nhà đầu tư trong nước và quốc tế để đánh giá khả năng tham gia và hoàn thành dự án (ví dụ nhà đầu tư yếu, thiếu, hạn chế...sẽ khó đảm bảo công trình giao thông được thực hiện đúng thời hạn...). Phát triển GTĐB đòi hỏi một nguồn vốn vô cùng lớn với một thời gian dài mà không dựa trên các cơ sở khoa học khi định hướng sai thì hậu quả sẽ là khôn lường.

Kết luận chương 2

Toàn bộ chương 2 đã phác hoạ được thực trạng thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ Việt Nam từ năm 2001 – 2016 với các nội dung được làm sáng tỏ gồm có:

- Các cơ chế chính sách được ban hành bởi các cấp chính quyền, quản lý nhằm thu hút vốn đầu tư cho phát triển giao thông đường bộ Việt Nam. Đây là hệ thống cơ sở pháp lý quan trọng quyết định cho việc xây dựng các cơ chế thu hút vốn đầu tư.
- Thực trạng thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ từ 2001 – 2016 (được chia thành các giai đoạn nhỏ) cho thấy nguồn vốn đầu tư có nhiều biến đổi, càng ngày nhu cầu vốn thu hút từ nhiều nguồn (đặc biệt là nguồn tư nhân, nguồn nước ngoài...) càng ngày càng nhiều và nguồn vốn ngân sách nhà nước càng ngày càng giảm dần. Đầu tư cho giao thông đường bộ là chiếm nhiều nhất (khoảng 90% tổng số vốn đầu tư).
- Làm rõ được điểm mạnh, điểm yếu, những yêu cầu cần khắc phục của các nguồn vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ Việt Nam như vốn NSNN, ODA. FDI, PPP...từ đó đưa ra những thành tựu, tồn tại và hạn chế cần khắc phục để thu hút vốn phát triển đường bộ VN trong giai đoạn tới được hiệu quả. Đây là một nội dung vô cùng quan trọng giúp cho việc đề xuất các giải pháp đẩy mạnh việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN trong những năm tới.
- Khảo sát từ thực tiễn và phát hiện ra 20 yếu tố có ảnh hưởng đến việc thu hút vốn đầu tư. Tuy nhiên, cả 20 yếu tố này đều ảnh hưởng với mức độ chênh không nhiều nên cho thấy cần phải khắc phục được cả 20 yếu tố sẽ đảm bảo việc thu hút vốn đầu tư được yêu quả (có thể có những ưu tiên trước).
- Khảo sát được các hình thức và tính khả thi của các hình thức thu hút vốn phát triển giao thông đường bộ Việt Nam, trong đó khẳng định hình thức quan trọng nhất là BOT, PPP và ODA.
- Khảo sát phát hiện được 12 nhóm các ý kiến đề cập đến các giải pháp cần giải quyết để tăng cường khả năng thu hút vốn hiệu quả nhất, trong các ý kiến giải pháp đó thì có 3 ý kiến quan trọng nhất đó là: Cơ chế chính sách, đầu tư; về quy hoạch và về mặt quản lý vĩ mô của nhà nước.
- Thông qua phát hiện thực trạng, chương 2 đã thể thiện được những thành tựu và sự cần thiết phải huy động vốn phát triển giao thông đường bộ Việt Nam trong những năm tới là cấp bách, có những điều kiện tốt để thu hút vốn đầu tư nhưng cần phải được hoàn thiện và có giải pháp tổng thể.

CHƯƠNG 3. GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG THU HÚT VỐN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM

3.1. Định hướng phát triển GTĐB VN đến 2020 và tầm nhìn 2030

3.1.1. Quan điểm phát triển triển chung

Theo quyết định số 356/QĐ - TTg, Hà Nội ngày 25/2/2013. Thủ tướng chính phủ đã phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTĐB VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Quyết định đề cập đến các nội dung:

GTĐB là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội. Vì vậy, cần được ưu tiên đầu tư phát triển để tạo tiền đề, làm động lực phát triển kinh tế - xã hội, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa - hiện đại hóa, đáp ứng tiến trình hội nhập kinh tế khu vực, quốc tế, góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh.

Phát triển GTĐB hợp lý, đồng bộ và bền vững trong một quy hoạch thống nhất có phân công, phân cấp và hợp tác, liên kết giữa các phương thức vận tải, phù hợp với điều kiện địa lý, tạo thành một mạng lưới giao thông thông suốt và có hiệu quả.

Tập trung nguồn lực để đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống đường bộ hiện có, đẩy nhanh tốc độ xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Bắc Nam, các trục cao tốc trọng yếu theo quy hoạch được duyệt; coi trọng công tác quản lý, bảo trì để tận dụng tối đa năng lực kết cấu hạ tầng giao thông hiện có.

Nhanh chóng phát triển GTVT xe buýt tại các đô thị lớn, đặc biệt Hà Nội và Hồ Chí Minh; phát triển giao thông tĩnh và giao thông tiếp cận cho người khuyết tật; kiểm soát sự gia tăng phương tiện vận tải cá nhân; giải quyết ùn tắc giao thông và bảo đảm trật tự an toàn giao thông đô thị.

Phát triển GTĐB địa phương đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa nông nghiệp - nông thôn, gắn kết mạng GTVT địa phương với mạng giao thông quốc gia, tạo sự liên hoàn, thông suốt và chi phí vận tải hợp lý, phù hợp với người dân.

Đẩy mạnh việc ứng dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật, công nghệ mới, vật liệu mới vào các lĩnh vực thiết kế, xây dựng, khai thác GTVT đường bộ với mục tiêu hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng. Coi trọng việc phát triển nguồn nhân lực cho nhu cầu phát triển ngành.

Thu hút các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng GTĐB; huy động tối đa mọi nguồn lực, coi trọng nguồn lực trong nước để đầu tư phát triển; người sử dụng có trách nhiệm đóng góp phí sử dụng để bảo trì và tái đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng GTĐB.

Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng GTĐB và đảm bảo hành lang an toàn giao thông; việc bảo vệ công trình giao thông và bảo đảm trật tự an toàn GTĐB là trách nhiệm của các cấp chính quyền, các ngành, xã hội và mỗi người dân.

Phát triển hệ thống đường bộ đối ngoại gắn kết chặt chẽ với hệ thống đường bộ trong nước để chủ động hợp tác, hội nhập khu vực và quốc tế.

3.1.2. Mục tiêu phát triển GTĐB đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

Giai đoạn đến năm 2020

- Đáp ứng được nhu cầu về vận tải hàng hóa và hành khách với chất lượng tốt và giá cả hợp lý, bảo đảm an toàn, tiện lợi, kiềm chế tiến tới giảm tai nạn giao thông và hạn chế ô nhiễm môi trường; phát huy lợi thế của vận tải đường bộ có tính cơ động cao, hiệu quả trong phạm vi hoạt động đường ngắn, gom hàng, tạo chân hàng cho các phương thức vận tải khác.

- Đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống đường bộ hiện có, đầu tư chiều sâu một số công trình quan trọng để nâng cao năng lực thông qua; nhanh chóng triển khai xây dựng hệ thống đường bộ cao tốc theo quy hoạch, đặc biệt là tuyến cao tốc Bắc Nam, phát triển mạnh mẽ giao thông đô thị. Một số mục tiêu cụ thể: Xây dựng 24 tuyến, đoạn tuyến cao tốc (kể cả đường vành đai đô thị) với tổng chiều dài khoảng 2.381 km; 100% quốc lộ vào đúng cấp kỹ thuật; Hoàn thành xây dựng các cầu lớn, thay thế 100% cầu yếu trên quốc lộ; 100% đường tỉnh được rải mặt nhựa hoặc bê tông xi măng; Quỹ đất dành cho xây dựng hạ tầng GTĐB đô thị đạt bình quân 16 - 26% so với quỹ đất xây dựng tại các đô thị; 100% xã, cụm xã có đường ôtô đến trung tâm, trừ một số ít xã có địa hình, địa lý đặc biệt khó khăn và được trải mặt nhựa hoặc bê tông xi măng 100%

Định hướng đến năm 2030

- Thỏa mãn được nhu cầu vận tải, dịch vụ vận tải của xã hội với chất lượng cao, đạt tiêu chuẩn quốc tế, nhanh chóng, an toàn; kết nối được với các phương thức vận tải khác, nhất là các điểm chuyển tải hành khách đường dài với vận tải hành khách đô thị.

- Hoàn thiện và cơ bản hiện đại hóa mạng lưới kết cấu hạ tầng GTĐB; tiếp tục xây dựng các đoạn tuyến, đường bộ cao tốc, đường đô thị, đường vành đai.

3.1.3. Quy hoạch GTĐB đến năm 2020 [34]

3.1.3.1 Hệ thống quốc lộ

a) Trục dọc Bắc Nam

- Quốc lộ 1 từ Hữu Nghị Quan (Lạng Sơn) đến Năm Căn (Cà Mau), dài 2.434 km, hoàn thiện toàn tuyến đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe; mở rộng một số đoạn

có lưu lượng lớn đạt tiêu chuẩn đường cấp II, với 4 làn xe; thay thế toàn bộ các cầu yếu; xây dựng các tuyến tránh cần thiết tại các đô thị; hoàn thành xây dựng hầm đường bộ qua đèo Phú Gia, đèo Phước Tượng (Thừa Thiên Huế), đèo Cả (Phú Yên).

- Đường Hồ Chí Minh từ Pác Pó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau), dài 3.167 km, nối thông toàn tuyến từ Pác Pó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau) với quy mô 2 làn xe, đến năm 2020, hoàn chỉnh tuyến, từng bước xây dựng các đoạn theo tiêu chuẩn đường cao tốc phù hợp với quy hoạch được duyệt và khả năng nguồn vốn. Đầu tư phát triển hệ thống quốc lộ bao gồm

b) Khu vực phía Bắc: Các tuyến nan quạt.

Bảng 3.1. Danh mục đầu tư hệ thống quốc lộ giai đoạn 2016-2020

Loại đường, tên đường	**Điểm đầu**	**Điểm cuối**	**Chiều dài**	**Cấp đường**	**Số làn xe**
Khu vực phía Bắc					
Quốc lộ 5	Như Quỳnh (Hưng Yên)	Đình Vũ (Hải Phòng)	110 km	cấp II	4
Quốc lộ 18	Đại phúc (Bắc Ninh)	Bắc Luân (Quảng Ninh)	303 km	cấp II	4
Quốc lộ 2	Phủ Lỗ (Hà Nội)	Thanh Thủy (Hà Giang)	310 km	II, III	4 - 6
Quốc lộ 3	cầu Đuống (Hà Nội)	Tà Lùng (Cao Bằng)	340 km	cấp III	2
Quốc lộ 6	Hà Đông	Mường Lay (Lai Châu)	512 km	I, II	2-6
Quốc lộ 32	Hà Nội	Bình Lư (Lai Châu)	393 km	II,III	2-4
Quốc lộ 32B	Thu Cúc (Phú Thọ)	Mường Cơi (Sơn La)	21 km	IV	2
Quốc lộ 32C	Vân Phú (Phú Thọ)	Âu Lâu (Yên Bái)	97 km	III,IV	2
Quốc lộ 70	Phú Thọ	Bản Phiệt (Lào Cai)	200 km	III, IV	2
Các tuyến vành đai					
Vành đai 1	gồm các quốc lộ	4A, 4B, 4C, 4D, 4E	687 km	III, IV	2
Vành đai 2	Bãi Cháy (Quảng Ninh)	Tây Trang (Điện Biên)	744 km	IV	2
Vành đai 3	Diêm Điền (Thái Bình)	Cò Nòi (Sơn La)	485 km	IV	2
Quốc lộ 18C	Tiên Yên	Hoành Mô (Q. Ninh)	50 km	III	2
Quốc lộ 10	Uông Bí (Q. Ninh)	Hoằng Hóa (Th. Hóa)	228 km	III	2
Quốc lộ 38	TP. Bắc Ninh	Chợ Dầu (Hà Nam)	81 km	III	2
Quốc lộ 39	Phố Nối (H. Yên)	Diêm Điền (Th. Bình)	108km	cấp III	2
Quốc lộ 12B	Gềnh (Ninh Bình)	Mãn Đức (Hòa Bình)	95 km	cấp IV	2
Quốc lộ 21	Sơn Tây (Hà Nội)	Hải Thịnh (Nam Định)	210 km	cấp IV	2
Quốc lộ 21B	Phú Lâm (Hà Nội)	Cầu Bà Đa (Hà Nam)	59km	cấp III	2
Quốc lộ 2B	Dốc Láp	Tam Đảo	25 km	cấp IV	2
Quốc lộ 2C	Sơn Tây	Sơn Dương (T.Quang)	141 km	cấp III	2
Quốc lộ 31	Quán Thành (Bắc Giang)	Bản Chắt (Lạng Sơn)	160 km	cấp IV	2
Quốc lộ 34	Thị xã Hà Giang	Khâu Đồn (Cao Bằng)	263 km	cấp IV	2
Quốc lộ 3B	Nà Bản (Bắc Kạn)	Quốc Khánh (Lạng Sơn)	128 km	cấp IV	2

Quốc lộ 1B	Đồng Đăng (Lạng Sơn)	Gia Bảy (Thái Nguyên)	146 km	cấp III, IV	2
Quốc lộ 43	Gia Phù	C. khẩu Lóng Sập (Sơn La)	105 km	Cấp III	2
Quốc lộ 4G	Mai Sơn	Sông Mã (Sơn La)	92km	cấp IV	2
Quốc lộ 12	Ma Thù Làng (Lai Châu)	TP.Điện Biên	195 km	cấp IV	2
Quốc lộ 100	Nậm Cáy	Phong Thổ (Lai Châu)	20 km	cấp IV	2
B.Th.Long - Nội bài	Đường BắcThăng Long	Nội Bài	18 km	cấp I	6
Khu vực miền trung					
Quốc lộ 217	Đò Lèn	Na Mèo (Thanh Hóa)	191 km	cấp IV	2
QL.47	Nam sơn	Mục sơn Th.Hóa	61	Cấp IV	2
Quốc lộ 45	Rịa (Ninh Bình)	Như Xuân (Th. Hóa)	198 km	Cấp IV	2
Quốc lộ 48	Yên Lý	Quế Phong (Nghệ An)	122Km	Cấp IV	2
Quốc lộ 7	Diễn Châu	Nậm Cắn (Nghệ An)	227 km	cấp IV	2
Quốc lộ 46	Thanh Thủy	Cửa Lò (Nghệ An)	75 km	cấp III	2
Quốc lộ 8	Hồng Lĩnh	Cầu Treo (Hà Tĩnh)	85,3km	cấp III	2
Quốc lộ 8B	Hồng Lĩnh	Xuân Hải (Hà Tĩnh)	25 km	cấp III	2
Quốc lộ 12A	Ba Đồn	Cha Lo (Quảng Bình)	138 km	cấp III	2
Vũng Áng - Xóm Sung	Vũng Áng(H.Tĩnh)	Xóm Sung (Q. Bình)	63 km	cấp III	2
Quốc lộ 15	Tòng Đậu (Hòa Bình)	Ngọc Lặc (Thanh Hóa)	109 km	cấp III	2
Quốc lộ 9	Cửa Việt	Lao Bảo (Quảng Trị)	118 km	cấp III	2
Quốc lộ 49	Thuận An (Huế)	Biên giới với Lào	92 km	cấp IV	2
Quốc lộ 14B	Tiên Sa (Đà Nẵng)	Thạch Mỹ (Q. Nam)	74 km	cấp III	2
Quốc lộ 14D	Giằng	Tà Óc (Quảng Nam)	75 km	cấp IV	2
Quốc lộ 14C	Ngọc Hồi (K.Tum)	Buprăng (Đắk Nông),	387 km	cấp IV	2
Quốc lộ 14E	Hà Lam	Khâm Đức (Q. Nam)	76 km	cấp IV	2
Quốc lộ 24	Thạch Trụ (Q. Ngãi)	thị xã Kon Tum	169 km	cấp III	2
Quốc lộ 19	Quy Nhơn	Lệ Thanh (Gia Lai)	238 km	II, III	2-4
Quốc lộ 26	Ninh Hòa (Ninh Thuận)	Buôn Ma Thuột (Đắk Lắk)	165 km	II, III	2-4
Quốc lộ 27	Buôn Ma Thuột	Phan Rang (N. Thuận)	277 km	cấp IV	2
Quốc lộ 28	Phan Thiết	Gia Nghĩa (Đắk Nông)	194 km	cấp IV	2
Đ. Trường Sơn Đông	Thạch Mỹ (Q. Nam)	Đà Lạt (Lâm Đồng)	667 km	cấp IV	2
Quốc lộ 49B	Quảng Lợi	Chân Mây (Huế)	89 km	cấp IV	2
Quốc lộ 24B	cảng Sa Kỳ	QL 1 (Quảng Ngãi)	18 km	cấp III	2
Quốc lộ 40	Ngọc Hồi	Bờ Y (Kon Tum)	21 km	cấp III	2
Quốc lộ 1D	Quy Nhơn (B. Định)	Sông Cầu (Phú Yên),	35 km	cấp III	2
Quốc lộ 1C	Quốc lộ 1	Nha Trang (K. Hòa)	17km	cấp III	2
Quốc lộ 27B	Ninh Bình (N.Thuận	Hòa Diên (Kh. Hòa)	53 km	cấp III	2

Khu vực phía Nam					
Quốc lộ 51	Biên Hòa	Vũng Tàu	74 km	cấp I	6
Quốc lộ 55	Bà Rịa	Bảo Lộc (Lâm Đồng)	230km	cấp III	2
Quốc lộ 56	Tân Phong	Bà Rịa	51 km	cấp III	2
Quốc lộ 22	Tp. H Chí Minh	Mộc Bài (Tây Ninh)	58 km	cấp I,II	4-6
QL 22B	Gò Dầu	Xa Mát (Tây Ninh)	183 km	II,III	2
Quốc lộ 13	TpHồ Chí Minh	Hoa Lư (Bình Phước)	143 km	cấp I,II	4-6
Quốc lộ 20	Dầu Giây (Đ. Nai)	Đà Lạt (Lâm Đồng)	268 km	cấp III	2
Quốc lộ 1K	ngã 3 Vườn Mít	vành đai 3 TP HCM	12 km	cấp I	
Khu vực Tây Nam Bộ					
Tuyến N1	Đức Huệ (Long An	Hà Tiên (Kiên Giang)	235 km	cấp IV	2
Quốc lộ 50	Tp.Hồ Chí Minh	Lộ Dừa (T.Giang)	88 km	cấp III	2
Quốc lộ 62	Tân An	Mộc Hóa (Long An)	77 km	cấp III	2
Quốc lộ 30	An Hữu (T. Giang)	Dinh Bà (Đồng Tháp)	120 km	cấp III	2
Quốc lộ 54	Bình Thành (Đ. Tháp)	TP. Trà Vinh	144 km	cấp III	2
Quốc lộ 53	TP. Vĩnh Long	Tập Sơn (Trà Vinh)	167 km	cấp II	2-4
Quốc lộ 57	TP. Vĩnh Long	Thạnh Phú (Bến Tre)	102km	cấp III	2
Quốc lộ 60	Mỹ Tho (T. Giang)	TP. Sóc Trăng	115 km	cấp III	2
Quốc lộ 61	Cái Tắc (Hậu Giang)	Rạch Sỏi (Kiên Giang)	96 km	cấp III	2
Quốc lộ 63	Châu Thành	TP. Cà Mau	115 km	cấp III	2
Quốc lộ 80	Mỹ Thuận	Hà Tiên (Kiên Giang)	217 km	cấp III	2
Quốc lộ 91	TP. Cần Thơ	Tịnh Biên (An Giang)	142 km	cấp III	2
Quản Lộ - Phụng Hiệp	Quản Lộ	Phụng Hiệp	105 km	cấp III	2

(nguồn: Quyết định số 355 QĐ-TTg, ngày 25 tháng 02 năm 2013, về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển GTVT VN đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030)

- Cầu lớn: hoàn thành xây dựng một số cầu lớn như Cần Thơ, Đức Huệ, Cao Lãnh, Vàm Cống, Hàm Luông, Cổ Chiên, Đại Ngãi (trên quốc lộ 60)…….

3.1.3.2. Đường bộ cao tốc

Nhanh chóng phát triển mạng đường bộ cao tốc theo quy hoạch được phê duyệt, phân theo khu vực như sau:

*Tuyến cao tốc Bắc Nam gồm 2 tuyến với chiều dài 3.262 km, gồm:*Tuyến cao tốc Bắc Nam phía Đông, từ Hà Nội đến Cần Thơ, dài khoảng 1.941 km, quy mô 4-8 làn xe; Tuyến cao tốc Bắc Nam phía Tây đường Hồ Chí Minh, từ Phú Thọ đến Kiên Giang, dài khoảng 1.321 km, quy mô 4-6 làn xe.

Đường cao tốc khu vực phía Bắc gồm 7 tuyến hướng tâm kết nối với thủ đô Hà Nội với chiều dài khoảng 1.099 km, gồm: Lạng Sơn – Bắc Giang – Bắc Ninh, dài 130 km, quy mô 4 – 6 làn xe; Thành phố Hà Nội – Hải Phòng, dài 105 km, quy mô 4 - 6

làn xe; Thành phố Hà Nội – Việt Trì – Lào Cai dài 264 km, quy mô 4 - 6 làn xe; Nội Bài – Hạ Long – Móng Cái, dài 294 km, quy mô 4 – 6 làn xe; Thành phố Hà Nội – Thái Nguyên – Chợ Mới (Bắc Kạn), dài 90 km, quy mô 4-6 làn xe; Láng – Hòa Lạc – Hòa Bình, dài 56 km, quy mô 4-6 làn xe; Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh, dài 160 km, quy mô 4 làn xe.

Khu vực miền Trung, Tây Nguyên gồm 3 tuyến với chiều dài 264 km: Hồng Lĩnh - Hương Sơn tỉnh Hà Tĩnh, dài 34km, quy mô 4 làn xe; Cam Lộ - Lao Bảo, dài 70 km, quy mô 4 làn xe; Quy Nhơn – Pleiku, dài 160 km, quy mô 4 làn xe.

Khu vực phía Nam gồm 7 tuyến, dài khoảng 984 km: Biên Hòa – Vũng Tàu, dài 76 km, quy mô 6 làn xe; Dầu Giây – Đà Lạt, dài 209 km, quy mô 4 làn xe; Thành phố Hồ Chí Minh – Thủ Dầu Một – Chơn Thành (theo hướng đường Hồ Chí Minh), dài 69 km, quy mô 6 – 8 làn xe; Thành phố Hồ Chí Minh – Mộc Bài, dài 55 km, quy mô 4 – 6 làn xe; Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng, dài 200 km, quy mô 4 làn xe; Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu, dài 225km, quy mô 4 làn xe; Cần Thơ – Cà Mau, dài 150 km, quy mô 4 làn xe.

Hệ thống đường vành đai cao tốc thành phố Hà Nội và Hồ Chí Minh: Thành phố Hà Nội: vành đai 3, dài 56 km; vành đai 4, dài 125 km, quy mô 4 - 6 làn xe; Thành phố Hồ Chí Minh: vành đai 3, dài 83 km, quy mô 6 – 8 làn xe; Đường vành đai 5 thành phố Hà Nội, vành đai 4 thành phố HCM, với chức năng kết nối với các đô thị vệ tinh trong tương lai sẽ được xem xét, điều chỉnh phù hợp với điều kiện thực tế.

3.1.3.3. Đường bộ ven biển

Đường bộ ven biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang, dài khoảng 3.127 km, có chức năng phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, du lịch khu vực ven biển, góp phần giảm nhẹ và phòng, chống thiên tai, đảm bảo an ninh quốc phòng, xóa đói giảm nghèo. Tuyến được hình thành trên cơ sở sử dụng hệ thống đường bộ, hệ thống đê biển, đường phòng thủ hiện có và xây dựng mới. Từng bước khôi phục, nâng cấp và xây dựng mới đáp ứng nhu cầu với quy mô 2 làn xe; các đoạn qua khu đô thị, khu kinh tế, khu du lịch … có quy mô phù hợp với quy hoạch được duyệt.

3.1.3.4. Đường hành lang biên giới

Đường hành lang biên giới hình thành dọc biên giới với Trung Quốc, Lào, Campuchia, từ Quảng Ninh đến Kiên Giang, dài khoảng 4.432 km.Việc xây dựng tuyến đường góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, xóa đói giảm nghèo vùng biên giới, bảo vệ chủ quyền an ninh quốc gia, trật tự an toàn xã hội. Từng bước nối

thông, hoàn thành xây dựng toàn tuyến, cơ bản đạt tiêu chuẩn đường từ cấp IV đến cấp V, các đoạn do địa hình phức tạp, khó khăn đạt cấp VI, một số đoạn qua khu đông dân đạt cấp III, 2 làn xe.

3.1.3.5. Quy hoạch phát triển hệ thống đường tỉnh

Hệ thống đường tỉnh được phát triển với các định hướng sau:

Khôi phục, nâng cấp, đưa vào cấp kỹ thuật với quy mô tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV ở vùng đồng bằng, cấp IV đến cấp V ở miền núi; đoạn qua các đô thị theo quy hoạch được duyệt. Nâng cấp một số đường tỉnh quan trọng lên thành quốc lộ đồng thời đưa một số đường huyện quan trọng lên đường tỉnh, cải tuyến hoặc mở một số tuyến mới ở những khu vực cần thiết.

3.1.3.6. GTĐB đô thị

Quy hoạch phát triển GTĐB đô thị phải phù hợp với quy hoạch phát triển không gian, kiến trúc đô thị. Phát triển hệ thống GTVT đường bộ đô thị bảo đảm tính thống nhất, cân đối, đồng bộ, liên hoàn với mạng lưới GTVT của vùng, quốc gia và quốc tế.

Xây dựng các tuyến chính ra vào thành phố, nút giao lập thể tại các giao lộ lớn, các tuyến tránh đô thị, hình thành đường vành đai đô thị.

Xây dựng các bến xe, bãi đỗ đáp ứng nhu cầu.

Thành phố Hà Nội: Hoàn thành việc cải tạo, mở rộng các quốc lộ hướng tâm hiện tại với quy mô 4 - 6 làn xe; xây dựng các đường bộ cao tốc song hành với quốc lộ có lưu lượng giao thông lớn; Hoàn thành việc xây dựng vành đai 2 thành đường đô thị có quy mô 4 - 8 làn xe; Xây dựng vành đai 3 quy mô 6 - 8 làn xe, đường vành đai đối ngoại (vành đai 4) quy mô 6 – 8 làn xe, chiều rộng chỉ giới (100 – 120 m); hình thành vành đai liên kết các đô thị vệ tinh (vành đai 5); Hoàn thành xây dựng các cầu vượt sông Hồng như cầu Thanh Trì, cầu Vĩnh Tuy, cầu Nhật Tân, cầu Hồng Hà, cầu Mễ Sở, cầu Vĩnh Thịnh, cầu Tứ Liên. Mặt cắt ngang các cầu có quy mô 6 - 8 làn xe; Hoàn thành xây dựng các cầu vượt sông Đuống như cầu Đông Trù, cầu Thạch Cầu, cầu Đuống mới, cầu Phù Đổng II và cầu Đuống trên vành đai 4. Mặt cắt ngang các cầu có quy mô 4 - 8 làn xe; Tỷ lệ đảm nhận vận chuyển khách công cộng bằng xe buýt đến năm 2020 đạt 25%.

Thành phố Hồ Chí Minh: Cải tạo nâng cấp các quốc lộ hướng tâm; riêng quốc lộ 50, đoạn vành đai 2 trở vào được cải tạo nâng cấp trở thành đường đô thị, xây dựng mới tuyến song hành quốc lộ 50 cũ; xây dựng cầu Đồng Nai mới; Xây dựng cao tốc: Biên Hòa - Vũng Tàu; thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây; Dầu Giây -

Đà Lạt; thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành; thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài; thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương - Cần Thơ; đường cao tốc liên vùng phía Nam thành phố Hồ Chí Minh - Nhơn Trạch; Xây dựng vành đai đô thị đạt cấp I đường đô thị; hình thành vành đai 3, vành đai 4; Hoàn thành xây dựng đường phố chính nội đô; Xây dựng hệ thống đường đô thị trên cao liên thông với nhau; Xây dựng các cầu, hầm lớn vượt sông như cầu Bình Khánh trên sông Nhà Bè, cầu Phước Khánh trên sông Lòng Tàu, cầu Phước An trên sông Thị Vải, các cầu Thủ Biên (vành đai 4), cầu Hóa An, cầu Long Thành, cầu Nhơn Trạch (vành đai 3), cầu Nhơn Trạch trên sông Đồng Nai, các cầu Phú Thuận (vành đai 4), cầu Bình Gởi (vành đai 3), cầu Phú Long (đường tỉnh 12), cầu Tam Bình, cầu Bình Lợi 2 (vành đai 1), cầu Bình Quới (bán đảo Thanh Đa), cầu Sài Gòn 2, cầu Thủ Thiêm 2, 3, 4, hầm Thủ Thiêm qua sông Sài Gòn; Tổ chức, quản lý tốt vận tải khách công cộng đô thị; tỷ lệ vận chuyển công cộng bằng xe buýt đáp ứng được 15% nhu cầu.

3.1.3.7. Giao thông nông thôn

- Huy động mọi nguồn lực để phát triển GTNT trong đó ưu tiên xây dựng đường ôtô đến tất cả các trung tâm xã, trừ các xã đặc biệt khó khăn do địa hình, địa lý.

- 100% đường huyện, đường xã đi lại quanh năm; tỷ lệ mặt đường cứng đạt 95%, trong đó bê tông xi măng, nhựa đạt 50%.

- Tất cả đường huyện đều đạt tiêu chuẩn đường từ cấp IV đến cấp V, đường xã đạt tiêu chuẩn đường GTNT loại A.

- 100% đường huyện, đường xã được bảo trì.

- Xóa bỏ hết cầu khỉ khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

- Phát triển giao thông nội đồng để đáp ứng được nhu cầu công nghiệp hóa sản xuất và thu hoạch sản phẩm nông nghiệp.

3.1.3.8. Quy hoạch phát triển vận tải đường bộ

Khối lượng khách vận chuyển đạt 5,5 tỷ hành khách với 165,5 tỷ hành khách luân chuyển, tăng bình quân 11,2%/năm về hành khách luân chuyển.

Khối lượng hàng hóa vận chuyển đạt 759,50 triệu tấn với 34,6 tỷ tấn luân chuyển, tăng bình quân 7,5%/năm về tấn luân chuyển.

- Phương tiện cơ giới đường bộ đáp ứng được tiêu chuẩn về môi trường tương đương EURO IV.

- Vận chuyển khách công cộng bằng ôtô buýt tại thành phố Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh đạt tỷ lệ 15 – 25%.

3.1.3.9. Quy hoạch phát triển phương tiện vận tải

a) Phương tiện xe ôtô: Dự kiến đến năm 2020 có 2,8 – 3 triệu ôtô, trong đó xe con chiếm khoảng 50%, xe khách 17%, xe tải 33%.

b) Xe máy: Hạn chế mức tăng số xe máy bằng các biện pháp hành chính, kinh tế, kỹ thuật để khống chế số lượng xe máy trên cả nước, xe máy sử dụng chủ yếu ở các khu vực nông thôn, khu vực không có vận tải khách công cộng, dự kiến đến năm 2020 có khoảng 34 - 36 triệu xe máy.

c) Bến, bãi và điểm dừng: Hoàn thiện quy hoạch bến xe có quy mô phù hợp với khối lượng khách đi, đến, đặc biệt các đầu mối giao thông. Ưu tiên đầu tư bến xe lớn tại các thành phố lớn như: Hà Nội, Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Hải Phòng, Huế, Nha Trang, Cần Thơ …

Dành quỹ đất phù hợp cho phát triển bãi đỗ xe; xây dựng các bến xe ngầm, trên cao ở các thành phố lớn.

Hoàn chỉnh quy hoạch và hoàn thành xây dựng các điểm dừng trên các tuyến vận tải đường dài, đặc biệt là trên các quốc lộ; khoảng cách giữa các điểm dừng khoảng 200 – 300 km.

3.1.3.10. Đảm bảo an toàn giao thông

- Phấn đấu hàng năm giảm 5 - 7% số người chết do tai nạn giao thông.

- Hoàn thiện hệ thống pháp luật, kiện toàn tổ chức quản lý từ trung ương đến địa phương. Nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục kết hợp với tăng cường công tác cưỡng chế thi hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông đến cộng đồng.

- Phát triển kết cấu hạ tầng GTĐB, bảo đảm hành lang an toàn, các công trình phải được thẩm định về an toàn giao thông; việc kết nối với các quốc lộ phải theo quy định để bảo đảm an toàn giao thông.

- Đầu tư hệ thống giám sát an toàn giao thông và trung tâm điều hành giám sát, tổ chức giao thông đạt tiêu chuẩn hiện đại.

- Nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch và quản lý người điều khiển, chất lượng kiểm định phương tiện cơ giới đường bộ.

- Tăng cường công tác cứu hộ, cứu nạn để giảm thiểu thiệt hại do tai nạn GTĐB gây ra.

3.1.3.11. Bảo vệ môi trường và đất sử dụng cho GTĐB

a) Bảo vệ môi trường: Hoàn thiện các tiêu chuẩn, quy định bảo vệ môi trường trong xây dựng, khai thác các công trình giao thông và khai thác vận tải đường bộ.

Tăng cường công tác tuyên truyền phổ biến giáo dục và cưỡng chế thi hành pháp luật bảo vệ môi trường. Thực hiện đánh giá môi trường từ khi lập quy hoạch. Giám sát chặt chẽ việc thực hiện các quy định bảo vệ môi trường trong các dự án xây dựng, khai thác, và các cơ sở công nghệ nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường. Các công trình giao thông và phương tiện vận tải phải có tiêu chuẩn kỹ thuật và chất lượng với các yêu cầu về bảo vệ môi trường.

b) Nhu cầu đất sử dụng: Nhu cầu đất cần bổ sung cho phát triển mạng lưới quốc lộ đến năm 2020 khoảng 3.200 ha, trong đó chiếm dụng đất nông nghiệp khoảng 2.200 ha. Nếu tính cả hành lang bảo vệ nhu cầu đất bổ sung cho quốc lộ khoảng 57.200 ha.

Nhu cầu đất phát triển đường bộ cao tốc đến năm 2020, tính cả hành lang bảo vệ khoảng 41.100 ha, trong đó đất bổ sung thêm khoảng 38.200 ha; chiếm dụng đất nông nghiệp khoảng 2.900 ha.

3.1.3.12. Nhu cầu vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng GTĐB

a) Vốn đầu tư xây dựng: Ước nhu cầu vốn đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng GTĐB đến năm 2020 như sau:

Bảng 3.2. Nhu cầu đầu tư phát triển GTĐB VN đến 2020

Đơn vị: Tỷ đồng

Tên đường	Tổng vốn đầu tư	Bình quân/năm	Ghi chú
Quốc lộ (không bao gồm QL1)	255.701	31.963	
Quốc lộ 1	89.362	22.340	
Đường HCM	240.839	26.760	
Đường bộ cao tốc	392.379	49.092	
Đường bộ ven biển	16.013	1.600	
Đường tỉnh	120.000	12.000	
GT đô thị (HN, HCM)	287.500	29.000	
GT nông thôn	151.404	15.140	
Cộng	**1.553.198**	**187.895**	

(nguồn: Quyết định số 356/2009/QĐ–TTg, ngày 25 tháng 02 năm 2013, về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030)

Theo Tổng cục thống kê (Bộ Kế hoạch và Đầu tư), GDP cả nước năm 2016 đạt 4.500.000 tỷ đồng tăng 6,21% so với năm 2015 (tương đương mức tăng khoảng 1.06 lần). Nếu mức tăng trưởng bình quân hàng năm đến năm 2020 luôn ở mức khoảng 6,2%, tổng GDP năm 2017 ước tính là 4.770.000 tỉ đồng, năm 2018 ước tính là

5.056.200 tỉ đồng; năm 2019 ước tính là 5.359.000 tỉ đồng; năm 2020 ước tính là 5.681.000 tỉ đồng. Như vậy, nếu NSNN đầu từ phát triển đường bộ đến năm 2020 sẽ cần chi khoảng 27% GDP năm 2020). (1% = 56.810 tỉ đồng x 27 = 1.533.870 tỉ đồng). Theo số liệu đầu tư phát triển hạ tầng giao thông giai đoạn 2001 – 2010 thì đầu tư bằng NSNN chiếm khoảng 8% (bao gồm toàn bộ CSHT giao thông, trong đó GTĐB là chủ yếu). Nếu chi 8% GDP vào phát triển GTĐB đến năm 2020 (tương đương 454.480 tỉ đồng) thì chúng ta cần đến khoảng 19% của GDP thu hút vốn từ bên ngoài NSNN (khoảng 1.079.390 tỉ đồng) mới đáp ứng được hoạch định chiến lược đến năm 2020. Nguồn vốn đầu tư này chưa bao gồm vốn cho duy tu, bảo trì. Điều này cho thấy sự cần thiết phải thu hút vốn ngoài NSNN để phát triển GTĐB đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030.

3.2. Đề xuất giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN

3.2.1. Nguyên tắc đề xuất giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐBVN

3.2.1.1. Đảm bảo hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án

Phát triển các dự án GTĐB cần đảm bảo cả hiệu quả kinh tế của dự án, và hiệu quả xã hội của dự án. Hiệu quả kinh tế là đảm bảo lợi ích hài hòa của 3 đối tượng: Nhà nước, nhà đầu tư và người sử dụng. Tuy nhiên, để đảm bảo nguyên tắc này, cần chú ý:

Mục tiêu chính của nhà đầu tư là tối đa hóa lợi nhuận, còn mục tiêu của xã hội là tối đa hóa lợi ích xã hội. Đây là vấn đề cần giải quyết, vì nếu không giải quyết một cách hài hòa thì có thể nhà đầu tư tư nhân không đầu tư do không đem lại lợi nhuận hoặc hiệu quả thấp, hoặc dự án đưa vào khai thác nhưng không đem lại hiệu quả cho xã hội theo mong muốn.

3.2.1.2. Đảm bảo tuân theo quy hoạch phát triển ngành, có tính kế thừa, bền vững

Tất cả các nhà đầu tư cho các dự án GTĐB dù là vốn nhà nước, hay là có sự tham gia của khu vực kinh tế tư nhân, hoặc là các nhà đầu tư tư nhân đều phải nằm trong chiến lược phát triển GTĐB quốc gia thể hiện trong quy hoạch phát triển của ngành. Tất cả các khâu từ việc chuẩn bị đến việc thực hiện đầu tư phải được tuân thủ theo luật lệ, thể chế hiện hành. Nguyên tắc này đảm bảo vai trò quản lý của nhà nước trong lĩnh vực đầu tư và xây dựng, đảm bảo hệ thống GTĐB phát triển bền vững.

3.2.1.3. Đảm bảo việc huy động vốn được hiệu quả

Các nguồn lực kinh tế là vô cùng quan trọng, trong đó phát huy "nội lực" là yếu tố quyết định, vốn nước ngoài là quan trọng (vốn FDI).

Cần phải khuyến khích đầu tư xã hội hóa vào việc phát triển GTĐB VN từ các nguồn vốn khác nhau, đặc biệt là mô hình PPP.

Để làm được điều này cần phải có những cải cách hành chính nhất định, có những quy định rõ ràng về pháp luật và các chính sách cụ thể.

Nguồn vốn đầu tư trong nước cho việc phát triển GTĐB từ các nguồn, dưới các hình thức khác nhau như:

- Góp vốn các nhà đầu tư tư nhân dưới các hình thức như: Trái phiếu công trình, chuyển nhượng quyền khai thác công trình, đầu tư theo hình thức Xây dựng - Khai thác - Chuyển giao (BOT), Xây dựng - Chuyển giao (BT).
- Nguồn vốn từ đầu tư NSNN (TW, ĐP).
- Huy động các nguồn lực từ việc đóng góp của các doanh nghiệp, tổ chức, các thành phần kinh tế và của cá nhân bằng tiền, hiện vật hoặc ngày công lao động.
- Thu phí sử dụng gián tiếp CSHT giao thông (phí hưởng lợi gián tiếp do lợi ích tăng khi các công trình giao thông sau khi xây dựng đưa vào khai thác đem lại).
- Huy động vốn từ việc "đổi đất lấy công trình".
- Thu phí sử dụng trực tiếp CSHT giao thông (phí cầu đường bộ mới xây dựng hoặc cải tạo, nâng cấp có tiêu chuẩn kĩ thuật cao).

Việc thu hút vốn từ mọi nguồn lực là vô cùng cần thiết khi có sự mất cân đối về vốn giữa cung và cầu.

3.2.1.4. Đảm bảo tính đồng thuận

Sự góp vốn của tất cả các nhà đầu tư trong việc phát triển GTĐB của các tổ chức, cá nhân cần đảm bảo tối đa tính đồng thuận. Để đảm bảo tính đồng thuận cần:

- Sự rõ ràng, minh bạch trong việc huy động và sử dụng vốn của tất cả các tổ chức. Sự rõ ràng về cơ chế đấu thầu của các tổ chức tham gia dự án.
- Sự rõ ràng về phân bổ lợi ích hay các giá trị trong việc đầu tư phát triển dự án.
- Sự rõ ràng về cơ chế quản lý, vận hành ngay từ việc thu hút vốn đến việc triển khai và quản lý dự án trong quá trình xây dựng dự án và sau khi dự án hoàn thành.

Sự rõ ràng trên để đảm bảo tính đồng thuận của các nhà đầu tư tham gia dự án và cần được thể hiện bằng các văn bản pháp lý rõ ràng, được sự bảo hộ của nhà nước.

3.2.1.5. Đảm bảo an ninh quốc gia, an toàn giao thông, bảo vệ môi trường và phát triển bền vững.

Vấn đề an ninh quốc phòng rất quan trọng, điều này đòi hỏi phải đầu tư phát triển hệ thống GTĐB ở các vùng biên giới, hải đảo, các cửa khẩu. Tuy nhiên, các công trình

GTĐB có liên quan đến an ninh quốc gia thì không nên khuyến khích các nhà đầu tư tư nhân, đặc biệt là các nhà đầu tư nước ngoài. Cụ thể, các chính sách cần phải [16]:

- Đảm bảo vai trò quản lý của Nhà nước trong tất cả các hoạt động liên quan kết cấu hạ tầng giao thông công cộng do nhà đầu tư thực hiện đầu tư xây dựng hoặc nhận chuyển giao kinh doanh và quản lý.

- Nhà nước thống nhất sở hữu đất đai, nhà đầu tư vào các dự án xây dựng giao thông được giao đất, cho thuê đất được quyền sử dụng đất đúng mục đích.

- Không chuyển nhượng, chuyển đổi sở hữu, cho phép đầu tư kinh doanh đối với các hạ tầng, dịch vụ giao thông liên quan trực tiếp đến quốc phòng - an ninh.

- Nhà đầu tư có trách nhiệm vận hành, khai thác, bảo trì, đầu tư nâng cấp theo kế hoạch, quy hoạch đối với hạ tầng, dịch vụ công theo quy định, quy chuẩn, tiêu chuẩn.

- Dự án nhượng quyền đầu tư kinh doanh hạ tầng, dịch vụ công phải được định giá, thẩm định phương án tài chính, phương án kinh doanh đảm bảo công khai, minh bạch, hài hòa lợi ích các bên, không dẫn tới độc quyền hay ảnh hưởng đến lợi ích doanh nghiệp khác.

3.2.1.6. Đảm bảo mọi tổ chức, cá nhân sử dụng các công trình GTVT đường bộ phải có trách nhiệm trả phí sử dụng để bảo trì và tái đầu tư phát triển, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Đây là một nguyên tắc rất quan trọng, vừa có tính pháp lý vừa có tính kinh tế, là căn cứ quan trọng nhất để xây dựng các cơ chế, chính sách về đầu tư của các tổ chức, cá nhân dưới các mô hình đầu tư vào GTĐB.

Trong nền kinh tế thị trường, có thể xem việc xây dựng và bảo trì hệ thống GTĐB, đảm bảo giao thông thuận tiện, an toàn, thông suốt, đem lại hiệu quả cho các chủ phương tiện vận tải như một dịch vụ công cộng như điện nước, điện thoại… thì người sử dụng phải trả kinh phí cho những dịch vụ mà họ nhận được với mức độ tương xứng với chất lượng được phục vụ.

Theo nguyên tắc này, tất cả đối tượng sử dụng GTĐB phải có trách nhiệm trả phí. Mức phí phụ thuộc vào chất lượng dịch vụ được cung cấp. Chính vì vậy cần có những hình thức thu phí, mức phí khác nhau để đảm bảo thu đúng, đủ và hợp lý.

3.2.2. Đề xuất các giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN

3.2.2.1. Giải pháp 1: Xây dựng quy trình thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB.

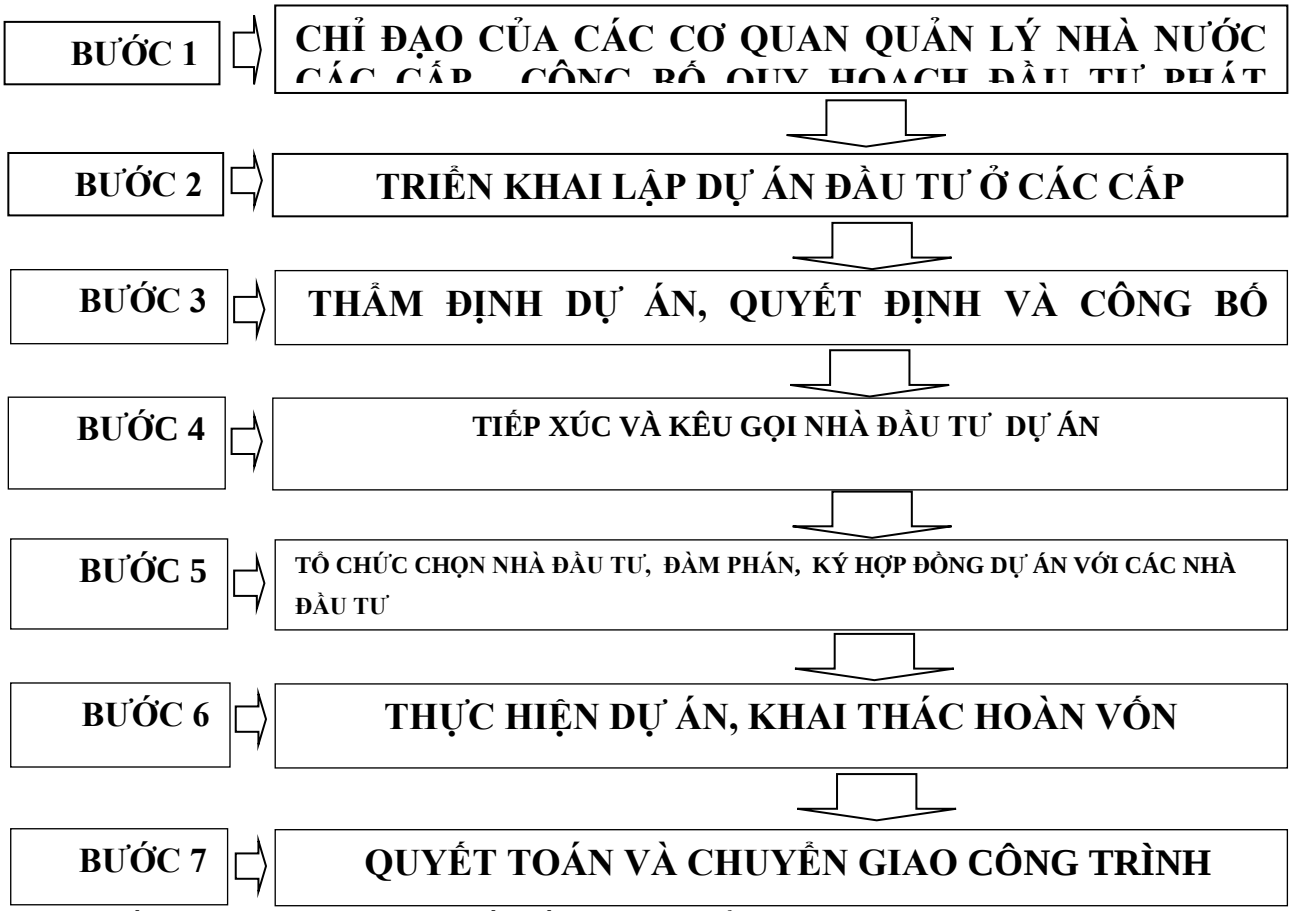
**** Tính cấp thiết và căn cứ xây dựng giải pháp:***

Giải pháp xây dựng quy trình thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB là rất cần thiết vì khi có một quy trình khoa học sẽ giúp cho việc tổ thức triển khai các dự án GTĐB được nhanh hơn, tránh lãng phí thời gian vì có cách tổ chức khoa học nhất.

Giải pháp được xây dựng dựa trên nhiều căn cứ khoa học như: về mặt lý luận khoa học là chưa có quy trình thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB rõ ràng, về thực tiễn còn thiếu vì vậy nhiều công trình triển khai theo các định hướng khác nhau nên mất nhiều thời gian. Qua khảo sát chuyên gia cho thấy quy trình thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB vừa là yếu tố ảnh hưởng và cản trở tương đối nhiều.

Giải pháp xây dựng quy trình được dựa trên các văn bản, quy định, nghị định về đầu tư, đặc biệt là quy trình lựa chọn nhà thầu, nhà đầu tư.v.v…

**** Nội dung của giải pháp:*** Quy trình thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB được thiết lập theo sơ đồ:



Sơ đồ 3.1. Quy trình thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN giai đoạn 2016-2030

Bước 1: Chỉ đạo của các cơ quan quản lý nhà nước các cấp lập và công bố quy hoạch đầu tư phát triển đường bộ

-Nhà nước (Chính phủ) chỉ đạo xây dựng chiến lược phát triển kinh tế xã hội toàn quốc trong từng giái đoạn phát triển.

-Thủ trưởng các ngành, chỉ đạo lập quy hoạch phát triển của ngành trên phạm vi toàn quốc. Bộ GTVT chỉ đạo lập quy hoạch phát triển toàn ngành và quy hoạch từng chuyên ngành, trong đó có quy hoạch phát triển GTĐB trên phạm vi toàn quốc.

-Thủ trưởng ngành GTVT các địa phương (Tỉnh, thành phố, quận, huyện) chỉ đạo lập quy hoạch phát triển toàn ngành, trong đó có quy hoạch phát triển ngành đường bộ trên địa bàn.

- Quy hoạch phát triển GTĐB phải đảm bảo tính kết nối giữa các quy hoạch của toàn ngành giao thông GTVT (đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường hàng không) và với quy hoạch của các ngành khác như: quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị, quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch vùng.

- Các cấp lập và thẩm định quy hoạch phát triển đường bộ trên phạm vi mình quản lý phải thực hiện theo quy định hiện hành.

- Quy hoạch phát triển GTĐB phải cập nhật, rà soát bổ sung thường xuyên theo hướng gắn với thực tế, bám sát nhu cầu thị trường, khai thác tốt tiềm năng, thế mạnh ngành, địa phương để phục vụ yêu cầu phát triển CSHT chung của cả nước.

Bước 2: Triển khai lập dự án đầu tư ở các cấp

(Theo quyết định số 2657/QĐ-BGTVT ngày 24 tháng 7 năm 2015)

- Công việc bước này là: Lập, thẩm định, phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi.

- Đề xuất dự án chủ yếu do cơ quan nhà nước lập nhưng cũng có thể do Nhà đầu tư đề xuất trên cơ sở dự án phù hợp với quy hoạch, kế hoạch đã công bố.

Bước 3: Thẩm định dự án, quyết định đầu tư, công bố danh mục dự án đầu tư

- Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức thẩm định và phê duyệt đề xuất dự án nhóm A, B. Trình tự, thủ tục lập, thẩm định, phê duyệt đề xuất dự án quan trọng quốc gia thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

- Căn cứ quy hoạch và kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội trong từng thời kỳ, các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức lập, thẩm duyệt, quyết định các Danh mục Dự án BOT, Dự án BTO và Dự án BT của ngành và địa phương (sau đây gọi là Danh mục dự án).

- Trong tháng 1 hàng năm, các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh công bố Danh mục dự án trên Trang thông tin điện tử của Bộ, ngành, địa phương và đăng tải trên Báo Đấu thầu trong 3 số liên tiếp. Danh mục dự án được công bố phải có những nội dung chủ yếu theo quy quy định.

Bước 4: Tiếp xúc và kêu gọi nhà đầu tư

Ban PPP (trực thuộc bộ phận kế hoạch các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh) thực hiện công tác tiếp thị, tìm kiếm Nhà đầu tư đối với các dự nằm trong danh mục đầu tư thuộc cấp của mình. Sau khi thỏa thuận những yêu cầu của dự án giữa Nhà đầu tư và Cơ quan quản lý đầu tư thì Cơ quan quản lý đầu tư tổ chức chọn nhà đầu thư theo quy định của luật đấu thầu [phụ lục 3].

Việc kêu gọi nhà đầu tư thực hiện dự án, cần quan tâm đặc biệt đến công tác truyền thông để tiếp xúc, kêu gọi vốn đầu tư trong và ngoài nước.

Để thu hút nguồn vốn được đa dạng và hiệu quả, chúng ta cần phải cung cấp thông tin cho tất cả các nhà đầu tư trong và ngoài nước về cơ chế, chính sách trong thu hút vốn đầu tư, đặc biệt là cơ chế chính sách riêng cho đầu tư GTĐB. Đồng thời cần hướng dẫn để các nhà đầu tư có thể tiếp cận và tìm kiếm các thông tin sâu hơn về từng dự án cụ thể mà nhà đầu tư quan tâm (chi tiết kế hoạch của các dự án).

Chính phủ, Bộ GTVT cần đẩy mạnh hoạt động đối ngoại song phương, đa phương trong lĩnh vực quản lý, trong đó đặc biệt là những đối tác truyền thống như Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản, Ngân hàng Phát triển châu Á, Ngân hàng Thế giới, Ngân hàng xuất nhập khẩu Hàn Quốc …

Bước 5: Tổ chức lựa chọn nhà đầu tư, đàm phán, ký kết hợp đồng dự án

Việc lựa chọn nhà đầu tư được thực hiện theo hình thức đấu thầu rộng rãi hoặc chỉ định thầu (có ưu đãi đối với nhà đầu tư lập báo cáo nghiên cứu khả thi hoặc đề xuất dự án). Điều kiện, thủ tục lựa chọn nhà đầu tư và ưu đãi đối với nhà đầu tư trong quá trình đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

Căn cứ kết quả lựa chọn Nhà đầu tư, Cơ quan nhà nước có thẩm quyền tổ chức đàm phán Hợp đồng dự án với Nhà đầu tư được chọn.

a) Hợp đồng dự án quy định mục đích, phạm vi, nội dung dự án; quyền, nghĩa vụ của các bên trong việc thiết kế, xây dựng, kinh doanh, quản lý công trình dự án và Dự án khác (nếu có).

b) Các quyền và nghĩa vụ của Doanh nghiệp dự án được thỏa thuận theo một trong các cách thức sau:

- Doanh nghiệp dự án, sau khi được thành lập, ký Hợp đồng dự án để cùng với Nhà đầu tư hợp thành một Bên của Hợp đồng dự án;

- Cơ quan nhà nước có thẩm quyền, Nhà đầu tư và Doanh nghiệp dự án ký kết văn bản cho phép Doanh nghiệp dự án tiếp nhận và thực hiện các quyền, nghĩa vụ của Nhà đầu tư theo quy định tại Hợp đồng dự án. Văn bản này là một bộ phận không tách

rời của Hợp đồng dự án.

Sau khi lựa chọn nhà đầu tư theo quy chế đấu thầu, đàm phán và kí hợp đồng thành công. Cơ quan lãnh đạo với cấp thẩm quyền sẽ cấp giấy chứng nhận đăng kí đầu tư cho nhà đầu tư. Khi có giấy chứng nhận đầu tư có cơ sở pháp lý, nhà đầu tư mới tiến hành huy động các loại vốn đầu tư cho dự án và thực hiện đầu tư dự án.

Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư bao gồm những nội dung chủ yếu sau đây:

- Tên, địa chỉ của nhà đầu tư.
- Tên dự án.
- Mục tiêu, quy mô, yêu cầu và điều kiện thực hiện dự án (nếu có).
- Địa điểm thực hiện dự án và diện tích đất sử dụng.
- Tổng vốn đầu tư của dự án; cơ cấu nguồn vốn.
- Thời hạn và tiến độ thực hiện dự án.
- Giá trị, tỷ lệ, tiến độ và điều kiện giải ngân nguồn vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện dự án (nếu có).
- Các ưu đãi đầu tư (nếu có).

Bước 6: Thực hiện dự án, khai thác hoàn vốn

- Triển khai thực hiện dự án, khai thác dự án theo hợp đồng đã ký kết.
- Sau khi kí kết với các nhà đầu tư sẽ tiến hành hợp đồng các công việc, gói công việc với các nhà thầu để thực hiện dự án. Khi thực hiện dự án cần được thực hiện đồng bộ một cách khoa học nhất, đồng thời cần được giám sát chặt chẽ, đúng quy trình để đảm bảo đúng tiến độ và chất lượng công trình.

Bước 7: Quyết toán và chuyển giao công trình

- Thực hiện quyết toán và chuyển giao công trình thực hiện theo Điều 9, Nghị định 15/2015/NĐ-CP.

Sau khi bàn giao công trình dự án, nhà đầu tư tiến hành công tác khai thác dự án và có thể chuyển giao dự án (nếu cần thiết). Việc khai thác và chuyển giao công trình dự án sẽ giúp cho dự án được vận hành liên tục một cách hiệu quả, phù hợp với điều kiện thực tiễn và đáp ứng yêu cầu của nhà đầu tư. Việc chuyển giao công trình dự án cần thực hiện theo nghị định PPP số 15 năm 2015.

a. Đối với các hợp đồng dự án có quy định về việc chuyển giao công trình dự án, cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư thỏa thuận trong hợp đồng dự án các điều kiện, thủ tục chuyển giao.

b. Chuyển giao công trình dự án được thực hiện theo điều kiện và thủ tục:

- Một năm trước ngày chuyển giao hoặc trong thời hạn thỏa thuận tại hợp đồng dự án, nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án phải đăng báo công khai về việc chuyển giao công trình, thủ tục, thời hạn thanh lý hợp đồng, thanh toán các khoản nợ.

- Cơ quan nhà nước có thẩm quyền tổ chức giám định chất lượng, giá trị, tình trạng công trình theo thỏa thuận tại hợp đồng dự án, lập danh mục tài sản chuyển giao, xác định các hư hại (nếu có) và yêu cầu doanh nghiệp dự án thực hiện việc sửa chữa, bảo trì công trình.

- Nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án phải bảo đảm tài sản chuyển giao không được sử dụng để bảo lãnh thực hiện nghĩa vụ tài chính hoặc nghĩa vụ khác của nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án phát sinh trước thời điểm chuyển giao, trừ trường hợp hợp đồng dự án có quy định khác.

- Doanh nghiệp dự án có trách nhiệm chuyển giao công nghệ, đào tạo và thực hiện việc bảo dưỡng định kỳ, đại tu để bảo đảm điều kiện kỹ thuật vận hành công trình bình thường phù hợp với các yêu cầu của hợp đồng dự án.

- Sau khi tiếp nhận công trình dự án, cơ quan nhà nước có thẩm quyền tổ chức quản lý, vận hành công trình theo chức năng, thẩm quyền.

3.2.2.2. Giải pháp 2: Hoàn thiện quy hoạch phát triển GTĐB và cơ chế, chính sách phát triển GTĐB VN

**** Các căn cứ để đề xuất giải pháp:***

- Về mặt lý luận, quy hoạch phát triển, cơ chế và chính sách phát triển GTĐB là điều kiện trước tiên và cần thiết nhất để tiến hành các dự án phát triển GTĐB.

- Trên thực tiễn, về quy hoạch phát triển, cơ chế, chính sách phát triển GTĐB VN đã được Bộ GTVT xây dựng và thực hiện. Tuy nhiên, theo khảo sát thực tiễn có nhiều quy hoạch, cơ chế, chính sách còn bất cập, ảnh hưởng nhiều đến việc phát triển GTĐB

- Mặt khác, khi các điều kiện kinh tế, xã hội, chính trị trong nước và hợp tác quốc tế thay đổi, đòi hỏi sự điều chỉnh quy hoạch, các cơ chế chính sách hợp lý, đáp ứng thực tiễn phát triển của đất nước. Đây cũng là một trong 12 yếu tố được khảo sát về sự cản trở và ảnh hưởng đến phát triển GTĐB VN thì có tới 31% các ý kiến đề cập đến cơ chế, chính sách đầu tư, và 12 % ý kiến đề xuất về quy hoạch phát triển GTĐB có ảnh hưởng để phát triển GTĐB VN.

- Về định hướng: Hoàn thiện quy hoạch phát triển GTĐB một cách hệ thống để đáp ứng yêu cầu phát triển của đất nước nhưng các cơ chế chính sách định hướng thu

hút tổng hợp các nguồn vốn (các loại vốn nhà nước và các loại vốn tư nhân) để đảm bảo cho quy hoạch được hiệu quả và tuân theo các quy định pháp luật.

**** Nội dung của giải pháp:***

***Về các cơ sở pháp lý*:**

Thứ nhất: Cung cấp đầy đủ thông tin về các quy hoạch phát triển GTĐB VN và quy hoạch phát triển GTĐB các tỉnh, thành phố có phê chuẩn của các cấp, cụ thể:

- Bộ GTVT, xây dưng quy hoạch phát triển GTĐB đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

- Chính phủ, Quyết định Phê duyệt Quy hoạch phát triển GTVT đường bộ VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

- Sở GTVT tỉnh, thành phố xây dựng quy hoạch phát triển GTVT của tỉnh, thành phố, Chủ tịch UBND tỉnh, thành phố quyết định phê duyệt quy hoạch phát triển GTĐB của địa phương sau khi được chấp thuận của Bộ GTVT.

Thứ 2: Cung cấp cơ sở pháp lý về cơ chế thu phí, chuyển nhượng quyền thu phí, chuyển nhượng CSHT với các loại đường bộ. Cần làm rõ với các loại hình đường bộ. Cần c*hi tiết cụ thể:* Danh mục phí, lệ phí thuộc lĩnh vực GTVT.

Thứ 3: Cung cấp chiến lược và cơ chế đầu tư rõ ràng và có tính pháp lý bền vững với các loại đường bộ.

Để nắm được các chiến lược và cơ chế đầu tư rõ ràng và có tính pháp lý, tổng công ty, các ban quản lý dự án cần cung cấp đầy đủ các văn bản pháp luật liên quan đến đầu tư trong và ngoài nước, các đề án, các quyết định đầy đủ nhất. Đây là yếu tố chủ chốt đảm bảo cho việc đâu tư thành công. Cần c*hi tiết cụ thể*: Danh mục văn bản pháp luật liên quan đầu tư trong nước và đầu tư nước ngoài.

Thứ 4: Cung cấp cơ chế quản lý và cách thức điều hành quản lý trước và sau khi dự án hoàn thành với các loại đường bộ. Các đầu mối quản lý rõ ràng sẽ giúp cho nhà đầu tư nắm bắt và biết được cần trao đổi ở các cấp nào để có thể hiểu rõ các thông tin, các quyết định, các khiếu nại… trước khi đầu tư. Cụ thể một số thông tin sau:

a. Thông tin về đề xuất dự án và lập dự án đầu tư (các đầu mối thuộc Bộ GTVT).

- Đối với dự án đầu tư xây dựng để kinh doanh kết cấu hạ tầng công cộng: Ban quản lý đầu tư các dự án đối tác công - tư (Ban PPP - Bộ GTVT). Các đơn vị phối hợp: Vụ Kế hoạch và đầu tư; Vụ Hợp tác quốc tế; các cơ quan quản lý chuyên ngành.

- Đối với dự án nhượng quyền vận hành, kinh doanh, quản lý kết cấu HTGT: Các cơ quan quản lý chuyên ngành: Tổng cục Đường bộ VN; Cục Hàng hải VN; Cục Đường sắt VN; Cục Hàng không dân dụng VN; Cục Đường thủy nội địa VN

- Đối với dự án đầu tư cung cấp dịch vụ công về vận tải, hỗ trợ vận tải, v.v: Các cơ quan quản lý chuyên ngành: Tổng cục Đường bộ VN; Cục Hàng hải VN; Cục Đường sắt VN; Cục Hàng không dân dụng VN; Cục Đường thủy nội địa VN.

b. Thẩm quyền quyết định Chủ trương đầu tư: Thẩm quyền quyết định đầu tư do Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tùy thuộc quy mô, tính chất dự án.

c. Thẩm quyền cấp Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư: Sở Kế hoạch và đầu tư nơi có dự án hoặc nơi dự kiến đặt trụ sở doanh nghiệp dự án.

d. Chỉ dẫn khác: Dự án liên quan đến hạ tầng, dịch vụ công phải phù hợp với quy hoạch được duyệt; Lĩnh vực kinh doanh của nhà đầu tư nước ngoài phải phù hợp cam kết WTO. *Chi tiết cụ thể*: Danh mục các đầu mối quản lý phát triển GTVT theo Quyết định *số 2657/QĐ-BGTVT ngày 24 tháng 7 năm 2015* [Phụ lục 8].

Về cơ chế chính sách: Trước tiên ở tầm vĩ mô cần xây dựng và hoàn thiện cơ chế, chính sách đồng bộ nhằm phát triển bền vững kết cấu hạ tầng GTVT: bao gồm các cơ chế chính sách về thu hút đầu tư; chính sách về quản lý khai thác hạ tầng GTVT.

a. Cơ chế, chính sách liên quan hình thức đầu tư BOT, BTO, BT:

Các dự án BOT, BTO, BT trong lĩnh vực GTVT, vốn được coi là hết sức phức tạp và phải đương đầu với rất nhiều rủi ro. Thời gian qua việc thực hiện các dự án gặp phải không ít khó khăn từ việc triển khai dự án và thu hồi vốn sau này. Để khuyến khích nhà đầu tư tham gia đầu tư đường bộ, Chính phủ cần ban hành một số qui định và cơ chế đặc thù đối với các dự án đầu tư BOT, BTO, BT đường bộ:

- Cho phép Chủ đầu tư dự án các dự án đa dạng hóa nguồn thu liên quan đến dự án để nâng cao hiệu quả và sớm thu hồi vốn, cụ thể: đầu tư khai thác các khu đô thị, công viên, quyền kinh doanh các dịch vụ CSHT kỹ thuật, kinh doanh quảng cáo trong phạm vi dự án…

- Cho phép Chủ đầu tư dự án được thay đổi thiết kế kỹ thuật so với thiết kế cơ sở trên cơ sở những đề xuất làm tăng hiệu quả đầu tư, rút ngắn thời gian thực hiện dự án. Đây là các vấn đề thường gặp trong đầu tư dự án giao thông do trong quá trình thực

hiện thường có điều chỉnh liên quan đến qui hoạch vùng, địa phương ảnh hưởng đến dự án.

- Xem xét ban hành chính sách "*Bảo lãnh doanh thu*", theo đó: Nếu Nhà đầu tư BOT, BTO, BT trong thực tế kinh doanh mà không đạt được doanh thu như phương án tài chính, thì nhà nước sẽ bù khoản thiếu hụt này (có thể qui định mức doanh thu đạt dưới 85% thì nhà nước sẽ bù khoản thiếu hụt này).

- Chính phủ và các cơ quan chức năng cần sớm hoàn thiện và về cơ chế, chính sách cho tất cả các dự án đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT đảm bảo rõ ràng, minh bạch, công bằng. Đặc biệt khắc phục những biến dạng trong hoạt động đầu tư theo các hình thức này do có sự tham gia của các doanh nghiệp Nhà nước, đồng thời tăng cường các biện pháp khuyến khích, bảo đảm đầu tư đối với hình thức này.

b. Cơ chế, chính sách đối với mô hình hợp tác Nhà nước - tư nhân (PPP):

Mô hình đầu tư PPP trong đầu tư phát triển GTĐB được coi là hướng đi đúng đắn của VN trong giai đoạn tới đây. Tuy nhiên, để mô hình này có thể thực sự hoàn thiện và đem lại lợi ích như mong muốn rất cần có những phương pháp tiếp cận PPP phù hợp nhằm đạt được những kết quả tốt hơn và có được giá trị cao hơn.

Các biện pháp đồng bộ khi áp dụng hình thức PPP vào VN để có thể mang lại hiệu quả bao gồm:

- Tạo lập khuôn khổ pháp lý, chính sách thực thi hợp đồng và giải quyết các tranh chấp trong hợp đồng PPP cần qui định rõ ràng để đảm bảo sự công bằng. Để hình thức đầu tư PPP hoạt động tốt cần hai điều kiện là "Hợp đồng hiệu quả" để tăng giá trị vốn đầu tư và "môi trường thuận lợi" để quản lý PPP, trong đó một trong những nội dung cơ bản của nhân tố môi trường là khung thể chế, pháp lý đầy đủ, ổn định

- Các nhà đầu tư nước ngoài với tiềm lực mạnh về nguồn vốn có thể làm một mình hay kết hợp hai, ba nhà đầu tư tham gia đầu tư theo hình thức PPP. Riêng đối với nhà đầu tư tư nhân trong nước nên kết hợp nhiều Công ty theo hình thức cổ phần nhằm khắc phục các hạn chế về qui mô, năng lực tài chính và giảm rủi ro đầu tư.

- Do các dự án hạ tầng chịu nhiều tác động của chính sách cũng như hoàn cảnh xã hội nên các điều khoản hợp đồng cần linh hoạt, có biên độ điều chỉnh để tránh thiệt hại cho nhà đầu tư cũng như Chính phủ.

- Cần có sự hỗ trợ chính trị từ tầm cao để đảm bảo rằng chính phủ sẽ thực hiện các cam kết của mình dưới hình thức đầu tư PPP.

- Hợp đồng ký kết giữa Chính phủ và nhà đầu tư cần minh bạch, rõ ràng là điều kiện tiên quyết để chính quyền đảm bảo lợi ích của nhà đầu tư và là cơ sở để chính quyền tận dụng hiệu quả nhất tính năng động và cạnh tranh của khu vực tư nhân góp phần tiết kiệm chi phí về CSHT của toàn xã hội.

c. Cơ chế, chính sách liên quan đến hình thức doanh nghiệp huy động vốn bằng "Phát hành trái phiếu":

Trong điều kiện kinh tế hiện nay**,** nguồn vốn đầu tư của nhà nước không đáp ứng đủ nhu cầu, việc phát hành trái phiếu để huy động vốn đầu tư phát triển đường bộ của doanh nghiệp có thể xem là hướng đi đúng, đầy hứa hẹn. Tuy nhiên, thực tế thời gian qua hình thức huy động vốn này gặp phải không ít khó khăn. Vì vậy, Chính phủ cần xem xét tháo gỡ các vấn đề sau đây:

- Hiện nay qui định điều kiện để cấp bảo lãnh là doanh nghiệp phải đảm bảo tối thiểu 20% vốn chủ sở hữu trong tổng mức đầu tư của dự án (Điều 34, Luật quản lý nợ công). Điều này là rất khó khăn đối với các doanh nghiệp trong nước khi mà các dự án đường cao tốc có mức đầu tư hàng chục ngàn tỷ đồng.

- Ngoài ra, khi lãi suất phát hành có biến động quá lớn nhà nước cần có cơ chế hỗ trợ lãi suất phù hợp với lãi suất tính toán khi xây dựng phương án phát hành.

- Để tăng tính hấp dẫn của trái phiếu công trình, dự án Chính phủ cần tạo điều kiện để trái phiếu này có thể tham gia thị trường mở, được thế chấp, để tái cấp vốn như các loại trái phiếu khác được nhà nước bảo lãnh phát hành như trái phiếu Kho bạc.

d. Cơ chế, chính sách liên quan đến hình thức "Đổi đất lấy hạ tầng":

Hình thức "đổi đất lấy hạ tầng" thời gian qua đã phát huy tác dụng khi một loạt dự án theo hình thức này được triển khai. Tuy nhiên, hình thức này đang tiềm ẩn các nguy cơ tham nhũng, thất thoát. Vì vậy, cần sớm có qui định rõ ràng về cơ chế, chính sách để tránh nguy cơ tham nhũng và các hệ lụy khác nảy sinh khi áp dụng hình thức này.

- Cần lựa chọn và qui định rõ danh mục các dự án có thể áp dụng thực hiện theo hình thức "đổi đất lấy hạ tầng", để đảm bảo tính cạnh tranh, minh bạch trong đầu tư.

- Cần xây dựng khung pháp lý rõ ràng về trình tự, thủ tục, cách thức xác định giá trị của hạ tầng do nhà đầu tư thực hiện (giá trị do ai xác định, có được kiểm toán kỹ thuật chặt chẽ không, có đánh giá chất lượng nghiêm túc không).

- Cần xây dựng khung pháp lý rõ ràng để xác định giá đất đổi lấy hạ tầng (thường giá trị đất được tính toán khi chưa có hạ tầng, thấp hơn nhiều lần so với giá thị trường).

e. Cơ chế, chính sách liên quan đến hình thức "Vay lại":

Hình thức "vay lại" vốn vay nước ngoài của Chính phủ thời gian qua đã nảy sinh một số bất cập, hạn chế cần khác phục như:

- Thời hạn vay giữa hiệp định vay chính và hiệp định vay phụ chưa được qui định rõ, các khoản phí vay lại chưa được cơ cấu trong chi phí đầu tư, vấn đề trả nợ khi đến hạn trong khi dự án chưa có doanh thu. Những vấn đề trên cần thiết phải điều chỉnh cho phù hợp nhằm nâng cao tính tự chủ, cân đối khả năng vay và trả nợ cho các chủ thể sử dụng hình thức "vay lại".

- Nhà nước cần sớm có chính sách cho phép nhà đầu tư tư nhân tiếp cận nguồn vốn vay ODA và các khoản vay ưu đãi khác của Nhà tài trợ nhằm thực hiện các chương trình, dự án ưu tiên của Chính phủ như đối với các doanh nghiệp nhà nước. Trên nguyên tắc chia sẽ trách nhiệm, lợi ích và rủi ro với Chính phủ trong việc sử dụng nguồn vốn này

3.2.2.3. Giải pháp 3: Xã hội hóa vốn đầu tư với các công trình GTĐB

Tính cấp thiết của giải pháp:

- Nhu cầu vốn phát triển GTĐB VN ngày càng cao, nguồn vốn NSNN ngày càng hạn chế, vì vậy việc đa dạng các nguồn vốn là quan trọng. Khi thu hút được các tổ chức tổ chức, cá nhân tham gia vào đầu tư phát triển GTĐB sẽ tạo ra một sức mạnh to lớn, hiệu quả hơn.

- Việc xã hội hóa các nguồn vốn nghĩa là mọi người dân, mọi tổ chức đều có quyền tham gia góp vốn phát triển GTĐB theo quy định của pháp luật. Việc đảm bảo tính minh bạch của đầu tư sẽ thúc đẩy mạnh thu hút vốn đầu tư bằng việc xã hội hóa.

**** Nội dung của giải pháp:***

Huy động tối đa xã hội hóa các nguồn vốn cho phát triển GTĐB là rất cần thiết. Cần tăng cường dưới đầu tư dưới các hình thức: xây dựng - khai thác - chuyển giao (BOT), xây dựng - chuyển giao (BT) và hợp tác công - tư (PPP) nhằm nâng tỷ lệ vốn đầu tư ngoài ngân sách vào lĩnh vực hạ tầng giao thông lên cao hơn. Tuy nhiên, việc làm này gặp khó khăn do các công trình GTĐB cần vốn lớn, chỉ tiêu tài chính thấp. Do vậy, chính phủ cần có chính sách để hỗ trợ các nhà đầu tư, tạo ra những ưu đãi khác biệt so với việc đầu tư vào các lĩnh vực khác. Việc thu hút xã hội hóa vốn đầu tư, cần tuân thủ theo các quy định của pháp luật, cụ thể như:

Phần vốn NSNN

a. Hình thức tham gia của Nhà nước:

- Vốn Nhà nước bao gồm: NSNN, trái phiếu chính phủ, trái phiếu chính quyền

địa phương, nguồn hỗ trợ phát triển chính thức và các nguồn vốn khác.

- Phần tham gia của Nhà nước được sử dụng để hỗ trợ đầu tư các hạng mục của Dự án, công trình phụ trợ; tổ chức bồi thường, giải phóng mặt bằng, tái định cư hoặc thực hiện các hoạt động khác nhằm hỗ trợ thực hiện Dự án.

b. Giá trị phần tham gia của Nhà nước:

- Giá trị phần tham gia của Nhà nước đối với từng Dự án được xem xét, quyết định trên cơ sở phương án tài chính của Dự án theo quy định;

- Tổng vốn nhà nước tham gia thực hiện Dự án không được vượt quá 49% tổng vốn đầu tư của Dự án.

c. Điều kiện các dự án có sử dụng phần tham gia của nhà nước:

- Không có khả năng thu hồi vốn từ nguồn thu hợp lý của người sử dụng hoặc đã xem xét tất cả các phương án nhằm tăng tính khả thi về tài chính của dự án nhưng không có phương án khả thi nếu thiếu nguồn hỗ trợ của Nhà nước.

- Phù hợp với đặc điểm, tính chất và hình thức Hợp đồng dự án.

- Các điều kiện khác theo yêu cầu của từng Dự án và được thỏa thuận trong Hợp đồng dự án.

d. Thẩm quyền xác định phần tham gia của Nhà nước:

- Người có thẩm quyền phê duyệt dự án phải xác định giá trị phần tham gia của nhà nước đối với từng dự án khi phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi.

e. Kế hoạch sử dụng vốn Nhà nước:

- Việc sử dụng vốn nhà nước tham gia thực hiện dự án được thực hiện theo kế hoạch đầu tư công trung hạn và kế hoạch đầu tư công hàng năm. Việc sử dụng vốn ngân sách trung ương để hỗ trợ các dự án do địa phương quản lý được thực hiện thông qua nguồn bổ sung có mục tiêu của trung ương cho ngân sách địa phương.

- Các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh lập kế hoạch sử dụng vốn nhà nước hỗ trợ các dự án của ngành, địa phương để thẩm tra và phê duyệt theo các quy định về lập kế hoạch đầu tư công.

- Kế hoạch sử dụng vốn Nhà nước tham gia thực hiện dự án được lập theo các yêu cầu sau: Phù hợp với khả năng cân đối nguồn vốn trong kế hoạch đầu tư công trung hạn và hàng năm; Tập trung, bảo đảm hiệu quả đầu tư; ưu tiên phân bổ cho các dự án, công trình quan trọng, cấp bách và hoàn thành trong kỳ kế hoạch; Phù hợp với các điều kiện quy định và nguyên tắc, tiêu chí phân bổ và sử dụng vốn ngân sách nhà nước theo quy định của Thủ tướng Chính phủ; Phù hợp với cam kết tại Hợp đồng dự

án và khả năng giải ngân thực tế của Dự án; Xác định chi tiết theo từng hợp phần, hoạt động của Dự án được hỗ trợ và kèm theo báo cáo thuyết minh và căn cứ tính toán.

f. Quản lý và sử dụng phần tham gia của Nhà nước:

Phần tham gia của Nhà nước được quản lý, sử dụng theo các nguyên tắc sau:

- Đối với khoản hỗ trợ đầu tư các hạng mục của dự án: Cơ quan Nhà nước có thẩm quyền quản lý việc sử dụng và giải ngân khoản hỗ trợ đầu tư các hạng mục của dự án theo khối lượng, tiến độ, điều kiện và tỷ lệ thỏa thuận tại Hợp đồng dự án.

- Khoản hỗ trợ bồi thường, giải phóng mặt bằng và tái định cư được quản lý và sử dụng theo quy định đối với dự án đầu tư sử dụng vốn nhà nước, quy định về bồi thường, giải phóng mặt bằng và tái định cư và Hợp đồng dự án.

g. Điều kiện sử dụng, giải ngân Phần tham gia của nhà nước:

- Các thỏa thuận huy động vốn của nhà đầu tư được ký kết, có hiệu lực.

- Vốn chủ sở hữu của Nhà đầu tư đã được giải ngân theo các điều kiện, yêu cầu của Hợp đồng dự án.

- Nguồn vốn do nhà đầu tư huy động đã được giải ngân hoặc giải ngân đồng thời theo tỷ lệ tương ứng với nguồn hỗ trợ của Nhà nước.

- Các yêu cầu, điều kiện khác quy định tại Hợp đồng dự án.

h. Kiểm soát thanh toán vốn Nhà nước:

- Kho bạc nhà nước thực hiện kiểm soát thanh toán vốn Nhà nước tham gia dự án theo quy định và các văn bản pháp luật có liên quan về thanh toán vốn đầu tư và vốn sự nghiệp có tính chất đầu tư thuộc nguồn NSNN.

- Cơ quan nhà nước có thẩm quyền kiểm tra công tác nghiệm thu khối lượng, giá trị thực hiện của Nhà đầu tư để kiểm soát thanh toán.

- Hồ sơ thanh toán phải có biên bản kiểm tra, đánh giá công tác nghiệm thu khối lượng, giá trị thực hiện và tiến độ dự án.

- Các khoản hỗ trợ sử dụng không đúng mục đích sẽ bị thu hồi.

i. Quyết toán vốn Nhà nước:

Việc quyết toán vốn Nhà nước tham gia dự án thực hiện theo niên độ ngân sách hàng năm và thực hiện công khai theo chế độ quy định của Luật NSNN.

Về việc huy động vốn ODA và vốn vay ưu đãi

a. Các hình thức, phương thức và nguyên tắc cung cấp ODA và vốn vay ưu đãi

- VN tiếp nhận hai hình thức cung cấp ODA là ODA viện trợ không hoàn lại và ODA vốn vay. Đối với ODA vốn vay yếu tố không hoàn lại ít nhất là 35% đối với các khoản vay có ràng buộc và 25% đối với các khoản vay không ràng buộc.

- Nhà tài trợ có thể cung cấp theo 4 phương thức: Hỗ trợ ngân sách; Hỗ trợ chương trình; Hỗ trợ dự án; Viện trợ phi dự án

b. Lĩnh vực dự án ưu tiên sử dụng ODA và vốn vay ưu đãi

- Ưu tiên sử dụng vốn ODA cho các dự án không có hoặc ít có khả năng hoàn vốn, dự án cần có sự tham gia của nhà nước. Tiếp tục xem xét mở rộng cho khối doanh nghiệp vàtư nhân được sử dụng nguồn vốn ODA và vốn vay ưu đãi, sử dụng hợp lý nguồn vốn kết hợp giữa ODA với vay thương mại thông thường (OCR)

- Hạ tầng giao thông là lĩnh vực ưu tiên số 1, trong đó cụ thể bao gồm: đường bộ, đường sắt, sân bay, cảng biển và đường thủy nội địa, giao thông đô thị

- Lĩnh vực ưu tiên sử dụng vốn ODA viện trợ không hoàn lại: các dự án khó có khả năng thu hút nguồn ngoài ngân sách, có tính phục vụ dân sinh gồm đường bộ địa phương, đường thủy nội địa. Lĩnh vực định hướng sử dụng ODA vốn vay và vốn vay ưu đãi: các dự án có tính chất đột phá về giao thông như giao thông đô thị, đường bộ cao tốc, đường sắt trên các hướng kết nối quốc tế, cảng biển, cảng hàng không quốc tế.

c. Khu vực tư nhân sử dụng vốn ODA và vốn vay ưu đãi

- Khu vực tư nhân được tiếp cận vốn ODA và vốn vay ưu đãi thông qua 4 hình thức là vay lại từ các tổ chức tài chính, tín dụng trong nước để thực hiện các hoạt động phù hợp; vay lại từ NSNN để thực hiện chương trình, dự án phù hợp; thực hiện các dự án PPP với phần góp của nhà nước là ODA; thực hiện chương trình dự án có mục tiêu hỗ trợ khu vực tư nhân.

d. Đặc điểm về sử dụng vốn ODA đối với dự án ngành GTVT

- So với nhiều lĩnh vực khác, cho tới nay vốn ODA luôn được Nhà nước và nhà tài trợ ưu tiên sử dụng cho các dự án đầu tư xây dựng và tăng cường thể chế trong lĩnh vực GTVT, đặc biệt là các dự án có quy mô lớn, phạm vi ảnh hưởng rộng.

- Để tiếp tục thu hút sử dụng hiệu quả vốn ODA trong đầu tư xây dựng các công trình giao thông, VN đã xác định ưu tiên hàng đầu đối với việc bố trí đủ vốn đối ứng, hoàn thiện các thể chế, bộ máy thực hiện để đáp ứng các điều kiện của nhà tài trợ

Về phần vốn huy động theo hình thức hợp tác công tư (PPP)

a. Chính sách đối với dự án đầu tư theo hình thức đối tác công - tư

- Đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP) 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 để thực hiện, quản lý, vận hành dự án kết cấu hạ tầng, cung cấp dịch vụ công.

- Quy định về đầu tư theo hình thức hợp đồng PPP hiện nay không phân biệt nhà đầu tư nước ngoài với trong nước. Nhà đầu tư nước ngoài có thể tham gia đầu tư theo

các hình thức PPP (phải thành lập doanh nghiệp dự án) nếu thỏa mãn các quy định về điều kiện và phạm vi hoạt động kinh doanh đối với nhà đầu tư nước ngoài.

b. Lĩnh vực đầu tư và phân loại dự án đầu tư theo các hình thức PPP

- Các lĩnh vực đầu tư phù hợp ngành giao thông: Dự án xây dựng, cải tạo, vận hành, kinh doanh, quản lý công trình kết cấu hạ tầng, cung cấp trang thiết bị hoặc dịch vụ công đối với Công trình kết cấu hạ tầng GTVT và các dịch vụ có liên quan. Các lĩnh vực khác do Thủ tướng Chính phủ quyết định.

- Các dự án được phân loại theo quy định của pháp luật về đầu tư công, gồm 4 loại (nhóm) là dự án quan trọng quốc gia, các dự án nhóm A, B và C (Điều 7, 8, 9, 10, Luật Đầu tư công 2014).

c. Hình thức hợp đồng dự án và thẩm quyền ký kết hợp đồng PPP

- Có 7 hình thức hợp đồng dự án là BOT, BTO, BT, BOO, BTL, BLT, O&M được quy định trong Nghị định số 15/2015/NĐ-CP. Ngoài ra các loại hợp đồng dự án khác do các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đề xuất trình Thủ tướng Chính phủ quyết định. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền ký kết hợp đồng dự án là Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh hoặc tổ chức, cơ quan được ủy quyền.

d. Trình tự chung thực hiện dự án đầu tư PPP

- Trừ dự án nhóm C, các dự án được thực hiện theo trình tự 6 bước chính: Lập, thẩm định, phê duyệt và công bố dự án; Lập, thẩm định, phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi; Tổ chức lựa chọn nhà đầu tư, đàm phán và ký kết thỏa thuận đầu tư, hợp đồng dự án; Thực hiện thủ tục cấp giấy chứng nhận đăng ký đầu tư và thành lập doanh nghiệp dự án; Triển khai thực hiện dự án; Quyết toán và chuyển giao công trình.

e. Phân cấp quản lý và thẩm quyền ký kết và thực hiện dự ánđầu tư PPP

- Ban chỉ đạo PPP trung ương được thành lập năm 2012(Quyết định số 1624/QĐ-TTg năm 2012). Ban chỉ đạo có chức năng giúp Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ nghiên cứu, chỉ đạo, triển khai thực hiện mô hình đầu tư theo hình thức đối tác công-tư, hoạt động theo quy chế ban hành tại Quyết định số 61/QĐ-BCĐPPP năm 2012.

- Bộ GTVT là cơ quan nhà nước có thẩm quyền ký kết hợp đồng dự án sau khi thực hiện việc phê duyệt dự án và phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi.

- Cơ quan đầu mối quản lý hoạt động PPP tại Bộ GTVT là Ban Quản lý các dự án đối tác công tư (Ban PPP).

f. Vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư và phần tham gia vốn Nhà nước vào dự án PPP

- Vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư không thấp hơn 15% tổng vốn đầu tư dự án. Dự án có vốn trên 1500 tỷ đồng thì phần vốn chủ sở hữu tương ứng với phần vốn đầu tư không được thấp hơn 10% (Điều 10, Nghị định 15/2015/NĐ-CP).

- Giá trị vốn đầu tư của Nhà nước không quy định cố định (không hạn chế) mà được xem xét trên cơ sở phương án tài chính của dự án; chủ trương sử dụng vốn đầu tư của Nhà nước; khả năng huy động, cân đối nguồn vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện dự án. Giá trị vốn Nhà nước được quyết định bởi người có thẩm quyền phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi.

3.2.2.4. Giải pháp 4: Xây dựng và thực hiện các chính sách ưu đãi đối với các dự án phát triển GTĐB VN

**** Tính cấp thiết của giải pháp:***

Việc xây dựng và thực hiện các chính sách ưu đãi đối với các dự án phát triển GTĐB VN đảm bảo tính thực tiễn cao. Các dự án khác nhau và các nguồn vốn đầu tư khác nhau cần có các chính sách ưu đãi hợp lý sẽ giúp cho các dự án được tiến hành nhanh nhất và đúng pháp luật.

Cần có những ưu đãi chung cho tất cả các dự và những ưu đãi riêng cho các trường hợp dự án khác nhau. Việc xây dựng tính ưu đãi nằm trong các chính sách đầu tư của nhà nước.

Chính sách ưu đãi cũng là một trong 12 yếu tố có tác động và cản trở nhiều đến việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN (theo số liệu khảo sát).

**** Nội dung của giải pháp:***

a. Nhóm chính sách về ưu đãi thuế:

Lĩnh vực đầu tư được hưởng ưu đãi thuế VAT với thuế suất bằng 0% là vận tải quốc tế (Luật Thuế giá trị gia tăng). Doanh nghiệp đầu tư dự án BOT được hoàn 100% thuế VAT đối với chi phí đầu vào ngay trong giai đoạn thực hiện dự án xây dựng công trình (Thông tư số 28/2011/TT-BTC hướng dẫn một số điều của Luật Quản lý thuế).

Doanh nghiệp thực hiện dự án đầu tư phát triển hạ tầng đặc biệt quan trọng, được hưởng ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp là áp thuế suất thấp hơn (thường là 50% mức phổ thông) và kéo dài thời gian áp dụng thuế suất thấp (đến 15 năm).

Ưu đãi kéo dài thời gian áp dụng thuế suất ưu đãi áp dụng đối với dự án đầu tư hạ tầng bao gồm: cầu, đường bộ, đường sắt, cảng hàng không, cảng biển, cảng sông, sân bay, nhà ga (Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp).

Miễn thuế nhập khẩu đối với thiết bị, máy móc nhập khẩu phục vụ dự án ODA (Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu), và đối với phụ tùng, linh kiện thuộc loại trong

nước chưa sản xuất được để sản xuất, lắp ráp phương tiện vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt (Quyết định số 13/2015/QĐ-TTg).

b. Nhóm chính sách về phí, lệ phí

Tổ chức, cá nhân cung cấp dịch vụ, thực hiện công việc mà pháp luật quy định được thu phí, lệ phí (Pháp lệnh Phí và lệ phí 2001).

Chính phủ đã quy định chi tiết danh mục gồm 19 loại phí thuộc lĩnh vực GTVT (Văn bản hợp nhất số 10/VBHN-BTC các nghị định về phí và lệ phí), trong đó bao gồm các loại phí sử dụng kết cấu hạ tầng (Phụ lục7). Các loại phí quan trọng đã có quy định cụ thể (tổ chức thu, mức thu và sử dụng) và hiện đang thực hiện thu gồm có phí sử dụng đường bộ (để hoàn vốn dự án kinh doanh), phí sử dụng đường bộ (thu qua đầu phương tiện); phí trọng tải, lệ phí ra, vào cảng, bến; các loại phí của ngành hàng không.

Nhà đầu tư kinh doanh cũng được thu các loại cước phí, giá dịch vụ khác thuộc lĩnh vực GTVT theo quy định trong các luật, bộ luật chuyên ngành như cước phí vận tải, cước phí xếp dỡ, phí và giá dịch vụ chuyên ngành hàng không (trong đó có phí nhượng quyền khai thác cảng hàng không), phí, giá dịch vụ chuyên ngành hàng hải và cảng biển (Luật GTĐB, Luật Đường sắt, Luật Giao thông đường thủy nội địa, Luật Hàng không dân dụng, Bộ luật Hàng hải).

Một số trường hợp được miễn phí, lệ phí như lệ phí trước bạ đối với phương tiện được đầu tư để phục vụ vận tải khách công cộng bằng xe buýt sử dụng năng lượng sạch (Quyết định số 13/2015/QĐ-TTg).

c. Nhóm chính sách về đất đai

Đối với các dự án đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông có mục đích công cộng, Nhà nước thực hiện giải phóng mặt bằng để giao đất cho chủ đầu tư dự án. Các công trình hạ tầng giao thông cộng cộng (không có mục đích kinh doanh) được Nhà nước giao đất không thu tiền sử dụng đất (Luật Đất đai 2013).

Nhà nước giao hoặc cho thuê đất có thu tiền đối với đất sử dụng cho các công trình giao thông có mục đích kinh doanh (dự án BOT, BOO) và có thể được miễn, giảm tiền sử dụng đất, tiền thuê đất trong các trường hợp: Đất xây dựng kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; đất xây dựng cơ sở, công trình cung cấp dịch vụ hàng không; đất xây dựng các hạng mục bắt buộc của bến xe khách; Sử dụng đất làm mặt bằng xây dựng trụ sở, nhà kho; Đất do Nhà nước giao thực hiện dự án hạ tầng giao thông theo hình thức BT, BOT. Mức giảm phổ biến là 50% (Luật Đất đai 2013).

e. Nhóm chính sách về hỗ trợ tài chính

Các dự án đầu tư xây dựng, nâng cấp, mở rộng bến xe khách được chính quyền địa phương hỗ trợ tối đa đến 20% lãi suất vay vốn.

Các dự án đầu tư kinh doanh vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt được hưởng chính sách hỗ trợ lãi suất vay vốn đầu tư phương tiện, chính sách trợ giá, hỗ trợ chi phí hoạt động khác từ nguồn ngân sách địa phương.

3.2.2.5. Giải pháp 5: Hoàn thiện thể chế đầu tư "Công ty dự án" phù hợp thông lệ quốc tế để thu hút vốn đầu tư, khai thác các công trình GTĐB.

**** Tính cấp thiết của giải pháp:***

Hoàn thiện thể chế đầu tư phù hợp với thông lệ quốc tế là cần thiết vì: việc phát triển GTĐB VN dần theo hướng quốc tế. Muốn thu hút vốn đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực GTVT cần phải hoàn thiện thể chế phù hợp với thông lệ quốc tế.

Các nhà đầu tư nước ngoài và các nhà đầu tư trong nước cùng nhau góp vốn đầu tư phát triển GTĐB cũng là một xu thế khách quan, vì vậy, các nhà đầu tư trong nước cũng cần căn cứ theo thông lệ quốc tế để có thể làm việc được hiệu quả, tính rõ ràng minh bạch trong quá trình đầu tư.

Thể chế đầu tư theo thông lệ quốc tế được thể hiện trong các hợp đồng và các quy định về hợp đồng giữa các bên trong đầu tư các công trình GTĐB.

**** Nội dung của giải pháp:***

Thông qua kêu gọi đầu tư và đàm phán, Chính phủ sẽ lựa chọn một nhà đầu tư có thực lực nhất định làm chủ thể đầu tư để thành lập "Công ty dự án". Chính phủ sẽ trao quyền kinh doanh thu phí đường bộ trong một khoảng thời gian nhất định cho Công ty dự án thông qua hình thức hợp đồng kinh doanh đặc quyền. Cho phép Công ty dự án thu hồi vốn bằng việc thu phí, kinh doanh trang thiết bị, dịch vụ có liên quan đến đường bộ. Công ty dự án sẽ là "pháp nhân dự án" độc lập, chịu trách nhiệm đầu tư, huy động vốn, xây dựng và quản lý vận hành kinh doanh đường bộ theo qui mô, tiêu chuẩn kỹ thuật được Chính phủ phê duyệt. Thời gian kinh doanh trong hợp đồng thường là 25 – 30 năm kể từ ngày thông xe. Sau khi hết hạn hợp đồng, Công ty dự án bàn giao miễn phí cho Chính phủ toàn bộ trang thiết bị dịch vụ quản lý đường bộ.

Kinh nghiệm các nước trong đầu tư phát triển đường bộ là Chính phủ xây dựng thể chế, hành lang pháp lý để các "Công ty dự án" có thể hoạt động hiệu quả theo các nội dung sau đây:

Cơ cấu cổ phần của"Công ty dự án": Để đảm bảo khả năng giảm thiểu rủi ro tài chính của Công ty dự án, Chính phủ yêu cầu tỷ lệ vốn đăng ký của nhà đầu tư trong Công ty dự án không được nhỏ hơn 30% vốn đầu tư xây dựng công trình, về phần vốn

đầu tư xây dựng còn lại cho phép Công ty dự án thế chấp ngân hàng quyền kinh doanh thu phí, khai thác đường bộ để huy động vốn. Vốn đầu tư có thể huy động từng bước trong giai đoạn xây dựng nhằm đảm bảo năng lực tương ứng của nhà đầu tư.

Ưu đãi về thuế đối với "Công ty dự án": Nhà đầu tư đường bộ được hưởng chính sách ưu đãi về thuế theo qui định liên quan của Nhà nước. Trong đó, bao gồm các chính sách như chậm nộp thuế kinh doanh xây dựng lắp đặt, chính sách ưu đãi thuế thu nhập đối với Nhà đầu tư nước ngoài trong thời gian kinh doanh. Thành lập quỹ tài chính xây dựng đường bộ bằng nguồn thuế do các Công ty dự án nộp để cấp cho các Công ty dự án gặp khó khăn trong việc trả nợ vay do lưu lượng xe thấp và thanh toán đền bù sử dụng đất.

Tiêu chuẩn và phương thức thu phí: Chính phủ cam kết với Nhà đầu tư, tiêu chuẩn thu phí trong tương lai có thể điều chỉnh tăng tương ứng theo mức tăng vật giá.

Để nâng cao hiệu suất lưu thông của cả mạng lưới đường bộ tính chi phí theo nguyên tắc phân đoạn và số km, thực hiện phương thức thu phí một lần trên cả mạng đường bằng cách sử dụng phần mềm hệ thống tính toán phân phối giá trị thu phí. Để đảm bảo tính công bằng của việc phân chia, các Công ty dự án, đại diện cơ quan quản lý dự án của Chính phủ sẽ cử đại diện làm thành viên Hội đồng trung tâm tính toán phân phối, chịu trách nhiệm điều tiết và quyết định những vấn đề liên quan.

Cơ chế định giá thu phí: Việc thẩm định phê duyệt mức giá thu phí và phương pháp định giá của Chính phủ hiện hành đã lạc hậu so với sự phát triển của nền kinh tế thị trường. Đề tăng cường giám sát, kiểm soát của Nhà nước, Công ty dự án vận hành kinh doanh đường bộ phải xây dựng hệ thống giá thu phí linh hoạt, tùy theo sự thay đổi nhu cầu của thị trường, khiến nó thực sự phát huy được tác dụng điều tiêt của đòn bẩy, đồng thời có sự giám sát, kiểm soát của cơ quan liên quan của Chính phủ, các nội dung này cần ghi rõ trong thỏa thuận đầu tư.

Công ty dự án vận hành kinh doanh đặc quyền trực tiếp đối mặt với thị trường nhu cầu vận tải, nhằm tăng cường khả năng đáp ứng nhu cầu vận tải đường bộ, đồng thời nâng cao trình độ dịch vụ và chất lượng dịch vụ đường bộ thực hiện tối ưu hóa phân bổ nguồn tài nguyên đường bộ đạt mục tiêu các bên đều có lợi.

Thời hạn kinh doanh thu phí: Thường là 25 - 30 năm kể từ ngày hoàn thành mục tiêu qui định trong hợp đồng (không tính thời gian xây dựng) nếu thời gian xây dựng bị kéo dài do nguyên nhân của Công ty dự án sẽ không được gia hạn thời gian kinh doanh. Sau khi hết hạn kinh doanh, Công ty dự án sẽ bàn giao miễn phí cho Chính phủ toàn bộ các thiết bị trên đường bộ.

Nâng cao tính lưu động tài sản: Nhằm nâng cao tính lưu động tài sản của nhà đầu tư, Chính phủ cần qui định cho phép chuyển nhượng quyền cổ phần hóa Công ty dự án, cho phép sau khi hoàn thành thông xe, nếu Chính phủ phê duyệt sẽ được chuyển nhượng quyền cổ phần của nhà đầu tư, Công ty dự án có thể xin phép niêm yết trên thị trường vốn.

3.2.2.6. Giải pháp khai thác nguồn lực tài chính từ kết cấu hạ tầng các dự án đường bộ hoàn thành để đầu tư các dự án mới

**** Tính cấp thiết của giải pháp:***

Các chính sách khai thác thu hồi vốn phát triển GTĐB sau khi công trình hoàn thành vừa là yếu tố ảnh hưởng và là yếu tố cản trở cao (qua khảo sát chương 2). Vì vậy, nếu chúng ta giải quyết được vấn đề này thì sẽ thúc đẩy thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB được hiệu quả hơn

**** Nội dung của giải pháp:***

Để tháo gỡ vướng mắc về vốn cần đẩy mạnh các giải pháp khai thác nguồn lực tài chính từ kết cấu hạ tầng giao thông nói chung và đường bộ nói riêng đã được đầu tư đưa vào khai thác để tạo vốn tiếp tục cho các dự án tiếp theo, cụ thể:

- Tiến hành bán quyền thu phí sử dụng đường bộ đối với những công trình có khả năng, điều kiện thuận lợi theo hướng cho phép các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh.

- Tiến hành cho thuê quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ theo hướng cho các thành phần kinh tế được thuê lại quyền khai thác kết cấu hạ tầng.

- Tiến hành chuyển nhượng có thời hạn kết cấu hạ tầng giao thông đối với những kết cấu hạ tầng đường bộ trong một thời gian nhất định để tạo vốn đầu tư xây dựng. Nhà nước sẽ bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp khi thực hiện khai thác bảo trì và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông; được quyền thu phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường bộ sau khi có ý kiến thỏa thuận với cơ quan có thẩm quyền.

- Thực hiện khai thác quĩ đất hai bên đường để tạo nguồn vốn phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

- Khai thác các dịch vụ dọc tuyến đường bộ theo hướng giao cho các tổ chức, cá nhân khai thác các dịch vụ như trạm xăng dầu, trạm dịch vụ, quảng cáo.

3.2.2.7. Giải pháp 7: Tăng cường truyền thông để tạo dựng sự đồng thuận của nhân dân với các dự án GTĐB

**** Tính cấp thiết của giải pháp:***

Sự ủng hộ của nhân dân với việc phát triển các dự án GTĐB (giải phóng mặt bằng, ủng hộ v.v…) và truyền thông thu hút vốn của nhà đầu tư là nhân tố có ảnh hưởng và cản trở đến việc thu hút vốn đầu tư (theo khảo sát chương 2). Khi chúng ta thực hiện công tác truyền thông được tốt sẽ tạo ra tính đồng thuận cao và kích thích thu hút vốn đầu tư.

**** Nội dung của giải pháp**:*

Tăng cường truyền thông là một giải pháp cần thiết để thúc đẩy thu hút vốn. Truyền thông rộng rãi sẽ có nhiều nhà đầu tư biết đến để nghiên cứu đầu tư.

Việc truyền thông có thể sử dụng ở nhiều kênh thông tin khác nhau, nhưng quan trọng nhất là kênh truyền thông chính thức của nhà nước. Truyền thông chính thức sẽ giúp cho nhà đầu tư yên tâm và tìm được sự đồng thuận của nhân, giúp cho việc thúc đẩy đầu tư dự án được tốt nhất. Việc truyền thông nên quan tâm đến các nội dung: (a) Công bố các danh mục dự án đầu tư rõ ràng; (b) Thông tin rõ về các nhà đầu tư; (c) Tăng cường truyền thông để tìm sự đồng thuận của xã hội, của nhân dân; (d) Công khai rộng rãi tất cả các vấn đề để loại bỏ lợi ích nhóm, tránh tham nhũng; (e) Tổ chức các hoạt động để khuyến khích các nhà đầu tư tư nhân quan tâm tới đầu tư hạ tầng kỹ thuật GTVT

3.2.2.8. Giải pháp 8: Tìm kiếm và áp dụng các công nghệ xây dựng đường tiên tiến để đảm bảo thời gian xây dựng nhanh nhất và độ bền cao

**** Tính cấp thiết của giải pháp**:*

Khoa học kĩ thuật ngày càng phát triển đòi hỏi việc áp dụng vào thực tiễn để tăng năng xuất lao động và hiệu quả công việc. Đối với việc phát triển GTĐB, việc áp dụng khoa học kĩ thuật càng cần thiết hơn. Việc tìm kiếm và áp dụng các giải pháp công nghệ tiên tiến là rất cần thiết với các điều kiện phát triển đường hiện đại, đảm bảo về chất lượng, thời gian, tiến độ xây dựng các công trình.

Có rất nhiều ý kiến khảo sát đề xuất cần tập trung vào yếu tố công nghệ để thu hút vốn. Yếu tố trình độ công nghệ xây dựng GTĐB VN (máy móc, thiết bị, công nghệ…) là yếu tố vừa gây ảnh hưởng và cản trở đến việc thu hút vốn đầu tư.

**** Nội dung của giải pháp**:*

Đề thực hiện giải pháp này cần: (a) Tìm kiếm và áp dụng các công nghệ xây dựng đường tiên tiến đảm bảo thời gian xây dựng và thời gian hoàn vốn, độ bền cao; (b)Tăng cường nghiên cứu và ứng dụng khoa học và công nghệ

3.2.2.9. Giải pháp 9: Đảm bảo sự ổn định của hệ thống tài chính giúp cho sự phát triển bền vững và lâu dài (quản lý vĩ mô của nhà nước)

**** Tính cấp thiết của giải pháp:***

Sự ổn định của hệ thống tài chính (tỉ giá tiền đồng và các ngoại tệ) là rất cần thiết đối với việc phát triển GTĐB. GTĐB cần đầu tư lớn và thời gian lâu dài. Vì vậy, đảm bảo hệ thống tài chính ổn định sẽ giúp các nhà đầu tư yên tâm và sẵn sàng đầu tư. Đây cũng là một yếu tố vừa ảnh hưởng vừa cản trở việc thu hút vốn phát triển GTĐB.

**** Nội dung của giải pháp:***

Để bảo bảo được sự ổn định của hệ thống tài chính, chúng ta nên quan tâm đến chính sách, quy định cho phát triển GTĐB, đồng thời có những chính sách quản lý vĩ mô, ổn định hệ thống kinh tế, chính trị. Các chính sách, quỹ vốn cần đến như: (a) Xây dựng quỹ nghiên cứu, kêu gọi dự án, hỗ trợ đầu tư các dự án; (b) Thu xếp tín dụng, nâng mức tín dụng đối với các dự án giao thông; (c) Đảm bảo nguồn vốn nhà nước theo luật đầu tư; (d) Xã hội hóa vốn đầu tư, cho các ngân hàng tài trợ vốn đầu tư, đặc biệt là ngân hàng thương mại; (e) Nâng cao chất lượng quản lý vốn, hoàn vốn nhanh, đảm bảo lợi nhuận cho nhà đầu tư.

Các chính sách quản lý vĩ mô như: (a) Đặc biệt là sự ổn định về quản lý kinh tế vĩ mô; (b) Cải thiện tình hình kinh tế vĩ mô của đất nước; (c) Ổn định chính trị, ổn định tài chính; (d) Chỉ đạo quyết liệt của các cấp trong việc thu hút, thúc đẩy phát triển hệ thống giao thông; (e) Quản lý tốt ở các cấp; Phân cấp quản lý rõ ràng

3.3. Đánh giá tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp

Để đánh giá kiểm chứng tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp đưa ra, tác giả khảo sát 250 kĩ sư, chuyên gia làm việc trong các tổ chức liên quan trực tiếp đến việc phát triển GTĐB, phiếu lấy ý kiến có tiêu chí chấm điểm [Phụ lục 9]:

Về tiêu chí điểm:

Điểm	Tính cấp thiết	Tính khả thi
1 đ	Không cấp thiết	Không khả thi
2 đ	Hầu như không cấp thiết	Hầu như không khả thi
3 đ	Nhìn chung có cấp thiết	Nhìn chung có khả thi
4 đ	Tương đối cấp thiết	Tương đối khả thi
5 đ	Rất cấp thiết	Rất khả thi

Kết quả khảo sát được xử lý bằng phần mềm SPSS, kết quả thu được là:

Bảng 3.3. Đánh giá tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp thu hút vốn phát triển GTĐB VN

Tính cấp thiết		Các giải pháp thu hút vốn phát triển GTĐB VN	Tính khả thi		Độ tương quan	
Mean	STD		Mean	STD	R	Sig
3.73	1.12	Thực hiện quy trình thu hút vốn đầu tư trong đầu tư xây dựng dự án GTĐB rõ ràng.	3.68	0.94	0.38	.000
3.93	1.05	Hoàn thiện cơ chế, chính sách và quy hoạch phát triển GTĐBVN minh bạch	3.79	0.96	0.35	.000
3.77	0.87	Xã hội hóa vốn đầu tư với các công trình GTĐB	3.66	0.84	0.45	.000
3.97	2.66	Xây dựng và thực hiện các chính sách ưu đãi với các dự án GTĐBVN	3.71	0.85	0.14	.018
3.78	0.85	Hoàn thiện thể chế đầu tư "Công ty dự án" phù hợp thông lệ Quốc tế để thu hút, huy động vốn đầu tư, khai thác các công trình GTĐB	3.46	1.03	0.33	.000
3.63	0.80	Giải pháp khai thác nguồn lực tài chính từ kết cấu hạ tầng các dự án đường bộ hoàn thành để đầu tư các dự án mới	3.58	0.91	0.50	.000
3.57	0.86	Tăng cường truyền thông, tạo dựng sự đồng thuận của nhân dân với các dự án GTĐB	3.54	0.97	0.30	.000
3.88	0.90	Tìm kiếm và áp dụng các công nghệ xây dựng đường tiên tiến để đảm bảo thời gian xây dựng nhanh nhất và độ bền cao	3.71	0.88	0.58	.000
3.86	0.83	Đảm bảo sự ổn định của hệ thống tài chính giúp cho sự phát triển bền vững và lâu dài (Quản lý vĩ mô của nhà nước)	3.63	0.89	0.36	.000
3.77			3.61			

(nguồn: Tác giả tính toán dựa trên kết quả khảo sát)

3.3.1. Tính cấp thiết của các giải pháp: Đề tài đưa ra 9 giải pháp và khảo sát tính cấp thiết của các giải pháp cho thấy:

- Các giải pháp đều được đánh giá tiệm cận đến mức cấp thiết với điểm trung bình của các giải pháp là 3,77. Không có giải pháp nào được đánh giá ở mức độ cấp thiết cao (> 4 đ) hoặc đánh giá là không cấp thiết (< 3đ), vì vậy, chúng ta cần chú ý

đến tất cả các giải pháp mang tính đồng bộ. Chỉ có giải quyết các giải pháp mang tính đồng bộ mới có thể giúp cho việc huy động vốn phát triển GTĐB VN được hiệu quả.

- Mỗi giải pháp có tính cấp thiết khác nhau, vì vậy, chúng ta cần ưu tiên các giải pháp theo mức độ cấp thiết, cụ thể như:

(1) Hoàn thiện cơ chế, chính sách và quy hoạch phát triển GTĐB VN minh bạch.

(2) Xây dựng và thực hiện các chính sách ưu đãi với các dự án GTĐB VN;

(3) Tìm kiếm và áp dụng các công nghệ xây dựng đường tiên tiến để đảm bảo thời gian xây dựng nhanh nhất và độ bền cao;

(4) Đảm bảo sự ổn định của hệ thống tài chính giúp cho sự phát triển bền vững và lâu dài (quản lý vĩ mô của nhà nước);

(5) Hoàn thiện thể chế đầu tư "Công ty dự án" phù hợp thông lệ Quốc tế để thu hút, huy động vốn đầu tư, khai thác các công trình GTĐB;

(6) Thực hiện quy trình thu hút vốn đầu tư trong đầu tư xây dựng dự án GTĐB rõ ràng;

(7) Xã hội hóa vốn đầu tư với các công trình GTĐB;

(8) Giải pháp khai thác nguồn lực tài chính từ kết cấu hạ tầng các dự án đường bộ hoàn thành để đầu tư các dự án mới;

(9) Tăng cường truyền thông và tạo dựng sự đồng thuận của nhân dân với các dự án GTĐB.

3.3.2. Tính khả thi của các giải pháp: Khảo sát tính khả thi cho các giải pháp đề tài đưa ra, kết quả là:

Trong 9 giải pháp có tính khả thi khác nhau (nhiều hơn hoặc ít hơn), tuy nhiên, tất cả 9 giải pháp là có khả thi và tiệm cận đến mức khả thi trong thực tiễn. Với mức điểm trung bình của các giải pháp là 3.61đ cho thấy có thể thực hiện cùng lúc các giải pháp này. Việc thực hiện đồng loạt các giải pháp mang tính khả thi sẽ giúp cho việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN đạt hiệu quả.

Trong các giải pháp, mỗi giải pháp có tính khả thi khác nhau. Vì vậy, chúng ta cần ưu tiên các giải pháp khả thi hơn, cụ thể các giải pháp ưu tiên như sau:

(1) Tìm kiếm và áp dụng các công nghệ xây dựng đường tiên tiến để đảm bảo thời gian xây dựng nhanh nhất và độ bền cao .

(2) Hoàn thiện cơ chế, chính sách và quy hoạch phát triển GTĐB VN minh bạch.

(3) Xây dựng và thực hiện các chính sách ưu đãi với các dự án GTĐB VN.

(4) Đảm bảo sự ổn định của hệ thống tài chính giúp cho sự phát triển bền vững và lâu dài (sự can thiệp vĩ mô của nhà nước)

(5) Xã hội hóa vốn đầu tư với các công trình GTĐB.

(6) Thực hiện quy trình thu hút vốn đầu tư trong đầu tư xây dựng dự án GTĐB rõ ràng.

(7) Giải pháp khai thác nguồn lực tài chính từ kết cấu hạ tầng các dự án đường bộ hoàn thành để đầu tư các dự án mới.

(8) Tăng cường truyền thông và tạo dựng sự đồng thuận của nhân dân với các dự án GTĐB.

(9) Hoàn thiện thể chế đầu tư "Công ty dự án" phù hợp thông lệ Quốc tế để thu hút, huy động vốn đầu tư, khai thác các công trình GTĐB

3.3.3. Tương quan giữa tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp

So sánh tính tương quan giữa tính cấp thiết và tính khả của của các giải pháp, đề tài sử dụng so sánh điểm trung bình theo cặp: **Paired – Sample T Test.**

Trong 9 giải pháp thu hút vốn phát triển GTĐB VN, có 8 giải pháp có chỉ số P < 0.05 (sig) điều đó có nghĩa là có sự khác nhau giữa trị số trung bình giữa các giải pháp. Điểm số trung bình của tính cấp thiết đều cao hơn trị số trung bình của tính khả thi. Kết quả điểm trung bình cho thấy 8 giải pháp này có tỉ lệ thuận với nhau. Tính cấp thiết ở 8 giải pháp đều cao hơn tính khả thi ở cả 8 giải pháp. Các giải pháp là: (1)Tìm kiếm và áp dụng các công nghệ xây dựng đường tiên tiến để đảm bảo thời gian xây dựng nhanh nhất và độ bền cao; (2) Hoàn thiện cơ chế, chính sách và quy hoạch phát triển GTĐB VN minh bạch; (3) Đảm bảo sự ổn định của hệ thống tài chính giúp cho sự phát triển bền vững và lâu dài (sự can thiệp vĩ mô của nhà nước); (4) Xã hội hóa vốn đầu tư với các công trình GTĐB; (5) Thực hiện quy trình thu hút vốn đầu tư trong đầu tư xây dựng dự án GTĐB rõ ràng; (6) Giải pháp khai thác nguồn lực tài chính từ kết cấu hạ tầng các dự án đường bộ hoàn thành để đầu tư các dự án mới; (7) Tăng cường truyền thông và tạo dựng sự đồng thuận của nhân dân với các dự án GTĐB; (8) Hoàn thiện thể chế đầu tư "Công ty dự án" phù hợp thông lệ Quốc tế để thu hút, huy động vốn đầu tư, khai thác các công trình GTĐB

Trong 9 giải pháp, có giải pháp: "Xây dựng và thực hiện các chính sách ưu đãi với các dự án GTĐB VN" là không có sự khác biệt về trị số trung bình giữa tính cấp thiết và tính khả thi vì chỉ số P = 0,18 (>0,05). Điều này cho thấy ở mỗi nơi khác nhau, mỗi vùng khác nhau có các chính sách ưu đãi khác nhau nên có thể xem đây là một

nguyên nhân gây khó khăn, mất thời gian cho công tác thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN.

So sánh giữa tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp, cho thấy 4 giải pháp cấp thiết nhất và cũng là khả thi nhất được đánh giá là:

Bảng 3.4. Thứ tự ưu tiên của 4 giải pháp có tính cấp thiết và tính khả thi cao

Thứ tự của Tính cấp thiết	Thứ tự của Tính khả thi
(1) Hoàn thiện cơ chế, chính sách và quy hoạch phát triển giao GTĐB VN minh bạch.	(1) Tìm kiếm và áp dụng các công nghệ xây dựng đường tiên tiến để đảm bảo thời gian xây dựng nhanh nhất và độ bền cao
(2) Xây dựng và thực hiện các chính sách ưu đãi với các dự án GTĐB VN;	(2) Hoàn thiện cơ chế, chính sách và quy hoạch phát triển GTĐB VN minh bạch
(3) Tìm kiếm và áp dụng các công nghệ xây dựng đường tiên tiến để đảm bảo thời gian xây dựng nhanh nhất và độ bền cao	(3) Xây dựng và thực hiện các chính sách ưu đãi với các dự án GTĐB VN.
(4) Đảm bảo sự ổn định của hệ thống tài chính giúp cho sự phát triển bền vững và lâu dài (sự can thiệp vĩ mô của nhà nước)	(4) Đảm bảo sự ổn định của hệ thống tài chính giúp cho sự phát triển bền vững và lâu dài (Quản lý vĩ mô của nhà nước)

(nguồn: Tác giả tính toán dựa trên kết quả khảo sát)

Để thu hút vốn đầu tư vào phát triển GTĐB cần chú trọng đến cả 9 giải pháp, tuy nhiên, chúng ta nên tập trung nhiều vào 4 giải pháp vừa có tính cấp thiết và vừa có tính khả thi nhất theo thứ tự ưu tiên như trên.

Kết luận chương 3

Trong chương 3, đề tài đã đề xuất được các giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ Việt Nam, cụ thể như sau:

Làm rõ định hướng và nhu cầu vốn phát triển giao thông đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến 2030. Điều này cho thấy quan điểm phát triển chung và mục tiêu cụ thể và quy hoạch phát triển GTĐB đến năm 202 – 2030.

Đề xuất những nguyên tắc để đưa ra giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB Việt Nam gồm: Đảm bảo hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án; Đảm bảo tuân theo quy hoạch phát triển ngành, có tính kế thừa, bền vững; Đảm bảo việc thu hút vốn được hiệu quả; Đảm bảo tính đồng thuận; Đảm bảo an ninh quốc gia, an toàn giao thông, bảo vệ môi trường và phát triển bền vững; Đảm bảo mọi tổ chức, cá nhân sử

dụng các công trình GTVT đường bộ phải có trách nhiệm trả phí sử dụng để bảo trì và tái đầu tư phát triển, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Đưa ra được 9 giải pháp và phân tích về căn cứ và tính cấp thiết của mỗi giải pháp, Nội dung của mỗi giải pháp và cách thức thực hiện. Các giải pháp gồm: Xây dựng quy trình thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB.; Hoàn thiện quy hoạch phát triển GTĐB và cơ chế, chính sách phát triển GTĐB VN; Xã hội hóa vốn đầu tư với các công trình GTĐB; Xây dựng và thực hiện các chính sách ưu đãi đối với các dự án phát triển GTĐB VN; Hoàn thiện thể chế đầu tư "Công ty dự án" phù hợp thông lệ quốc tế để thu hút vốn đầu tư, khai thác các công trình GTĐB; Giải pháp khai thác nguồn lực tài chính từ kết cấu hạ tầng các dự án đường bộ hoàn thành để đầu tư các dự án mới; Tăng cường truyền thông để tạo dựng sự đồng thuận của nhân dân với các dự án GTĐB; Tìm kiếm và áp dụng các công nghệ xây dựng đường tiên tiến để đảm bảo thời gian xây dựng nhanh nhất và độ bền cao ; Đảm bảo sự ổn định của hệ thống tài chính giúp cho sự phát triển bền vững và lâu dài (quản lý vĩ mô của nhà nước)

Làm sáng tỏ tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp thông qua việc khảo sát, lấy ý kiến từ các chuyện gia có liên quan. Đánh giá và cung cấp một cách khách quan nhất để tìm ra được các giải pháp cần thực hiện trước để tối ưu nhanh nhất việc thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ Việt Nam.

Tác giả đã đề xuất 09 giải pháp thu hút vốn đầu cho phát triển GTĐB VN đến 2020 và tầm nhìn đến 2030.

Ngoài giải pháp xây dựng quy trình thực hiện thu hút vốn đầu tư theo hình thức PPP cho phát triển GTĐB, tác giả đã đưa ra 08 giải pháp đồng bộ khác nhằm nâng cao khả năng thu hút vốn đầu tư theo hình thức PPP cho phát triển GTĐB giai đoạn 2017-2030. Ngoài ra, tác giả đã đưa ra 6 nguyên tắc cho việc đưa ra giải pháp thu hút vốn phát triển GTĐB VN.

Với 9 giải pháp đều được Tác giả khảo sát tính cấp thiết và tính khả thi, kết quả cho thấy cả 9 giải pháp này đều cấp thiết và đều có tính khả thi, trong các giải pháp đó có những giải pháp vừa mang tính cấp thiết và vừa mang tính khả thi cao.

KẾT LUẬN

Thực hiện mục đích nghiên cứu của đề tài, tổng quan nghiên cứu về thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB. Cho thấy, các nghiên cứu trong nước chưa đưa được những mô hình cụ thể để thu hút vốn cho đầu tư phát triển CSHT GTVT và GTĐB. Đồng thời cũng chưa đưa ra được những giải pháp đồng bộ nhằm tăng cường thu hút nguồn vốn ngoài NSNN để đáp ứng nhu cầu đầu tư phát triển GTVT. Nghiên cứu cũng cho thấy vốn để phát triển GTĐB là một nhu cầu bức xúc hiện nay. Trong đó nguồn vốn ngân sách còn rất hạn chế. Vốn ODA cũng đang ngày càng hạn hẹp. Thực tế đó đòi hỏi cần nghiên cứu đưa ra những giải pháp cấp thiết, đồng bộ, nhằm thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của đất nước.

Tại chương 1 bám sát mục tiêu nghiên cứu của đề tài. Luận án đã hệ thống hóa được những vấn đề lý luận cơ bản về hệ thống GTĐB; Vốn đầu tư và các nguồn vốn đầu tư cho phát triển GTĐB VN, các kênh và hình thức thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN; Nghiên cứu xác định các nhân tố ảnh hưởng đến thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB ở VN. Đây là cơ sở lý luận cơ bản làm nền tảng cho nghiên cứu thực tiễn và đề xuất các giải phát thu hút vốn phát triển GTĐB VN.

Trong chương 2, luận án đã tập trung nghiên cứu đánh giá được thực trạng thu hút các nguồn vốn đầu tư phát triển GTVT và phát triển GTĐB VN. Rút ra các bài học kinh nghiệm thu hút các nguồn vốn NSNN, vốn ODA, vốn FDI, vốn theo hình thức PPP cho phát triển GTĐB. Cũng tại chương này tác giả đã tiến hành khảo sát ý kiến của các nhà chuyên môn về: (a) Các yếu tố ảnh hưởng và cản trở thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN; (b) Tính khả thi của các hình thức thu hút vốn phát triển GTĐB VN; (c) Các ý kiến đề xuất thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN. Đây là một nội dung vô cùng quan trọng giúp cho việc đề xuất các giải pháp đẩy mạnh việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN trong những năm tới.

Trong chương 3, nghiên cứu xây dựng các nguyên tắc đề xuất giải pháp và đã đề xuất 09 giải pháp thu hút vốn đầu cho phát triển GTĐB VN đến 2020 và tầm nhìn đến 2030. Tác giả đề xuất giải pháp xây dựng quy trình thực hiện thu hút vốn đầu tư theo hình thức PPP cho phát triển GTĐB và đưa ra 08 giải pháp đồng bộ khác nhằm nâng cao khả năng thu hút vốn đầu tư theo hình thức PPP cho phát triển GTĐB giai đoạn 2017-2030. Tất cả 9 giải pháp đều được tác giả khảo sát tính cấp thiết và tính khả thi, kết quả cho thấy cả 9 giải pháp này đều cấp thiết và đều có tính khả thi, trong các giải pháp đó có những giải pháp vừa mang tính cấp thiết và vừa mang tính khả thi cao.

Từ kết quả nghiên cứu của các luận án, có thể khái quát những kết quả mới, những kết luận rút ra từ kết quả nghiên cứu của luận án như sau:

1. *Khái quát được lý luận cơ bản về thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB, làm rõ các kinh nghiệm thu hút vốn, các nhân tố ảnh hưởng đến việc thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB VN.*
2. *Đánh giá khái quát mục tiêu thu hút vốn đầu tư cho phát triển GTĐB: áp dụng phương pháp khoa học khảo sát, ý kiến của các nhà chuyên môn để tìm ra các nhân tố ảnh hưởng và cản trở thu hút vốn phát triển GTĐB, đã tìm ra được 12 nhóm ý kiến liên quan đến giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB.*
3. *Nghiên cứu đưa ra 6 nguyên tắc đề xuất giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển GTĐB, trên cơ sở đó đề xuất 9 giải pháp có tính cấp thiết và khả thi thu hút vốn đầu tư cho phát triển GTĐB VN, trong 9 giải pháp trên, giải pháp xây dựng quy trình thu hút vốn đầu tư là giải pháp quan trọng và 8 giải pháp đồng bộ khác. Nếu áp dụng tổng hợp 9 giải pháp sẽ phát huy hiệu quả tối ưu cho việc thu hút vốn phát triển GTĐB VN trong những năm tới.*

KIẾN NGHỊ

Với Chính phủ và Bộ GTVT

***Thứ nhất**: Bộ GTVT* cần nghiên cứu rõ thực trạng về vốn và nhu cầu phát triển GTĐB trong hiện tại và tương lai, đưa ra những chỉ số dự báo chính xác, khoa học và cung cấp thông tin đến các nhà đầu tư một cách đầy đủ nhất. Rút kinh nghiệm trong việc thu hút vốn đầu tư với những công trình đã và đang làm để thu hút đầu tư hiệu quả, tránh lãng phí vốn đầu tư vào những công trình giao thông chưa thực sự cấp thiết.

Thứ hai: Cần xây dựng cơ chế, chính sách và quy hoạch phát triển GTĐB VN minh bạch; Xây dựng và thực hiện các chính sách ưu đãi với các dự án GTĐB VN. Khi có cơ chế chính sách hợp lý sẽ khích lệ nhà đầu tư, giúp cho nhà đầu tư yên tâm đầu tư vốn vào việc phát triển GTĐB VN. Cần ngay hoàn thiện thể chế đầu tư "Công ty dự án" phù hợp thông lệ quốc tế để thu hút, huy động vốn đầu tư, khai thác các công trình GTĐB

Thứ ba: Bộ GTVT cần có các biện pháp quản lý ở tầm vĩ mô cũng như địa phương giúp đảm bảo sự ổn định của hệ thống tài chính, giúp cho sự phát triển bền vững và lâu dài. Việc ổn định về tài chính sẽ làm cho nhà đầu tư yên tâm trong quá trình đầu tư, tránh bị thất thoát do sự bất ổn về tài chính của quốc gia. Tăng cường chuyển dịch cơ cấu vốn đầu tư hay xã hội hóa vốn đầu tư với các công trình GTĐB;

Thứ tư: Bộ GTVT cần xây dựng một quy trình thu hút vốn đầu tư nói riêng, quy trình xây dựng các công trình GTĐB nói chung. Quy trình càng rõ ràng, càng minh bạch ở tất cả các cấp sẽ giúp cho nhà đầu tư thấy rõ mình bắt đầu đầu tư từ đâu, sẽ cần trải qua bao nhiêu bước để hoàn thành quá trình đầu tư. Quy trình này giúp nhà đầu tư tính toán các yếu tố có liên quan như vốn đầu tư, thời gian đầu tư, thông tin đầu tư, thông tin hợp tác.v.v…..

Thứ năm: Bộ GTVT cần nỗ lực hơn trong việc tìm kiếm và áp dụng các công nghệ xây dựng đường tiên tiến để đảm bảo thời gian xây dựng nhanh nhất và độ bền cao; Tăng cường truyền thông và tạo dựng sự đồng thuận của nhân dân với các dự án GTĐB.

Thứ sáu: Có các giải pháp khai thác nguồn lực tài chính từ kết cấu hạ tầng các dự án đường bộ hoàn thành để đầu tư các dự án mới; Cần minh bạch trong quá trình đầu tư, xây dựng và khai thác. Điều này sẽ giúp tăng cường niềm tin của nhà đầu tư vào các dự án phát triển GTĐB VN.

Với các nhà đầu tư

Thứ nhất: Với các đề xuất trên, các nhà đầu tư yên tâm đầu tư vào các công trình GTĐB. Hình thức đầu tư đa dạng từ nhiều nguồn vốn, đặc biệt trong giai đoạn tới nguồn đầu tư từ trong dân là vô cùng quan trọng. Đây là một nguồn lực vốn khổng lồ, phát huy sức mạnh và niềm tin của cả dân tộc, tạo tính đoàn kết dân tộc. Với cơ chế pháp lý và được chỉ đạo thống nhất từ cấp cao nhất của chính quyền và chỉ đạo này là sự chỉ đạo mở, không áp đặt cứng nhắc, tôn trọng và đáp ứng lợi ích của nhà đầu tư cũng như là sự phát triển bền vững của quốc gia.

***Thứ hai*:** Nhà đầu tư nên chủ động đề xuất những giải pháp mới và cách thức mới để thực hiện hiệu quả mô hình xã hội hóa, chủ động vận dụng sáng tạo các giải pháp thu hút vốn đầu tư theo hướng xã hội hóa, linh hoạt nhưng vẫn đảm bảo những yêu cầu cần thiết của quốc gia và đầu tư quốc tế.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ

1. Phạm Thị Tuyết (2015), Vốn ODA trong phát triển giao thông đường bộ: Những tồn tại, thách thức và bài học thu hút vốn. Giao thông vận tải, Tháng 3/2015, trang 55.
2. Phạm Thị Tuyết (2015), Thực trạng và nhu cầu vốn phát triển giao thông đường bộ Việt Nam. Giao thông vận tải, Tháng 8/2015.
3. Phạm Thị Tuyết, Vũ Trọng Tích (2016), Thực trạng và giải pháp thu hút vốn đầu tư vào hạ tầng giao thông bằng hình thức hợp tác công tư (PPP). Tạp chí khoa học giao thông vận tải, số 51 – 03/2016.
4. Phạm Thị Tuyết (2017), Các yếu tố ảnh hưởng tới việc thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ Việt Nam. Giao thông vận tải, Tháng 4/2017.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

TIẾNG VIỆT

1. Nhữ Trọng Bách (2011), *Huy động vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng ngành đường sắt Việt Nam*, LATS Kinh Tế
2. Ban QLDA đường Hồ Chí Minh (2014), *Hồ sơ lưu Phòng kế hoạch/PDA2-Ban QLDA đường Hồ Chí Minh*
3. Ban quản lý dự án xây dựng giao thông Bắc Ninh (2015), *Báo cáo tình hình biên chế đơn vị sự nghiệp*, Bắc Ninh
4. Nguyễn Mậu Bành, Đinh Văn Khiên, Đinh Kiện (2010), *Thực trạng và các giải pháp nhằm nâng cao tính hấp dẫn đầu tư của các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông theo hình thức PPP ở Việt Nam*, Trường Đại học Xây dựng, HN
5. Báo đầu tư (Vietnam Investment Review): http://www.baodautu.vn
6. Phạm Đăng Bình, Nguyễn Văn Lập (1995), *Dictionnary of Economic*,NXBGD, HN
7. Nguyễn Thị Bình (2013), *Hoàn thiện QLNN đối với đầu tư xây dựng cơ bản từ vốn ngân sách nhà nước ngành GTVT VN*, LA Tiến sĩ kinh tế, ĐH KTQDHN
8. Bộ Giao thông Vận tải (2010), *Đề án phát triển đột phá kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đến năm 2020*
9. Bộ Giao thông Vận tải (2009), *Hội thảo về Hợp tác Nhà nước Tư nhân trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng tại Việt Nam, tháng 11 năm 2009*
10. Bộ Giao thông Vận tải (2016), *Báo cáo đánh giá công tác đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông theo hình thức hợp đồng BOT và BT giai đoạn 2011- 2015 do Bộ Giao thông Vận tải quản lý.*
11. Bộ Giao thông Vận tải, *Thông báo số 234/TB-BGTVT, ngày 1/6/2007 về kết luận của thứ trưởng Bộ GTVT về việc triển khai công tác rà soát và lập quy hoạch ngành*
12. Bộ Giao thông Vận tải (2014), *Kết quả huy động vốn ngoài ngân sách năm 2013, kế hoạch và giải pháp thực hiện năm 2014 và kết quả áp dụng các giải pháp để tiết giảm chi phí đầu tư của các dự án từ khi thực hiện Nghị quyết số 11/NQ_CP đến 12/2013*
13. Bộ Giao thông Vận tải (2009), *Báo cáo tổng kết công tác năm 2008, triển khai nhiệm vụ kế hoạch năm 2009*

14. Bộ Giao thông Vận tải (2010), *Báo cáo tổng kết công tác năm 2009, triển khai nhiệm vụ kế hoạch năm 2010*
15. Bộ Giao thông Vận tải (2015), *Quyết định số 2657/QĐ-BGTVT ngày 24 tháng 7 năm 2015, Đề án chương trình và chính sách thu hút đầu tư nước ngoài vào ngành GTVT đến năm 2020*
16. Bộ Giao thông Vận tải (2010), *Đề án phát triển đột phá kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đến năm 2020*
17. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2010), *Hội thảo thực trạng và giải pháp nâng cao hiệu quả đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng*, Hà Nội.
18. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2013*), Báo cáo Đánh giá toàn diện 20 năm quan hệ hợp tác phát triển giữa Việt Nam và các nhà tài trợ (1993 – 2013)*, Hà Nội.
19. Bộ Kế hoạch và Đầu tư, *Website của Cục đầu tư nước ngoài, Bộ kế hoạch & đầu tư: http://www. http://ipc.mpi.gov.vn/*
20. Thái Bá Cẩn, Đỗ Văn Thành (2004), *Hoàn thiện cơ chế quản lý nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư theo ngành và lãnh thổ Việt Nam*, Đề tài cấp bộ _ Bộ tài chính
21. Phạm Trung Chính (2008), *Đặc điểm nguồn vốn ODA và thực trạng quản lý nguồn vốn này ở nước ta*, Tạp chí ngân hàng số 7 tháng 4/2008, Tr 18 – 25
22. Chính phủ (2015), Nghị định 15/2015/NĐ_CP.Về đầu tư theo hình thức đối tác công tư
23. Chính phủ (2008), *Quyết định số 1734/QĐ-TTg ngày 01/12/2008 của Thủ tướng Chính phủ vê việc phê duyệt quy hoạch phát triển đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020.*
24. Chính phủ (2010), *Quyết định số 71/2010/QĐ-TTg ngày 09/11/2010 của Thủ tướng Chính phủ vê việc ban hành quy chế thú điểm đầu tư theo hình thức đối tác công – tư (PPP).*
25. Chính Phủ (1997), *Nghị định 77/1997/NĐ-CP về quy chế đầu tư theo hình thức BOT, Hà Nội.*
26. Chính Phủ (1998), *Nghị định 17/1998/NĐ-CP về quản lý và xây dựng ODA, HN*
27. Chính Phủ (1998), *Nghị định 62/1998/NĐ-CP về quy chế đầu tư theo hợp động BOT, BTO, BT*, Hà Nội.
28. Chính Phủ (2007), *Nghị định 78/2007/NĐ-CP về đầu tư theo hợ động BOT, BTO, BT*, HN.

29. Chính phủ, (2007), *Văn bản số 99/TB-VPCP, ngày 08/05/2007, Thông báo kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Sinh Hùng tại cuộc họp về công tác xây dựng quy hoạch ngành GTVT, Hà Nội*.
30. Chính phủ (2009), *Nghị định 108/2009/NĐ-CP về đầu tư theo hình thức Hợp đồng Xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao (BOT), Hợp đồng Xây dựng – Chuyển giao – Kinh doanh (BTO), Hợp đồng Xây dựng – Chuyển giao (BT).*
31. Chính phủ (2013), *Báo cáo thực trạng và điều chỉnh quy hoạch phát triển GTVT đường bộ VN đến năm 2020 và định hướng đến 2030. Ban hành theo QĐ số 356, Viện Chiến lược và phát triển GTVT.*
32. Chính phủ, (2009), *Nghị định số 16/2016/NĐ-CP, ngày 16/03/2016 Nghị định về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài.*
33. Chính phủ, (2009), *Quyết định số 356/2009/QĐ–TTg, ngày 25 tháng 02 năm 2013, về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*.
34. Chính Phủ (2013), *Quyết định số 355 QĐ-TTg, ngày 25 tháng 02 năm 2013, về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*.
35. Chính phủ, (2016), Quyết định số 251/QĐ- TTg, ngày 17 tháng 2 năm 2016, về việc "Phê duyệt Đề án Định hướng thu hút, quản lý và sử dụng nguồn vốn ODA và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài thời kì 2016 - 2020 "
36. Nguyễn Văn Chọn (2001)*, Kinh tế đầu tư tập 1,* NXB Thống kê, HN.
37. Đảng cộng sản Việt Nam (1996), *Văn kiện đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ VIII của Đảng Cộng sản Việt Nam, Ngày 28/6/1996*
38. L.Đ.U.Đanxốp và F.I.Poolianxiki (1986), *Lịch sử tư tưởng kinh tế*, NXB Chính trị quốc gia, HN.
39. Diễn đàn kinh tế thế giới 2013-2014, *VEF, The Global Competitiveness Report 2013-2014, 2.02 Quality of roads, tr.433*.
40. Nghiêm Văn Dĩnh (2014), *Kinh tế đầu tư*, tập bài giảng cao học, Tr. ĐHGT VT
41. Đặng Huy Đông (2010), *Đề xuất cơ chế đầu tư theo hình thức PPP, Hà Nội*
42. Huỳnh Thị Thúy Giang (2012), *Hình thức hợp tác công – tư để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam*; LATS kinh tế 62.31.12.01

43. Đặng Thị Hà (2014), *Huy động vốn đầu tư ngoài ngân sách nhà nước để thực hiện các dự án xây dựng đường cao tốc ở Việt Nam*, LATS Kinh tế
44. Nguyễn Thanh Hà (2008), *Quản lý ODA: Bài học kinh nghiệm từ các nước*, tạp chí tài chính số 9(527), tr 54 – 57
45. Trần Bắc Hà (2010), *Về việc thu hút và nâng cao hiệu quả đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng ở Việt Nam*, Hà Nội.
46. Phạm Đình Hành (2016), Thu hút vốn đầu tư nước ngoài phát triển hạ tầng giao thông vận tải theo hình thức PPP, Tạp chí Giao thông Vận tải, ngày 6/5/2016.
47. Hoàng Xuân Hòa (2010), *Kinh nghiệm phát triển kết cấu hạ tầng của một số quốc gia trong khu vực*, Hà Nội
48. Bùi Nguyên Khánh (2002), *Thu hút và sử dụng vốn nước ngoài trong xây dựng kết cấu hạ tầng của ngành GTVT Việt Nam*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường ĐH Ngoại Thương, HN
49. 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 kinh tế*, học viện chính trị - Hành chính Quốc gia Hồ Chí Minh.
50. Thủ tướng Võ Văn Kiệt (1993), *Lời giới thiệu Báo cáo Việt Nam: Triển vọng Công cuộc Phát triển - Hà Nội*, tháng 9-1993
51. Bùi Thị Hoàng Lan, Nguyễn Hồng thái (2009), *Mô hình hợp tác công tư – PPP trong phát triển cơ sở hạ tầng giao thông*, Đề tài cấp Bộ: B 2009 – 04- 12.
52. Phạm Sỹ Liêm (2010), *Đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng – Thách thức và giải pháp*, Hà Nội
53. Phạm Văn Liên (2004), *Các giải pháp huy động và sử dụng vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở VN*, luận án tiến sĩ kinh tế, HVTC, HN; LATSKT 5.02.09
54. Ngô Thắng Lợi, (2012), *Giáo trình kinh tế phát triển, Chương 10, "tiết kiệm đầu tư với phát triển kinh tế*", trang 481-553**,** NXB ĐH KTQD
55. Phan Thanh Long (2003), *Thu hút vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài vào Việt Nam – Thành tựu và bài học*, Tạp chí KHPL số 1/2003
56. Nguyễn Ngọc Mai (1998), *Giáo trình kinh tế đầu tư* - NXB Giáo Dục – Hà Nội

57. Nguyễn Thị Hồng Minh (2011), *Đầu tư theo hình thức PPP trong xây dựng hạ tầng GTĐB: Kinh nghiệm thế giới và bài học với Việt Nam",* Tạp chí kinh tế và phát triển, số 168, tr.121
58. Ngân hàng phát triển Châu Á (2009), *Sổ tay hợp tác Công tư*, Hà Nội.
59. Ngân hàng phát triển Châu Á, *Mối Quan hệ Đối tác Nhà nước* – Tư nhân.
60. Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB) (2007), *Báo cáo nghiên cứu tổng thể hệ thống giao thông Việt Nam*.
61. Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB), *Mối quan hệ đối tác nhà nước – tư nhân, Ngân hàng phát triển châu Á (ADB) 6Avenue*, Mandaluyong City, 1550 Metro Manila Philippines. Ấn phẩm lưu trữ số: 071107.
62. Nguyễn Bạch Nguyệt và Từ Quang Phương, (2007), *Giáo trình kinh tế đầu tư, chương 3 nguồn vốn đầu tư*, trang 49-70, NXB ĐHKTQD
63. Quốc Hội, (2013), *Luật đấu thầu số 43/2013/QH 2013*
64. Quốc hội (2002), *Luật Ngân sách Nhà nước của Quốc hội nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam số 01/2002/QH11 ngày 16 tháng 12 năm 2002 về ngân sách Nhà nước*
65. Quốc hội (2008), Luật giao thông đường bộ của Quốc hôi nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam số 23/2008/QH12 ngày 13 tháng 11 năm 2008. Điều 1.
66. Nguyễn Đức Quyết (2005), *Điều kiện và giải pháp áp dụng hình thức đầu tư PPP tại Công ty HIPT*, Hà Nội.
67. Nguyễn Văn Sĩ (2010), *Giải pháp tiếp nhận và sử dụng hiệu quả nguồn vốn ODA tại Việt Nam giai đoạn 2010 – 2020*, tạp chí ngân hàng, số 10, tháng 5/2010, tr5 - 6
68. Thân Thanh Sơn (2015), *Nghiên cứu phân bố rủi ro trong hình thức hợp tác công tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam,* Luận án Tiến sĩ kinh tế
69. Lưu Trọng Sướng (2001), Huy động và sử dụng vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng nông thôn tỉnh Thanh Hóa, Luận án Tiến sĩ kinh tế
70. Phạm Hồng Thái (2007), "*Tăng cường năng lực toàn diện về quản lý ODA trong lĩnh vực phát triển cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam"*, Tạp chí khoa học giao thông vận tải

71. Nguyễn Hồng Thái (2007), *Hợp tác công tư trong đầu tư phát triển hạ tầng giao thông, Hội thảo quốc tế,* Hà Nội – Việt Nam.
72. Nguyễn Hồng Thái (2009), *Kinh nghiệm quản lý mô hình hợp tác công – tư trong việc phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc có thu phí của một số nước nhằm rút ra kinh nghiệm cho Việt Nam*, Tạp chí Khoa học Giao thông Vận tải, số 12
73. Nguyễn Hồng Thái (2012), *Đề xuất mô hình và điều kiện để triển khai ứng dụng mô hình hợp tác công tư trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam từ nay đến năm 2020*
74. Dương văn Thái (2014), *Huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Bắc Giang*, Luận án tiến sĩ, Học viện tài chính
75. Thời báo Kinh tế Việt Nam (2002), *Đầu tư theo hình thức BOT – Doanh nghiệp và Nhà nước đều có lợi*, Hà Nội.
76. Hoàng Thanh Tú (2007), "*Giải pháp thúc đẩy huy động vốn theo hình thức hợp đồng BOT để xây dựng đường cao tốc Việt Nam"*, Tạp chí cầu đường Việt Nam
77. Phạm Thị Túy (2008), Thu hút và sử dụng ODA vào phát triển kết cấu hạ tầng ở Việt Nam, Luận án tiến sĩ kinh tế, học viện chính trị - hành chính quốc gia HCM.
78. Ủy ban Kinh tế của Quốc hội (2013), *Phương thức đối tác công tư (PPP): Kinh nghiệm quốc tế và khuôn khổ thể chế tại Việt Nam*, NXB Tri thức
79. Trương Tấn Viên (2008), *Báo cáo chuyên đề huy động vốn nước ngoài ngân sách phát triển cơ sở hạ tầng GTVT*.
80. Viện chiến lược và phát triển GTVT (2010), *Quy hoạch và Chính sách phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020*, Nhà xuất bản GTVT.
81. Viện khoa học xã hội Việt Nam, Trung tâm Phân tích và Dự báo, Viện Khoa học Xã hội Việt Nam (2009), *Huy động các nguồn vốn và quản lý sử dụng hiệu quả nguồn vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng: Kinh nghiệm quốc tế và hàm ý cho Việt Nam*, Hà Nội.
82. Viện nghiên cứu đô thị và phát triển hạ tầng – Tổng hội xây dựng Việt Nam (2011), "*Tham vấn PPP kinh nghiệm quốc tế và thực tiễn ở Việt Nam"* Tạp chí xây dựng.
83. Viện nghiên cứu Kinh tế Trung ương (2010), *Đầu tư cơ sở hạ tầng: Một số khía cạnh thực trạng và giải pháp*, Hà Nội.

TIẾNG ANH

84. F Duncan (1948), *"On the Rationale of Group Decision-making"*. Journal of Political Economy 56: 23–34
85. E.R. Yescombe (2007), *Public – Private Partnership _ Principle of Policy and Finance*, Published by Elsevier Ltd. Printed and bound in Great Britain
86. Esther Cheung, Chan Albert, Lam Patrick, Chan Daniel, Ke Yongjian (2012), *A Comparative Study of Critical Success Factors for Public private partnership (PPP) between Mainland China and Hong Kong*, Emerald Group Publishing Ltd., tr.4-16
87. Esther Cheung, Chan Albert, Stephen Kajewski (2012), *Factors contributing to successful Public private partnership projects Comparing Hong Kong with Australia and the United Kingdom,* Journal of management in engineering, tr.45-56
88. Fay Marianne and Morrison Mary (2006), *Infrastructure in Latin America & the Caribbean: recent devepments and key challenges*, The WB media briefing on the report 2005, Volume 1: Main Report, tr. 1-56
89. Flyvbjerg Bent, Holm Mette Skamris & Buhl Soren (2002), *Underestimating costs in public works projects: error or lie?,* Journal of the American Planning Association, tr.279-95.
90. Guasch, J.L. (2004*), Granting and Renegotiating Infrastructure Concessions, Doing it Right*, Book published by The World Bank in the WBI Development Studies.
91. Infrastructure Australia (2008), *National PPP Guidelines Overview,* AU, tr.1-38
92. Ke Yongjian và Chan Albert (2009), *PPP in China's infrastructure development: lession learnt*
93. Ke Yongjiang & Wang Shouqing, Chan Albert (2010c), *Risk Allocation in Public - Private Partnership Infrastructure Projects: Comparative Study*, Journal of construction engineering and management, Journal of infrastructure systems, tr.343-351
94. Khulumane John Maluleka (2008), *Transport economic regulatory intervention in the transport infrastructure: a public private partnership exploratory study. Doctor thesis*, University of South Affica.

95. Li Bing, Akintoye , Edwards P.J., Hardcastle Cliff (2005a), *Perceptions of positive and negative factors influencing the attractiveness of PPP/PFI procurement for construction projects in the UK: Findings from a questionnaire survey*, Truy cập tại: www.emeraldinsight.com/0969-9988.htm, tr. 126-146

96. Li Bing, Akintoye Akintola, Edwards P.J., Hardcastle Cliff (2005b), *The allocation of risk in PPP/PFI construction projects in the UK, International Journal of Project Management 23 (2005)*, tr.25-35

97. National Treasury, PPP Unit, Government of South Africa (2004), *Public Private Partnership Manual*, Module 4: PPP Feasibility Study

98. Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB) (2008), *Public Private Partnership (PPP) handbook*, tr 1 – 5.

99. Ngân hàng phát triển Châu Á, (ADB) (2012),) *Public Private Partnership (PPP) handbook, tr 3 – 10*

100. Ngân hàng thế giới (WB), *Foreign Direct Investment*.

101. Ngân hàng thế giới (WB),(2007), *WB – PPP Units 2007*, tr.23-93

102. World Bank & PPIAF, *PFI Project database*, try cập từ http://ppi.worldbank.ogr/explore/Report

103. Qiao Lin, Wang Shouqing, Tiong Robert & Chan Albert (2001), *Framework for Critical Success Factors of BOT Projects in China*, Journal of Project Finance, 7/1, tr.53-61

104. Sachs Tillmann, Tiong Robert & Wang Shouqing (2007), *Analysis of political risks and opportunities in public private partnerships in China and selected Asian countries*, Chin.Manage.Stud., 1(2), tr.126-148.

Phụ lục 1: HIỆP ĐỊNH 0DA 1993 - 2014 VỀ GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ

Mã tài trợ	Mã ngành	Mã ngành CRS	Mã vùng	Mã ĐP	Mã Bộ	Năm ký kết	Mã TA	Tên chương trình, dự án	Nhà tài trợ	Thời gian BĐ-KT	Cơ quan chủ quản	Ký đến 30/5/2014		Ngày ký hiệp định	
												Vốn ODA			
												Tổng số	Trong đó		
													Vay	Viện trợ	
												-	-	-	
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				**TỔNG SỐ**				**13,196.49**	**12,702.60**	**493.89**	
0	4.02							**ĐƯỜNG BỘ**				-	-	-	
1.01	4.02		V-VIII	63.00	1.05	1994		Nâng cấp Quốc lộ 1A đoạn HCM - Nha Trang (Giai đoạnI)	ADB	1994-1998	BỘ GTVT	120.00	120.00		9/1994
1.01	4.02		X	63.00	1.05	1995	TA	VIE-1997 - Nâng cấp đường giai đoạn 2	ADB	1993	BỘ GTVT	2.95		2.95	2/3/1995
1.01	4.02		X	63.00	1.05	1996	TA	VIE-2636 - Nâng cấp đường giai đoạn 3	ADB	1996	BỘ GTVT	1.30		1.30	8/29/1996
1.01	4.02		I-II	63.00	1.05	1997		Nâng cấp Quốc lộ 1A đoạn Hà Nội - Lạng Sơn (Giai đoạn II) - ADB 2	ADB	1997-2005	BỘ GTVT	120.00	120.00		3/25/1997
1.01	4.02		V	63.00	1.05	1999		Nâng cấp Quốc lộ 1 Nha Trang-Quảng Ngãi giai đoạn III (ADB3)	ADB	1999-6/2005	BỘ GTVT	130.00	130.00		4/13/1999
1.01	4.02		VII	63.00	1.05	1999		Nâng cấp đường Quốc lộ Phnôm Pênh-TPHCM (đoạn Mộc Bài-TPHCM)	ADB	1999-2005	BỘ GTVT	100.00	100.00		3/20/1999
1.01	4.02		IV	63.00	1.05	2000		1728-VIE (SF) - Cải tạo và nâng cấp Quốc lộ 9 (Hành lang kinh tế Đông-Tây)	ADB	2000-2006	BỘ GTVT (BAN QLDA 85)	25.00	25.00		6/28/2000
1.01	4.02		IX	62.00	1.05	2002		Nâng cấp tỉnh lộ	ADB	2002-2007	BỘ GTVT	70.00	70.00		4/2/2002

1.01	4.02		III	63.00	1.05	2003	TA	TA 4050-VIE - Dự án trợ giúp kỹ thuật chuẩn bị đầu tư nâng cấp tuyến hành lang giao thông Côn Minh-Hải Phòng	ADB	2003-2004	BỘ GTVT	1.00		1.00	4/22/2003
1.01	4.02		X	63.00	1.05	2003	TA	TA 4028-VIE - Mạng lưới dịch vụ giao thông vận tải cho người nghèo	ADB	2003-2005	BỘ GTVT (BAN QLDA 1)	0.35		0.35	15/8/2005
1.01	4.02		IV-V	63.00	1.05	2005	TA	Hỗ trợ kỹ thuật dự án Mạng lưới giao thông khu vực miền Trung	ADB	2005-	BỘ GTVT	1.00		1.00	11/30/2005
1.01	4.02		IV-V	63.00	1.05	2005		Cải tạo, nâng cấp mạng lưới giao thông khu vực miền Trung (Đồng tài trợ với Quỹ Phát triển Bắc Âu - NDF)	ADB	2005-2010	BỘ GTVT (BQLDA 1)	95.00	94.50	0.50	12/12/2005
1.01	4.02			63.00	1.05	2006	TA	TA 4695 - VIE Lập kế hoạch phát triển mạng lưới đường cao tốc	ADB	2006-2007	BỘ GTVT	0.35		0.35	Th¸ng 1/2006
1.01	4.02		X	63.00	1.05	2006	TA	Hỗ trợ kỹ thuật chuẩn bị Dự án đầu tư "Đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai"	ADB	2005-2008	BỘ GTVT	6.00	6.00		1/19/2006
1.01	4.02		VII	7.01		2007	TA	Hỗ trợ kỹ thuật đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây	ADB	2007-2009	UBND HCM	10.00	10.00		12/20/2007
1.01	4.02		VII	7.01		2007	TA	Hỗ trợ kỹ thuật chuẩn bị dự án đường vành đai 2 thành phố Hồ Chí Minh	ADB	2008-2009	UBND HCM	1.00		1.00	8/17/2007
1.01	4.02		VIII	63.00	7.03	2008		Đường hành lang ven biển phía Nam thuộc tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (Australia và Hàn Quốc đồng tài trợ)	ADB	2008-2014	BỘ GTVT	75.00	75.00		1/10/2008

1.01	4.02		X	63.00	1.05	2008		Xây dựng đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai	ADB	2008-2012	BỘ GTVT	1096.00	1096.00		9/26/2008
1.01	4.02		VII-VIII	63.00	1.05	2008	TA	Chuẩn bị dự án đường cao tốc Bến Lức – Long Thành	ADB	2008-2009	BỘ GTVT (CÔNG TY ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG CAO TỐC VN)	1.50		1.50	12/12/2008
1.01	4.02		I-III	63.00	1.05	2008	TA	Chuẩn bị dự án cao tốc GMS, Hà Nội - Lạng Sơn, Hạ Long - Móng Cái	ADB	2009-2011	BỘ GTVT (CÔNG TY ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG CAO TỐC VN)	1.50		1.50	12/12/2008
1.01	4.02		X	63.00	1.05	2008	TA	Khoản vay hỗ trợ kỹ thuật chuẩn bị các dự án cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn, Hạ Long - Móng Cái và Bến Lức – Long Thành	ADB	2008-2012	BỘ GTVT (CÔNG TY ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG CAO TỐC VN)	26.00	26.00		12/12/2008
1.01	4.02		VII-VIII	63.00	1.05	2009		Đường cao tốc tp. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây	ADB	2009-2014	BỘ GTVT (CÔNG TY ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG CAO TỐC VN)	410.20	410.20		3/20/2009
1.01	4.02		X	63.00	1.05	2011		Nâng cấp mạng lưới giao thông khu vực phía Bắc của Tiểu vùng Mêkông mở rộng lần thứ 2 - giai đoạn 1	ADB	2011-2016	BỘ GTVT	75.00	75.00		2/23/2011
1.01	4.02		VII-VIII	63.00	1.05	2011		Xây dựng đường cao tốc Bến Lức – Long Thành	ADB	2011-2015	BỘ GTVT	350.00	350.00		5/5/2011
1.01	4.02		I	63.00	1.05	2011		Cải tạo đường xá	ADB	2011-2016	BỘ GTVT	80.00	80.00		12/2/2011

1.01	4.02		V	63.00	1.05	2011	TA	Cải thiện an toàn giao thông và thích ứng với biến đổi khí hậu trên Quốc lộ 1 đoạn Ninh Thuận - Bình Thuận (Quỹ XĐGN Nhật Bản JFPR tài trợ ủy thác qua ADB)	ADB	2011-2013	BỘ GTVT	1.50		1.50	12/20/2011
1.01	4.02		VIII	63.00	1.05	2013		Hành lang ven biển phía Nam tiểu vùng Mêkông mở rộng (GMS) *(Úc đồng tài trợ)*	ADB	2013-2017	BỘ GTVT	25.00	25.00		5/23/2013
1.01	4.02		VIII	63.00		2013		Kết nối trung tâm đồng bằng Mêkông *(Úc đồng tài trợ, viện trợ không hoàn lại, ủy thác qua ADB)*	ADB	2013-2030	BỘ GTVT	570.00	410.00	160.00	10/16/2013
1.02	4.02		III-IV-VIII	63.00	1.05	1993		Phục hồi Quốc lộ 1 đoạn HCM - Cần Thơ, Hà Nội - Vinh (WB 1)	WB	1994-2002	BỘ GTVT	158.00	158.00		11/1993
1.02	4.02		IV-V	63.00	1.05	1997		Phục hồi Quốc lộ 1 đoạn Vinh - Đông Hà - Quảng Ngãi	WB	1997-6/2003	BỘ GTVT	195.60	195.60		3/4/1997
1.02	4.02		IX	62.00	1.05	1997		Giao thông nông thôn (H.Giang, Lào Cai, L.Châu, BThái, V.Phú, T.Hoá , N.An, M.Hải, H.Tĩnh, B.Thuận, K.Tum, Đ.Lắc, B.Tre, S.Trăng,T.Vinh, Cà Mau)	WB	1997-2001	BỘ GTVT	55.00	55.00		1/6/1997
1.02	4.02		IX	62.00	1.05	2000		Giao thông nông thôn giai đoạn II (Anh đồng tài trợ)	WB	2000-2005	BỘ GTVT	103.90	103.90		2/24/2000
1.02	4.02		VIII	63.00	1.05	2001		Phục hồi Quốc lộ 1 đoạn Cần	WB	2001-	BỘ GTVT	110.00	110.00		7/5/2001

								Thơ - Năm Căn (WB3)		2006					
1.02	4.02		X	63.00	1.05	2004		Nâng cấp cải tạo mạng lưới đường bộ (WB4)	WB	2004-2008	BỘ GTVT	225.00	225.00		5/27/2004
1.02	4.02		X	63.00	1.05	2005		An toàn giao thông đường bộ	WB	2005-2012	BỘ GTVT	31.73	31.73		10/5/2005
1.02	4.02		III	3.01		2007		Phát triển Giao thông đô thị Hà Nội (GEF tài trợ ủy thác qua WB)	WB	2007-2013	UBND HÀ NỘI	164.80	155.00	9.80	11/22/2007
1.02	4.02		IX	62.00	1.05	2007		Giao thông nông thôn giai đoạn III (Anh đồng tài trợ)	WB	2007-2012	BỘ GTVT (BQLDA 5)	106.25	106.25		5/17/2007
1.02	4.02		VIII	63.00	1.05	2007		Phát triển cơ sở hạ tầng giao thông khu vực Đồng bằng sông Cửu Long	WB	2007-2013	BỘ GTVT	207.00	207.00		11/22/2007
1.02	4.02		VIII	63.00	1.05	2007		Khoản vay thêm cho dự án Giao thông và chống lũ Đồng bằng sông Cửu Long	WB	2007-2012	BỘ GTVT	25.00	25.00		11/22/2007
1.02	4.02		VIII	63.00	1.05	2008		Phát triển cơ sở hạ tầng giao thông khu vực Đồng bằng sông Cửu Long (AusAID đồng tài trợ uỷ thác qua WB)	WB	2008-2012	BỘ GTVT	25.00		25.00	3/28/2008
1.02	4.02		III	3.02		2011		Giao thông đô thị Hải Phòng	WB	2011-2016	UBND HẢI PHÒNG	175.10	175.10		5/31/2011
1.02	4.02		IX	62.00	1.05	2012		Giao thông nông thôn giai đoạn III (bổ sung)	WB	2012-2015	BỘ GTVT	97.00	97.00		4/19/2012
1.02	4.02		V	63.00	1.05	2012		Đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi	WB	2012-2016	BỘ GTVT	613.50	613.50		10/31/2012
1.02	4.02		VIII	63.00	1.05	2013		Hạ tầng Giao thông Đồng bằng sông Cửu Long	WB	2013-2017	BỘ GTVT	156.00	156.00		3/8/2013

1.02	4.02		I-II-III-IV-V	63.00	1.05	2014		Quản lý tài sản đường bộ Việt Nam *(Ức viện trợ không hoàn lại ủy thác WB)*	WB	2014-2020	BỘ GTVT (TC ĐƯỜNG BỘ VN)	251.70	250.00	1.70	1/14/2014
1.03	4.02		I	1.03		2005		Xây dựng đường giao thông tỉnh Cao Bằng	OFID	2006-2010	UBND CAO BẰNG	8.00	8.00		10/8/2005
1.03	4.02		III	3.10		2013		Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng nông thôn huyện Kim Sơn, Gia Viễn và Hoa Lư, tỉnh Ninh Bình	OFID	2013-2015	UBND NINH BÌNH	16.87	16.87		
1.04	4.02		VI	6.04		2003		Đường nông thôn Đắk Tả - Ngọc Linh	QUỸ KUWAIT	2003-2009	UBND KONTUM	7.50	7.50		12/5/2003
1.04	4.02		I	1.08		2008		Xây dựng, nâng cấp đường giao thông đến các xã miền núi đặc biệt khó khăn tỉnh Bắc Cạn	QUỸ KUWAIT	2008-2013	UBND BẮC CẠN	14.00	14.00		1/13/2008
1.06	4.02		IV	4.05		2012		Đường giao thông Thạch Kim - Hiền Hòa tỉnh Quảng Trị	QUỸ PHÁT TRIỂN KINH TẾ Ả RẬP XÊ ÚT	2012-2014	UBND QUẢNG TRỊ	16.00	16.00		10/9/2012
1.06	4.02		IV	4.05		2012		Đường giao thông Xuân Phước - Phú Hải tỉnh Phú Yên	QUỸ PHÁT TRIỂN KINH TẾ Ả RẬP XÊ ÚT	2012-2014	UBND PHÚ YÊN	14.94	14.94		10/9/2012
2.01	4.02		III	63.00	1.05	1996	TA	Quy hoạch hành lang đường 18	UNDP	1996-1997	BỘ GTVT	0.35		0.35	1/8/1996
2.08	4.02		X	63.00	1.20	2007	TA	Thí điểm sáng kiến an toàn giao thông đường bộ tại Việt	WHO	2007-2009	BỘ Y TẾ	0.80		0.80	11/26/2007

								Nam							
3.01	4.02		III	63.00	1.05	1994		Nâng cấp Quốc lộ 5 Đoạn km 0-47 và 62-105 (ký lần 1,2,3)	NHẬT BẢN	1997-2004	BỘ GTVT	146.00	146.00		1/28/1994
3.01	4.02		III	3.01		1995	TA	Quy hoạch giao thông đô thị Hà Nội	NHẬT BẢN	1995-1996	UBND HÀ NỘI	2.50		2.50	N¨m 1995
3.01	4.02		X	63.00	1.05	1995		Cầu trên Quốc lộ 1 giai đoạn 1 (ký lần 1,2,3)	NHẬT BẢN	1995-	BỘ GTVT	134.38	134.38		N¨m 1995
3.01	4.02		I-II-III	63.00	1.05	1996		Cầu nông thôn miền núi phía Bắc (Hà Tây, Bắc Ninh, Hải Dương, Hoà Bình, Bắc Thái, Vĩnh Phúc, Lào Cai, Yên Bái, Ninh Bình, Thái Bình, Lạng Sơn, Tuyên Quang,Cao Bằng, Sơn La, Hà Giang, Lai Châu)	NHẬT BẢN	1996-2000	BỘ GTVT	32.00		32.00	N¨m 1996
3.01	4.02		X	63.00	1.05	1996		Cầu trên Quốc lộ 1 giai đoạn 2 (ký lần 1,2,3)	NHẬT BẢN	1997-2007	BỘ GTVT	176.50	176.50		3/29/1996
3.01	4.02		IV-V	63.00	1.05	1997		Xây dựng hầm đường bộ qua đèo Hải Vân (Tín dụng lần 1, 2)	NHẬT BẢN	1997-2007	BỘ GTVT (BAN QLDA 85)	125.70	125.70		3/26/1997
3.01	4.02		III	63.00	1.05	1998		Nâng cấp Quốc lộ 18 và cầu Bãi Cháy (Tín dụng lần 1)	NHẬT BẢN	1998-2003	BỘ GTVT	92.70	92.70		3/30/1998
3.01	4.02		III	63.00	1.05	1998		Nâng cấp Quốc lộ 10	NHẬT BẢN	1998-2003	BỘ GTVT	134.10	134.10		3/30/1998
3.01	4.02		III	3.02		2000		Xây dựng cầu Bính	NHẬT BẢN	2000-2007	UBND HẢI PHÒNG	66.83	66.83		3/29/2000
3.01	4.02		III	63.00	1.05	2000		Xây dựng cầu Thanh Trì (giai đoạn 1)	NHẬT BẢN	2000-	BỘ GTVT	90.90	90.90		3/29/2000
3.01	4.02		III	63.00	1.05	2000		Nâng cấp quốc lộ 18 (tín dụng cấp lần thứ 2)	NHẬT BẢN	2000-2008	BỘ GTVT	105.32	105.32		3/29/2000

3.01	4.02		III	63.00	1.05	2000		Nâng cấp quốc lộ 10 (tín dụng cấp lần thứ 2)	NHẬT BẢN	2000-2007	BỘ GTVT	115.62	115.62		3/29/2000
3.01	4.02		VII	7.01		2000		Xây dựng đường Đông - Tây tp Hồ Chí Minh (tín dụng lần I)	NHẬT BẢN	2000-2005	UBND HCM	38.68	38.68		3/29/2000
3.01	4.02		VIII	63.00	1.05	2001		Xây dựng cầu khu vực Đồng bằng sông Cửu Long	NHẬT BẢN	2001-	BỘ GTVT	33.94		33.94	6/1/2001
3.01	4.02		VIII	63.00	1.05	2001		Xây dựng cầu Cần Thơ	NHẬT BẢN	2000-2007	BỘ GTVT	290.00	290.00		3/30/2001
3.01	4.02		III	63.00	1.05	2002		Xây dựng cầu Thanh Trì (cấp lần thứ II)	NHẬT BẢN	2002-2006	BỘ GTVT	110.86	110.86		3/28/2002
3.01	4.02		IV-V	63.00	1.05	2002		Xây dựng cầu nông thôn miền Trung	NHẬT BẢN	2002-2003	BỘ GTVT	7.00		7.00	N¨m 2002
3.01	4.02		IV-V	63.00	1.05	2002		Xây dựng hầm đường bộ qua đèo Hải Vân (cấp lần thứ III)	NHẬT BẢN	2002-2007	BỘ GTVT (BAN QLDA 85)	25.05	25.05		3/28/2002
3.01	4.02		VII	63.00	1.05	2002		Cung cấp thiết bị rà phá bom mìn cho dự án xây dựng đường Hồ Chí Minh	NHẬT BẢN	2002-2003	BỘ GTVT	10.84		10.84	4/22/2002
3.01	4.02		VII	7.01		2002		Xây dựng đường cao tốc Đông - Tây TP Hồ Chí Minh (cấp lần thứ II)	NHẬT BẢN	2002-2005	UBND HCM	81.49	81.49		3/28/2002
3.01	4.02		IV-V	63.00	1.05	2003		Xây dựng cầu giao thông nông thôn khu vực miền Trung	NHẬT BẢN	2003-2006	BỘ GTVT	31.25		31.25	6/23/2003
3.01	4.02		VII	7.01		2003		Đường Đông - Tây thành phố Hồ Chí Minh (tín dụng cấp lần thứ III)	NHẬT BẢN	2003-	UBND HCM	56.46	56.46		3/31/2003
3.01	4.02		VIII	63.00	1.05	2003		Cầu trên Quốc lộ 1 giai đoạn 3 (đoạn Cần Thơ - Cà Mau)	NHẬT BẢN	2003-	BỘ GTVT	41.77	41.77		3/31/2003
3.01	4.02		III	63.00	1.05	2004		Xây dựng cầu Sông Hồng (cầu Thanh Trì - cấp lần thứ ba)	NHẬT BẢN	2004-	BỘ GTVT	22.89	22.89		3/31/2004

3.01	4.02		X	63.00	1.05	2004		Tín dụng giao thông phục hồi các cầu yếu đường bộ	NHẬT BẢN	2004-	BỘ GTVT	90.37	90.37		3/31/2004
3.01	4.02		I-III	63.00	1.05	2005		Xây dựng quốc lộ 3 (đoạn Hà Nội - Thái Nguyên)	NHẬT BẢN	2005-2013	BỘ GTVT	113.35	113.35		31/3/2005
3.01	4.02		VII	7.01		2005		Xây dựng Đại lộ Đông Tây TP Hồ Chí Minh (cấp lần thứ IV)	NHẬT BẢN	2005-2010	UBND HCM	173.37	173.37		3/31/2005
3.01	4.02		III	63.00	1.05	2006		Cầu Sông Hồng (Cầu Thanh Trì)	NHẬT BẢN	2006-2011	BỘ GTVT	117.19	117.19		3/31/2006
3.01	4.02		III	63.00	1.05	2006		Cầu Nhật Tân	NHẬT BẢN	2006-2011	BỘ GTVT	117.07	117.07		3/31/2006
3.01	4.02		X	63.00	1.05	2007	TA	Tăng cường an toàn giao thông đường bộ	NHẬT BẢN	2007-2011	BỘ GTVT	54.25	54.25		3/30/2007
3.01	4.02		III	3.01	1.05	2008		Xây dựng đường vành đai 3 Hà Nội	NHẬT BẢN	2008-2016	BỘ GTVT	245.27	245.27		3/31/2008
3.01	4.02		VII	63.00	1.05	2008		Xây dựng đường bộ cao tốc Bắc - Nam (đoạn thành phố Hồ Chí Minh - Dầu Giây)	NHẬT BẢN	2008-2012	BỘ GTVT	145.43	145.43		3/31/2008
3.01	4.02		III	63.00	1.05	2009		Tín dụng ngành giao thông vận tải để nâng cấp mạng lưới đường bộ giai đoạn II	NHẬT BẢN	2009-2015	BỘ GTVT	183.51	183.51		3/31/2009
3.01	4.02		VIII	63.00	1.05	2009		Dự án xây dựng đường tránh Quốc lộ 1 (Cầu Càn Thơ bổ sung vốn)	NHẬT BẢN	2009-	BỘ GTVT	42.85	42.85		11/10/2009
3.01	4.02		VII	7.01		2010		Xây dựng Đại lộ Đông Tây TP Hồ Chí Minh	NHẬT BẢN	2010-2015	UBND HCM	150.89	150.89		5/27/2010
3.01	4.02		III	63.00	1.05	2010		Đường nối từ cầu Nhật Tân đi sân bay Nội Bài	NHẬT BẢN	2010-2015	BỘ GTVT	70.28	70.28		3/18/2010
3.01	4.02		VIII	63.00	1.05	2010		Khôi phục cầu trên Quốc lộ 1 giai đoạn 3 (đoạn Cần Thơ - Cà	NHẬT BẢN	2010-2014	BỘ GTVT	11.14	11.14		3/18/2010

								Mau)							
3.01	4.02		VIII	63.00	1.05	2010		Xây dựng cầu Cần Thơ	NHẬT BẢN	2010-2014	BỘ GTVT	49.67	49.67		3/18/2010
3.01	4.02		III	63.00	1.05	2011		Xây dựng cầu Nhật Tân (Cầu Hữu nghị Việt Nam-Nhật Bản) II	NHẬT BẢN	2011-2015	BỘ GTVT	304.25	304.25		1/24/2011
3.01	4.02		III	63.00	1.05	2013		Xây dựng công trình cầu cạn đoạn Mai Dịch - Nam Thăng Long thuộc vành đai 3 thành phố Hà Nội	NHẬT BẢN	2013-2017	BỘ GTVT	200.76	200.76		12/24/2013
3.01	4.02		VII	63.00	1.05	2011		Xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam đoạn thành phố Hồ Chí Minh - Dầu Giây	NHẬT BẢN	2011-2014	BỘ GTVT	306.29	306.29		6/15/2011
3.01	4.02		VII	63.00	1.05	2014		Xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam đoạn thành phố Hồ Chí Minh - Dầu Giây	NHẬT BẢN	2014-2019	BỘ GTVT	181.64	181.64		3/18/2014
3.01	4.02		V	63.00	1.05	2011		Xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam đoạn Đà Nẵng - Quảng Ngãi	NHẬT BẢN	2011-2014	BỘ GTVT	194.68	194.68		6/15/2011
3.01	4.02		V	63.00	1.05	2014		Xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam đoạn Đà Nẵng - Quảng Ngãi	NHẬT BẢN	2014-2019	BỘ GTVT	295.29	295.29		3/18/2014
3.01	4.02		VII-VIII	63.00	1.05	2011		Xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam đoạn Bến Lức - Long Thành	NHẬT BẢN	2011-2016	BỘ GTVT	181.00	181.00		11/2/2011
3.01	4.02		I-III	63.00	1.05	2012		Xây dựng quốc lộ 3 mới và mạng lưới đường bộ khu vực (đoạn Hà Nội - Thái Nguyên)	NHẬT BẢN	2012-2016	BỘ GTVT	210.29	210.29		3/30/2012
3.01	4.02		IV-V	63.00	1.05	2012		Xây dựng cầu giao thông nông	Nhật Bản	2012-	Bộ GTVT	7.88			5/8/2012

								thôn các tỉnh khu vực miền Trung đợt 3		2016				7.88	
3.01	4.02		III	3.02	1.05	2012		Đường ô tô Tân Vũ - Lạch Huyện	Nhật Bản	2012-2015	Bộ GTVT	95.48	95.48		
3.01	4.02		III	3.01		2012		Phát triển hệ thống kiểm soát giao thông đường cao tốc tại Hà Nội	Nhật Bản	2012-2016	UBND Tp Hà Nội	5.55		5.55	
3.01	4.02		III	63.00	1.05	2013		Xây dựng đường nối từ sân bay Nội Bài đến cầu Nhật Tân	NHẬT BẢN	2013-2017	Bộ GTVT	124.63	124.63		3/22/2013
3.01	4.02		X	63.00	1.05	2013		Chương trình tín dụng ngành giao thông vận tải để nâng cấp mạng lưới đường bộ quốc gia giai đoạn 2	NHẬT BẢN	2013-2018	Bộ GTVT	267.60	267.60		3/22/2013
3.01	4.02		III	63.00	1.05	2013		Xây dựng cầu Nhật Tân	NHẬT BẢN	2013-2018	Bộ GTVT	168.92	168.92		3/22/2013
3.02	4.02		VIII	63.00	1.05	1997		Dự án xây dựng cầu Mỹ Thuận	ÔXTRÂYLIA	1997-2000	BỘ GTVT	50.70		50.70	N¨m 1997
3.02	4.02		VIII	63.00	7.03	2008		Đường hành lang ven biển phía Nam thuộc tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (ADB và Hàn Quốc đồng tài trợ)	ÔXTRÂYLIA	2008-2014	BỘ GTVT	25.00		25.00	1/10/2008
3.02	4.02		VIII	63.00	1.05	2013		Hành lang ven biển phía Nam tiểu vùng Mêkông mở rộng (GMS) *(ADB đồng tài trợ)*	ÔXTRÂYLIA	2013-2017	BỘ GTVT	12.00		12.00	5/23/2013
3.03	4.02		III	63.00	1.05	1994	TA	Nghiên cứu khả thi Quốc lộ 18	HÀN QUỐC	1995-1996	BỘ GTVT	1.00		1.00	N¨m 1994
3.03	4.02		III	63.00	1.05	1995		Nâng cấp đường 18	HÀN QUỐC	1996-2000	BỘ GTVT	24.00	24.00		9/1995

3.03	4.02		VIII	63.00	7.03	2008		Đường hành lang ven biển phía Nam thuộc tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (ADB và Australia đồng tài trợ)	HÀN QUỐC	2008-2014	BỘ GTVT	150.00	150.00		1/10/2008
3.03	4.02		VIII	63.00	7.03	2010		Đường hành lang ven biển phía Nam giai đoạn II	HÀN QUỐC	2011-2014	BỘ GTVT	70.00	70.00		10/29/2010
3.03	4.02		VIII	63.00		2013		Kết nối trung tâm đồng bằng Mêkông	HÀN QUỐC	2013-2030	BỘ GTVT	260.00	260.00		10/16/2013
3.03	4.02		VIII	63.00	7.03	2013		Xây dựng đường cao tốc Lộ Tẻ - Rạch Sỏi (Cần Thơ)	HÀN QUỐC	2013-2018	BỘ GTVT	200.00	200.00		4/5/2013
3.04	4.02		III	3.03		1993		Nâng cấp Quốc lộ 5 từ km 47 - 62	ĐÀI LOAN	1995-1997	UBND HẢI DƯƠNG	30.00	30.00		5/1993
3.05	4.02		VII	63.00	1.05	1997		Mua thiết bị thi công Công ty Xây dựng công trình giao thông6	TRUNG QUỐC	1997-	BỘ GTVT	7.20	7.20	-	N¨m 1997
3.08	4.02		V	5.02		1993		Dự án của Công ty vận tải khách Quảng Nam - Đà Nẵng (Hiệp định tín dụng 1993)	ẤN ĐỘ		UBND QUẢNG NAM-ĐÀ NẴNG	0.92	0.92	-	N¨m 1993
4.012	4.02		IV-V	63.00	1.05	2005		Mạng lưới giao thông khu vực miền Trung (ADB đồng tài trợ)	NDF	2005-	BỘ GTVT (BQLDA 1)	11.00	11.00		12/30/2005
4.03	4.02		III	3.02		1998	TA	F/S Cầu Bính	PHẦN LAN	1998-1999	UBND HẢI PHÒNG	1.90		1.90	N¨m 1998
4.03	4.02		III	3.02		2003		Xây dựng Cầu rào II	PHẦN LAN	2003-2012	UBND HẢI PHÒNG	15.99	15.99		11/5/2003
4.06	4.02		III	3.01		1993		Thiết bị tuyến xe điểm xe buýt Cố Tân - Đuôi Cá	PHÁP	1993	UBND HÀ NỘI	0.60		0.60	N¨m 1993
4.06	4.02		IV	4.06		1993		Cầu Tràng Tiền	PHÁP	1995-1996	UBND THỪA THIÊN - HUẾ	1.71	1.71		N¨m 1993
4.06	4.02		III	3.01		1995		Đèn tín hiệu giao thông Hà nội GĐ1	PHÁP	1995-1996	UBND HÀ NỘI	1.80		1.80	N¨m 1995

4.06	4.02		III	3.01		1995		Đèn tín hiệu giao thông Hà nội GĐ2	PHÁP	1997-2000	UBND HÀ NỘI	2.72		2.72	30/11/1995
4.06	4.02		III	3.02		1995		Sửa chữa cầu An Dương	PHÁP	1995-2001	UBND HẢI PHÒNG	1.36	1.36		11/30/1995
4.06	4.02		VII	7.01		1996		Hệ thống đèn tín hiệu giao thông	PHÁP	1999-2002	UBND HCM	2.70	2.70		10/14/1998
4.06	4.02		III	63.00	1.05	2002	TA	Nghiên cứu khôi phục cầu Long Biên	PHÁP	2002-	BỘ GTVT	0.83		0.83	6/5/2002
4.06	4.02		III	3.01		2004	TA	Giao thông công cộng, đồng bộ và bền vững cho thành phố Hà Nội và các hoạt động đi kèm	PHÁP	2004	UBND HÀ NỘI	0.90		0.90	5/20/2004
4.06	4.02		III	3.01		2004	TA	Hỗ trợ kỹ thuật để lập nghiên cứu khả thi Tuyến xe điện thí điểm thành phố Hà Nội	PHÁP	2004	UBND HÀ NỘI	0.90		0.90	5/20/2004
4.06	4.02		VII	7.01		2004		Cung cấp thiết bị và dịch vụ cho hệ thống điều khiển chiếu sáng công cộng tại thành phố Hồ Chí Minh	PHÁP	2004-2008	UBND HCM	5.55	5.55		10/8/2004
4.08	4.02		III	3.02		2002		Hệ thống tín hiệu và điều khiển giao thông đường bộ	TÂY BAN NHA	2002-2007	UBND HẢI PHÒNG	1.28	1.28		N¨m 2002
4.08	4.02		VIII	63.00	1.05	2002		Sản xuất và ứng dụng nhựa đường nhũ tương vào bảo dưỡng sửa chữa đường bộ	TÂY BAN NHA	1997-1998	BỘ GTVT (CỤC ĐƯỜNG BỘ VN)	2.79	2.79		7/1996
4.08	4.02		V	5.01		2004		Xõy dựng và nõng cấp hệ thụng tớn hiệu và điều khiển giao thụng thành phố Đà Nẵng	TÂY BAN NHA	2005-2006	UBND ĐÀ NẴNG	3.29	3.29		
4.13	4.02		IV	63.00	1.05	1994	TA	Nghiên cứu nâng cấp và hiện đại hoá việc kiểm định và đánh	ANH	1994-1996	BỘ GTVT	1.40		1.40	10/12/1994

								giá cầu trên quốc lộ 1 đoạn Vinh - Đông Hà							
4.13	4.02		IV-V	63.00	1.05	2000		Giao thông nông thôn giai đoạn II (WB đồng tài tarợ)	ANH	2000-2005	BỘ GTVT	26.20		26.20	2/24/2000
4.13	4.02		X	63.00	1.05	2007		Giao thông nông thôn giai đoạn III (WB đồng tài trợ)	ANH	2007-2012	BỘ GTVT (BQLDA 5)	25.40		25.40	5/17/2007
4.18	4.02		III	3.01		2002		Cải tạo phương tiện vận tải công cộng thông qua 3 tuyến bus mẫu	EC	2002-2004	UBND HÀ NỘI	0.98		0.98	N¨m 2002

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ nguồn của Cục đấu thầu, Bộ Kế hoạch đầu tư và Vụ Kế hoạch – Đầu tư, Bộ giao thông vận tải.

Phụ lục 2: Thông tin về các dự án giao thông đường bộ theo hình thức PPP

STT	Dự án	Hình thức	VĐT/Dự toán VĐT (tỷ đồng)	Thời gian khởi công/hoàn thành
A. Các dự án cầu, hầm, đường đang hoạt động				
I.	**Các cầu và đường ngầm PPP đang hoạt động**			
1	Cầu Yên Lệnh trên QL 38, Hưng Yên	BOT	340	06/2002 – 05/2004
2	Cầu Ông Thìn trên QL 50	BOT	30	11/1999 – 06/2001
3	Dự án đường và cầu Nguyễn Tri Phương, TP Đà Nẵng	BT	1.220	05/2011 – 04/2013
4	Hầm đường bộ Đèo Ngang trên QL 1A	BOT	146	04/2003 – 08/2004
5	Cầu Phú Mỹ, TP Hồ Chí Minh	BOT	3.250	02/2007 – 04/2010
6	Cầu Phù Đổng	BT	499	01/2009 – 01/2012
7	Cầu Tứ Quận	BT	73	04/2012
8	Cầu Bến Thủy (Hà Tĩnh)	BT	1.260	03/2010 – 09/2012
9	Cầu Sài Gòn 2	BT	1.500	04/2012 – 10/2013
10	Cầu Sông Lô Phú Thọ	BT	1.800	01/2010 – 12/2012
11	Cầu Rạch Miễu	BOT	988	05/2002 – 09/2005
12	Cầu Đồng Nai (mới)	BOT	1.870	06/2008 – 10/2014
13	Cầu Việt Trì (mới)	BOT	1.900	11/2013 – 07/ 2015
14	Cầu Mỹ Lợi – Tiền Giang	BOT	1.438	01/2014 – 09/ 2015
15	Cầu Cổ Chiên QL 60	BOT	2.308	08/2013 – 05/ 2015
II.	**Các đường cao tốc PPP đang hoạt động**			
16	Đường cao tốc Láng – Hòa Lạc	BOT	5.379	03/2005 – 10/2010
17	Đường cao tốc Hồ Chí Minh – Trung Lương	BOT	2.004	01/2014 – 01/2019
18	Đường cao tốc Mỹ Phước – Tân Vạn, Bình Dương	BOT	3.500	08/2009 – 2013
19	Đường cao tốc Liên Khương – Đà Lạt	BOT	934	04/2004 – 06/2008

20	Đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng	BOT	46.900	05/2008 - 12/2015
III.	**Các đường quốc lộ PPP đang hoạt động**			
21	QL 1A, An Sương – An Lạc	BOT	812	12/2004 – 01/2005
22	Quốc lộ 18, đoạn Mông Dương – Móng Cái	BOT	1.300	09/2008 – 09/2010
23	QL2 kéo dài, Nội Bài-Vĩnh Yên, tỉnh Vĩnh Phúc	BOT	550	2004 – 2008
24	BOT Đại lộ Bình Dương	BOT	683	2000 - 3/2008
25	QL13, Tham Rớt-An Lạc, tỉnh Bình Phước	BOT	384	2003 - 2008
26	Quốc lộ 32, đoạn Nhổn-Sơn Tây	BT	560	2013
27	QL1A, Đồng Văn-Phủ Lý	BT	597	…. 2009
28	Quốc lộ 13, đoạn Chơn Thành-Minh Hưng	BT	174	2008 12/2013
29	Tuyến đường bộ Thái Bình - Hà Nam	BT	2.347	01/2010 01/2013
30	Quốc lộ 2C, Tuyên Quang	BT	42	09/2009 12/2011
31	QL13, Thủ Dầu Một - Tham Rớt	BOT	333	2003 - 2007
32	Quốc lộ 5 Hà Nội - Hải Phòng	BOT	24.566	2007 – 2011
33	Quốc lộ 51 Biên hòa –Vũng Tàu	BOT	3.312	2008 - 2015
34	QL 1K, TP Hồ Chí Minh – Biên Hòa, kể cả cầu Hóa An	BOT	400	12/2004 - 10/2007
35	Quốc lộ 18, đoạn Uông Bí – Hạ Long	BOT	1.317	10/2011 – 06/2015
36	QL1 đoạn Nam Bến Thủy – TP Hà Tĩnh	BOT	2.504	9/2012 - 8/2014
37	QL 1 đoạn Hòa Cầm – Hòa Phước, bổ sung thêm đoạn tuyến Tứ Câu – Vĩnh Điện	BOT	1.112	2015
38	Mở rộng QL1A đoạn từ TP Đông Hà đến TX Quảng Trị	BOT	1.174	2015
39	Quốc lộ 14, đoạn Kontum	BOT	860	09/2013 – 09/2015
40	Quốc lộ 14, đoạn Đồng Xoài – Chơn Thành	BT/TPCP	419	08/2013 – 07/2015
41	Quốc lộ 1A, hầm Đèo Cả	BOT và BT	15.630	11/2012 – 12/2016
42	Quốc lộ 1A, đoạn Quảng Nam	BT/BOT	1.486	01/2014 – 01/2016
43	Quốc lộ 1A, đoạn Hà Nội – Bắc Giang	BT/BOT	4.200	02/2014 – 01/2016
44	Quốc lộ 1A, đoạn Bình Định – Phú Yên	BOT	2.985	2014 – 2015

45	Quốc lộ 1A, đoạn Phan Thiết – Đồng Nai	BT/BOT	4.800	04/2013 – 03/2016
46	Quốc lộ 1A, đoạn Nghi Sơn (Thanh Hóa) đi Cầu Giát (Nghệ An)	BT	3.627	03/2013 – 12/2015
47	Quốc lộ 20, đoạn Lâm Đồng	BT	4.111	01/2014 – 12/2015
48	Dự án Cầu Bạch Đằng, đường dẫn và nút giao cuối tuyến Cao tốc ô tô Hà Nội – Hải Phòng.	BOT	5.824	10/2012 – 01/2016
49	Quốc lộ 1A, đoạn Phủ Lý – Mỹ Lộc	BT	3.800	06/2007 – 06/2014
IV.	**Các đường tránh PPP đang hoạt động**			
50	Đường tránh TP Vinh, quốc lộ 1A, tỉnh Nghệ An.	BOT	362	2010 - 2013
51	Đường tránh thành phố Thanh Hóa	BOT	1.038	
52	Đường tránh thành phố Vĩnh Yên	BOT	1.094	1/2010
53	Đường tránh thành phố Đồng Hới	BOT	660	09/2010
54	BOT đường tránh Hà Tĩnh	BOT	2.400	08/2012 – 01/2014
55	QL 1A, tránh TP. Phan Rang – Tháp Chàm	BOT	548	04/2009 – 12/2012
56	Tuyến Tân Vạn – Tránh TP.Biên Hòa	BT	751	07/2010 – 04/2014
V.	**Các dự án đường nội thị PPP đang hoạt động**			
57	Cầu vượt Nguyễn Chí Thanh – Kim Mã	BT	360	10/2013
58	Cầu vượt thép Cộng Hòa – Hoàng Hoa Thám	BT	129,6	04/2013 – 09/2013
59	Ngã Ba Huế, TP Đã Nẵng	BT	1.797	09/2013 – 03/2015
B.	**Các dự án cầu, hầm, đường đang triển khai, thực hiện dự án**			
I.	**Các dự án cầu PPP đang triển khai, thực hiện dự án**			
60	Dự án BOT đường và cầu Bình Triệu 2	BOT	8.834	02/2001 – chưa hoàn thành
61	Cầu Bình Tiên – TP Hồ Chí Minh	BT	3.285	10/2013 – 12/2019
62	Cầu Châu Đốc – tỉnh An Giang	BOT	1.200	
63	Dự án xây dựng cầu Đại Ngãi, QL60	BOT	5.726	
II.	**Các dự án đường cao tốc hình thức PPP đang triển khai, thực hiện dự án**			
64	Đường cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ	BOT	22.300	06/2014 - …
65	Đường cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi	BOT	27.968	03/2014 – dự kiến 2018

66	Đường cao tốc Dầu Giây – Liên Khương	BOT	7.600	09/2017 – dự kiến 2020
67	Đường cao tốc Bến Lức – Long Thành	BOO	32.200	09/2011 – dự kiến 2018
68	Đường cao tốc Nội Bài – Bắc Ninh	BOT	2.200	12/2016 – dự kiến 2018
69	Đường cao tốc Hà Nội – Thái Nguyên (giai đoạn hoàn thiện)	BOT	3.250	7/2016
70	Đường cao tốc đoạn Ninh Nình (nút Mai Sơn) – QL 45 (Thanh Hóa)	BOT	14.670	4/2016
71	Đường cao tốc đoạn QL 45 – Nghi Sơn, Thanh Hóa	BOT	6.500	4/2016
72	Đường cao tốc đoạn Thanh Hóa (Nghi Sơn) - Vinh	BOT	17.700	1/2017
73	Dự án đường Hồ Chí Minh đoạn Cam Lộ - La Sơn	BT	7.900	8/2016
74	Dự án Dầu Giây – Phan Thiết	PPP	18.000	7/2016
III.	**Các dự án đường quốc lộ PPP đang triển khai, thực hiện dự án**			
75	Đường Hồ Chí Minh	BT	69.997	2012 – 2020
76	QL 10 đoạn cầu Tân Đệ đến cầu La Uyên km92+900 – km98+400	BOT	836	
77	Nâng cấp, cải tạo QL6 đoạn Cao Phong – Tân Lạc và QL 12	BOT	1.988	2/2016 -
78	QL 37 đoạn nối cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn với Hà Nội – Thái Nguyên	BOT	960	10/2016
79	QL17 đoạn qua địa phận tỉnh Bắc Ninh (QL 18B)	BOT	910	Đang triển khai
80	Dự án QL 37 tỉnh Hải Dương (KM77-km93)	BOT	974	
81	Dự án BOT cải tạo, nâng cấp QL45 tỉnh Thanh Hóa	BOT	1.550	8/2016-
82	Dự án BOT cải tạo, nâng cấp QL47 tỉnh Thanh Hóa	BOT	2.050	8/2016
83	Dự án mở rộng hầm đường bộ qua Đèo Ngang	BOT	750	2016
84	Dự án mở rộng hầm đường bộ qua đèo Hải Vân	BOT	7.293	2016
85	Dự án QL53 đoạn Trà Vinh – Long Toàn	BOT	1.014	2016
86	Dự án cải tạo nâng cấp QL54 đoạn km31-km83, tỉnh Vĩnh Long	BOT	750	12/2016
87	Dự án QL62 đoạn km3+900-km42+400, tỉnh Long An	BOT	1.169	12/2016
VI.	**Các đường tránh, đường vành đai PPP đang triển khai, thực hiện dự án**			
88	Cầu vượt nút giao Dầu Giây và tuyến tránh TP.Bảo Lộc	BT	1.140	

89	Tuyến nối ngã Năm Cầu Cần Thơ – Cảng Cái Cui	BOT	258	
90	Dự án thu phí tự động không dừng và kiểm soát tải trọng xe trên toàn quốc – giai đoạn 1 áp dụng cho QL1 và đường HCM đoạn qua Tây Nguyên	BOO	1.544	9/2016
91	Đường vành đai 4 – vùng thủ đô Hà Nội, đoạn đường cao tốc Pháp Vân – Cầu Giẽ đến đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng (GDD1)	BOT	4.500	
92	Dự án vành đai 3 TP. HCM đoạn Tân Vạn – Nhơn Trạch	BOT	5.331	2017
93	QL 6 đoạn tuyến tránh TP.Sơn La	BOT	1.177	9/2016 -

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ nguồn của Cục đấu thầu, Bộ Kế hoạch đầu tư và Vụ Kế hoạch, Đầu tư, Bộ giao thông vận tải.

PHỤ LỤC 3: Bảng danh mục các dự án kết cấu hạ tầng giao thông đến năm 2020 và mức độ đã đầu tư đến năm 2015. (Các dự án đã cam kết/đã bố trí được nguồn vốn)

TT	Mã số	Tên các dự án	TMĐT	Thờigian thựchiện	VĐT GĐ 2009-2015
	Tổng cộng: Đường bộ 87 dự án		**20.761,7**		**15.465,4**
I	**Xây dựng các tuyến đường cao tốc mới**		**11.690,8**		**8.572,8**
01	CH01	Cầu Giẽ - Ninh Bình (50km)	452,4	2006-2010	180,9
02	CH02	Đà Nẵng – Quảng Ngãi (131 km)	1.048,2	2011-2015	1.048,2
03	CH03	Phan Thiết – Dầu Giây (55 km)	1.003,8	2011-2015	1.003,8
04	CH04	TP HCM – Long Thành – Dầu Giây (55km)	1.110,8	2008-2012	888,7
05	CH05	TP HCM – Trung Lương (40 km)	776,5	2004-2009	129,4
06	CH06	Trung Lương – MỹThuận – Cần Thơ (92 km)	1.510,0	2011-2015	1.510,0
07	CH07	Lạng Sơn – Bắc Giang – Bắc Ninh (130 km)	1.176,3	2013-2017	705,8
08	CH08	Hà Nội – Hải Phòng (105 km)	1.441,2	2008-2011	1.441,2
09	CH09	HàNội – LàoCai (264km)	1.218,7	2009-2012	1.218,7
10	CH10	Hà Nội – Thái Nguyên (62 km)	248,2	2005-2010	82,7
11	CH11	Láng – Hòa Lạc (30 km)	450,0	2006-2009	112,5
12	CH12	Hạ Long – Móng Cái (128 km)	1.254,7	2015-2019	250,9
II	Xây dựng các tuyến đường bộ mới		1.459,2		944,2
13	CH13	Cầu Cần Thơ	284,8	2002-2009	35,6
14	CH14	Vành đai biên giới C1 (Hà Giang – Lào Cai) (151 km)	300,4	2003-2013	136,5
15	CH15	Vành đai biên giới C2 (Phía Bắc)	17,2	2001-2009	1,9
16	CH16	Vành đai biên giới C2 (Phía Bắc, Pho Rang – Minh Thắng) (160 km)	140,9	2007-2012	94,0

17	CH17	Vành đai biên giới C3	30,1	2007-2012	20,0
18	CH18	Dự án cầu Linh Đàm (QL15, Hà Tĩnh)	13,6	2010-2012	13,6
19	CH19	Cầu Ông Bộ	1,4	2006-2013	0,9
20	CH20	Cầu Hương Anh	8,4	2011-2013	8,4
21	CH21	Dự án cầu Đình Vũ (Hải Phòng)	200,0	2011-2013	200,0
22	CH22	Dự án cầu Vĩnh Thịnh (Hà Nội)	80,0	2011-2015	80,0
23	CH23	Dự án 45 cầu nông thôn ở các tỉnh miền Trung và Tây Nguyên.	32,8	2001-2010	6,8
24	CH24	Cầu Bến Thủy II	74,1	2009-2011	74,1
25	CH25	Cầu Đồng Nai	121,8	2012-2013	121,8
26	CH26	Dự án cầu Phùng (QL 32)	18,6	2008-2013	15,5
27	CH27	Vành đai biên giới C1 (Hà Giang – Lào Cai) (151 km)	67,8	2011-2015	67,8
28	CH28	QL 279 đoạn Tuyên Quang – Bắc Kạn nối QL3 với QL22 (94,5 km).	67,3	2010-2013	67,3
III	**Xây dựng các tuyến tránh**		**166,1**		**166,1**
29	CH29	Xây dựng đường tránh QL1 (Thanh Hóa, 10 km)	38,3	2011-2015	38,3
30	CH30	Xây dựng đường tránh QL1 (Đồng Hới, Quảng Bình, 19,3 km)	38,6	2011-2015	38,6
31	CH31	Xây dựng đường tránh QL1 (Hà Tĩnh, 16,3 km)	20,8	2011-2015	20,8
32	CH32	Xây dựng đường tránh QL1 (Phan Rang, Ninh Thuận)	32,2	2011-2015	32,2
33	CH33	Xây dựng đường tránh QL2 (Vĩnh Yên, Vĩnh Phúc, 10,6 km)	36,2	2011-2013	36,2
IV	**Cải tạo đường/ cầu đường bộ**		**7.309,8**		**5.646,5**
34	CH34	Cải tạo QL25 (từ cầu Lệ Bạc đến đèo Tô Nô, 11,5 km)	4,6	2011-2013	4,6
35	CH35	Phát triển KCHT ĐBDNNNL (QL 53,54,91&DT;WB5)	119,5	2007-2013	85,4
36	CH36	Mở rộng QL1 (Đông Hà – Quảng Trị)	31,5	2013-2015	31,5
37	CH37	Dự án khôi phục đường bộ (QL1, Cần Thơ – Năm Căn, 288 km)	186,0	2003-2010	46,5

38	CH38	Dự án cải tạo cầu – Giai đoạn III (QL1)	84,9	2006-2010	33,9
39	CH39	Nâng cấp QL2 (Nội Bài – Vĩnh Yên, 22 km)	66,8	2005-2009	13,4
40	CH40	Nâng cấp QL10 (Cầu Tân Đệ - Cầu La Uyên, 5,5 km)	25,5	2005-2013	14,1
41	CH41	Cải tạo hành lang Đông – Tây (QL12A, 182,3 km)	98,9	2002-2010	22,0
42	CH42	Nângcấp QL21 (HàNội, 76km)	44,2	2013-2015	44,2
43	CH43	Đường HCMC, GDD2, nâng cấp (đoạn Pắc Bó- Đất Mũi, không bao gồm đoạn Hòa Lạc – Ngọc Hồi, 2.072 km)	1.591,1	2007-2010	1.193,3
44	CH44	Dự án cải tạo (QL19,20,26,27,28)	85,4	2008-2013	71,2
45	CH45	Cải tạo QL2 (Hà Nội – Hà Giang, 261 km)	107,2	2002-2009	13,4
46	CH46	Cải tạo QL23 (Hà Nội – Cao Bằng, 310 km)	155,3	2005-2012	77,6
47	CH47	Cải tạo QL6, GĐ II (Sơn La – Điện Biên)	68,9	2004-2009	11,5
48	CH48	Cải tạo QL32 (HàNội – Lai Châu, 358 km)	178,8	2002-2010	39,7
49	CH49	Cải tạo QL50 (TP.HCM – Mỹ Tho, 88 km)	148,8	2009-2013	148,8
50	CH50	Cải tạo QL 80 (Mỹ Thuận – Vàm Công, 50km)	35,2	2004-2010	10,1
51	CH51	Cải tạo đường và cầu QL 60	168,5	2008-2013	140,4
52	CH52	Cải tạo QL 61 (Cần Thơ – Kiên Giang)	23,8	2006-2009	6,0
53	CH53	Cải tạo QL 22B (Gò Dầu – Xa Mạ, 73 km)	23,9	2004-2009	4,0
54	CH54	Chương trình nâng cấp mạng lưới đường thứ yếu.	664,4	2008-2013	553,7
55	CH55	Dự án cải tạo đường bổ trợ (loại 3)	201,9	2007-2013	144,2
56	CH56	Dự án cải tạo đường nông thôn III (2.500 km)	155,6	2007-2012	103,8
57	CH57	Cải tạo các cầu nông thôn ở các tỉnh khu vực miền Trung và Tây Nguyên	32,3	2002-2009	4,0
58	CH58	Cải tạo đường và cầu khác	202,1	2011-2013	202,1

59	CH59	Mở rộng QL1 (Mỹ Thuận – Cần Thơ, 38,4 km)	108,4	2011-2013	108,4
60	CH60	Sửa chữa mặt cầu Thăng Long	3,5	2012-2013	3,5
61	CH61	Cải tạo và nâng cấp mạng lưới đường bộ (WB4, hợp phần cải tạo)	310,5	2008-2013	258,8
62	CH62	Cải tạo và nâng cấp mạng lưới đường bộ (Hợp phần bảo trì và tăng cường năng lực)	112,5	2009-2013	112,5
63	CH63	Cải tạo QL1 – GĐ III	87,4	2011-2013	87,4
64	CH64	Dự án giao thông nông thôn 3 (3.150 km)	155,6	2008-2013	129,7
65	CH65	Cải tạo các cầu yếu (Vốn vay JBIC) – GDD1: 140 cầu (dự án GTVT cải tạo mạng lưới quốc gia)	98,1	2009-2013	98,1
66	CH66	Hành lang ven biển nam Trung Bộ (nâng cấp 80-63, 225 km)	290,9	2008-2013	242,4
67	CH67	Nâng cấp QL6 (đoạn Tuần Giáo – Lai Châu, 96 km)	138,8	2011-2013	138,8
68	CH68	QL 27 (98 km)	56,9	2007-2013	40,6
69	CH69	Nâng cấp QL 32 đoạn Vạch Kim – Bình Lưu (km 322-km 404)	33,8	2009-2013	33,8
70	CH70	Dự án QL 32 (đoạn Diễn – Nhổn, 32 km)	57,7	2010-2013	57,7
71	CH71	QL 91 – Châu Đốc – Tịnh Biên	55,7	2011-2013	55,7
72	CH72	Dự án khôi phục hậu quả bão số 5, đoạn Hòa Bình – Sơn La, QL 6	4,6	2011-2013	4,6
73	CH73	QL 279 TânSơn – Than Muội Sơn, Km 143+500-Km 153+496,82; Đồng Mô – Tự Đơn Km 157+160- Lạng Sơn (43km)	14,8	2008-2013	12,4
74	CH74	QL 3B (đoạn Hoa – Pò Ma, 61 km)	79,8	2010-2013	79,8
75	CH75	Dự án cải tạo cầu yếu, GĐ 2: 83 cầu	207,5	2011-2013	207,5
76	CH76	QL 31 (đoạn Hữu San – Bản Chắt, 61 km)	59,4	2011-2013	59,4
77	CH77	QL 53 (không bao gồm km 56-km 60 và km 130-km 139 trong dự án của WB, 121 km)	81,1	2011-2013	81,1
78	CH7	Nâng cấp QL8A (đoạn km 0-km	69,2	2011-	69,2

	8	37,37 km)		2013	
79	CH79	Nâng cấp và mở rộng QL24 (đoạn Phổ Phong – Quảng Ngãi, 8km)	23,3	2011-2013	23,3
80	CH80	Nâng cấp và mở rộng QL24 (đoạn Phổ Phong – Kom Tum, 150km)	294,1	2011-2013	294,1
81	CH81	Nâng cấp và mở rộng QL 25 (đoạn Phú Yên – Gia Lai, 160km)	294,1	2011-2013	294,1
82	CH82	Nâng cấp QL 15 (đoạn Mai Châu – Hội Xuân, Thanh Hóa, 109km)	117,6	2011-2013	117,6
83	CH83	Nâng cấp QL 1A (HòaCầm – Hòa Phức, 8,4km)	32,8	2016-2018	-
84	CH84	Sửa chữa QL 20 và các đoạn tuyến khác qua thị xã (268km)	16,6	2010-2013	16,6
V	**Cải thiện ATGT**		**135,8**		**135,8**
85	CH83	Chương trình cải thiện ATGT	33,4	2010-2013	33,4
86	CH84	Tăng cường ATGT trên các tuyến quốc lộ ở miền Bắc (QL3, QL5, QL10, QL18)	60,7	2009-2013	60,7
87	CH70	Xây dựng hệ thống ATGT đường bộ và đường sắt km183	41,7	2010-2013	41,7

Tổng hợp các nguồn: VITRANSS 2, Cục đầu tư nước ngoài, Bộ KH & ĐT

PHỤ LỤC 4: VỐN ĐẦU TƯ THEO NGUỒN VỐN CỦA BỘ GTVT GIAI ĐOẠN 2001 – 2010.

Đơn vị tính: Tỷ đồng.

Chỉ tiêu	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2001-2010**
1. Vốn NSNN	**6,673**	**5,662**	**4,389**	**4,891**	**5,761**	**6,770**	**7,562**	**8,688**	**9,069**	**8,308**	**67,778**
Vốn ngoài nước	3,778	3,441	3,158	2,906	2,492	3,472	3,600	3,469	2,815	3,047	32,181
Vốn trong nước	2,895	2,221	1,231	1,985	3,269	3,298	3,962	5,219	6,254	5,261	35,597
Trong đó Vốn đối ứng	1,041	1,290	600	1231	2307	1896	1340	2089	2050	2114	15,960
2. Vốn tín dụng ưu đãi của Bộ	**1845**	**1760**	**1405**	**1330**	**685**	**118**	**293**	**218**	**0**	**0**	**7,656**
3. Vốn đặc biệt	**0**	**2958**	**2164**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5,122**
4. Vốn trái phiếu chính phủ	**0**		**3498**	**5165**	**9790**	**9624**	**6923**	**10,261**	**11,650**	**12,300**	**69,212**
5. Vốn BT, BOT	**0**		**300**	**1200**	**1500**	**828**	**1724**	**2135**	**10,369**	**7,960**	**26,017**
Tổng số vốn (1+2+3+4+5	**8,518**	**10,380**	**11,756**	**12,586**	**17,736**	**17,340**	**16,502**	**21,302**	**31,088**	**28,568**	**175,785**
Tỷ trọng (%)											
1. Vốn NSNN	78.34	54.55	37.33	38.86	32.48	39.04	45.82	40.78	29.17	29.08	38.56
Vốn ngoài nước	56.62	60.77	71.95	59.42	43.26	51.29	47.61	39.93	31.04	36.68	47.48
Vốn trong nước	43.38	39.23	28.05	40.58	56.74	48.71	52.39	60.07	68.96	63.32	52.52
Trong đó Vốn đối ứng	15.60	22.78	13.67	25.17	40.05	28.01	17.72	24.04	22.60	25.45	23.55
2. Vốn tín dụng ưu đãi của Bộ	21.66	16.96	11.95	10.57	3.86	0.68	1.78	1.02	0.00	0.00	4.36
3. Vốn đặc biệt	0.00	28.50	18.41	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.91
4. Vốn trái phiếu chính phủ	0.00	0.00	29.76	41.04	55.20	55.50	41.95	48.17	37.47	43.06	39.37
5. Vốn BT, BOT	0.00	0.00	2.55	9.53	8.46	4.78	10.45	10.02	33.35	27.86	14.80

Nguồn: Vụ KH - ĐT, Bộ GTVT

PHỤ LỤC 5:

DANH MỤC DỰ ÁN ĐÃ CÔNG BỐ VÀ DỰ KIẾN KÊU GỌI ĐẦU TƯ NƯỚC NGOÀI TỚI NĂM 2020 (ĐƯỜNG BỘ).

STT	Tên Dự án	Địa điểm	Thông số kỹ thuật	Tổng vốn đầu tư (triệu USD)	Hình thức đầu tư	Địa chỉ liên hệ	Ghi chú
1	Dự án xây dựng đường cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết (tách 2 dự án Dầu Giấy – Xuân Lộc; Xuân Lộc – Phan Thiết)	Đồng Nai và Bình Thuận	Chiều dài 98 km, đường cao tốc loại A, vận tốc thiết kế 100-120km/h, giai đoạn hoàn chỉnh 6 làn xe, giai đoạn 1 xây dựng 4 làn xe cao tốc.	757	PPP (BOT + ODA)	BQL đầu tư các dự án đối tác công tư - Bộ Giao thông vận tải	Đã công bố tại quyết định 631/QĐ-TTg
2	Dự án đầu tư xây dựng đường vành đai 3 TP HCM đoạn Tân Vạn - Nhơn Trạch	TPHCM, Đồng Nai, Bình Dương	Chiều dài 17km, đường cao tốc loại A, vận tốc thiết kế 100km, giai đoạn hoàn chỉnh 8 làn xe cao tốc, giai đoạn 1 xây dựng 4 làn xe cao tốc	400	BOT / ODA	BQL đầu tư các dự án đối tác công tư, Bộ Giao thông vận tải	Đã công bố tại quyết định 631/QĐ-TTg
3	Xây dựng đường cao tốc Nội Bài - Hạ Long: đoạn Nội Bài - Bắc Ninh	Hà Nội, Bắc Ninh, Bắc Giang, Hải Dương, Quảng Ninh	Chiều dài 34 km (cả tuyến 148km); đường cao tốc loại A quy mô 4 làn xe cấp 100-120km/h.	110	PPP (BOT)	BQL đầu tư các dự án đối tác công tư, Bộ Giao thông vận tải	Đã công bố tại quyết định 631/QĐ-TTg
4	Xây dựng đường cao tốc Cam Lộ -	Quảng Trị, Thừa	Chiều dài 102km, 4 làn xe, giai đoạn	388	BT	BQL đầu tư các dự án	Đã công bố tại

	La Sơn	Thiên Huế	hoàn chỉnh là 6 làn xe, vận tốc thiết kế 100-120km/h.			đối tác công tư, Bộ Giao thông vận tải	quyết định 631/QĐ-TTg
5	Xây dựng cao tốc vành đai III Hà Nội đoạn Mai Dịch - Nam Thăng Long	Hà Nội	Đường trên cao đô thị, chiều dài 5,36km, vận tốc thiết kế 100km/h, quy mô 4 làn xe	250	PPP (BOT)	BQL đầu tư các dự án đối tác công tư, Bộ Giao thông vận tải	Đã công bố tại quyết định 631/QĐ-TTg
6	Nâng cấp QL91 đoạn Cần Thơ - Lộ Tẻ (tiểu dự án 2 từ KM14-KM50)	Cần Thơ - An Giang	Đường cấp III đồng bằng, chiều dài 36,8km, quy mô 4 làn xe.	120	PPP (BOT)	BQL đầu tư các dự án đối tác công tư, Bộ Giao thông vận tải	Đã công bố tại quyết định 631/QĐ-TTg
7	Đường liên cảng, huyện Nhơn Trạch	Đồng Nai	Tiêu chuẩn thiết kế đường cấp 60, vận tốc tối đa 60km/h. Chiều dài toàn tuyến 15 km	255	PPP	Sở KHĐT Đồng Nai; BQL đầu tư các dự án đối tác công tư - Bộ Giao thông vận tải	Đã công bố tại quyết định 631/QĐ-TTg
8	Xây dựng nhà ga hành khách xe bus tại bến xe Chợ Lớn hiện hữu	TPHCM	Mô hình nhà ga hành khách xe buýt đa chức năng phục vụ hành khách kết hợp kinh doanh thương mại và phục vụ cộng đồng. Tổng diện tích 9035 m2, thời	50	PPP	Sở Giao thông vận tải TPHCM	Đã công bố tại quyết định 631/QĐ-TTg

			gian khai thác 40 năm				
9	Đường nối trung tâm TP Quảng Ngãi - cảng Dung Quất II	Quảng Ngãi	Công trình giao thông nhóm A, đường cấp I đồng bằng. Nhu cầu sử dụng đất khoảng 140 ha	71	PPP	Sở KHĐT Quảng Ngãi	Đã công bố tại quyết định 631/QĐ-TTg
10	Xây dựng cao tốc Ninh Bình - Thanh Hóa (Nghi Sơn)	Ninh Bình và Thanh Hóa	Đoạn thuộc cao tốc Bắc - Nam, dài 106 km; Cao tốc loại A, vận tốc TK 100 - 120 km/h	847	PPP (BOT)	BQL đầu tư các dự án đối tác công tư - Bộ Giao thông vận tải	Đã công bố tại quyết định 631/QĐ-TTg
11	Xây dựng Cao tốc Thanh Hóa (Nghi Sơn) - Vinh	Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh	Đoạn thuộc cao tốc Bắc - Nam, dài 79 km; cao tốc 120 km/h (phần hầm có vận tốc TK 80 km/h)	842	PPP (BOT)	BQL đầu tư các dự án đối tác công tư - Bộ Giao thông vận tải	Đã công bố tại quyết định 631/QĐ-TTg
12	Xây dựng Cao tốc Dầu Giây - Liên Khương (tách 3 dự án: Dầu Giây - Tân Phú; Tân Phú - Bảo Lộc; Bảo Lộc - Liên Khương)	Tỉnh Đồng Nai, Lâm Đồng	dài 199,6 km (tách 3 đoạn 74 km; 41 km; 85 km); Cao tốc loại A, 4 làn xe, vận tốc TK 80-120 km/h	1.757	PPP (BOT)	BQL đầu tư các dự án đối tác công tư - Bộ Giao thông vận tải	Đã công bố tại quyết định 631/QĐ-TTg
13	Xây dựng Cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu: đoạn Biên Hòa – Tân Thành (giai đoạn 1, tách 2	Tỉnh Đồng Nai, Bà Rịa Vũng Tàu	Dài 75 km (tách 2 đoạn 47 km; 28 km); Cao tốc loại A; 6 làn xe; vận tốc TK 100 -120 km/h.	390	PPP (BOT)	BQL đầu tư các dự án đối tác công tư - Bộ Giao	Đã công bố tại quyết định 631/QĐ-TTg

	dự án Biên Hòa - Tân Thành; Tân Thành - Vũng Tàu)		Giai đoạn 1 dài 46,8 km; 4 làn xe hạn chế. Giai đoạn 2 có 6 làn			thông vận tải	
14	Xây dựng Cao tốc Quảng Ngãi - Quy Nhơn	Tỉnh Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định	Đoạn thuộc cao tốc Bắc - Nam, dài 159 km; 4 làn, vận tốc TK 80-100 km/h	1.430	PPP (BOT)	BQL đầu tư các dự án đối tác công tư - Bộ Giao thông vận tải	Dự kiến
15	Dự án Tín dụng ngành GTVT để cải tạo mạng lưới đường quốc gia GĐ III	Toàn quốc		376	ODA	Tổng cục Đường bộ Việt Nam; Vụ Kế hoạch và đầu tư - Bộ Giao thông vận tải	Dự kiến
16	Xây dựng Cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ	Tiền Giang, Cần Thơ	Dài 24 km, 4 làn xe, vận tốc TK 100 km/h	252	PPP (BOT)	BQL đầu tư các dự án đối tác công tư - Bộ Giao thông vận tải	Dự kiến
17	Xây dựng cao tốc TP.Hồ Chí Minh – Mộc Bài (Giai đoạn 1)	TP.Hồ Chí Minh, Tây Ninh	Dài 55 km; GĐ hoàn chỉnh: Đường cao tốc loại A, 6-8 làn xe, V=120km/h	333	PPP (BOT + ODA)	BQL đầu tư các dự án đối tác công tư - Bộ Giao thông vận tải	Dự kiến
18	Xây dựng đường cao tốc Nha Trang - Phan Thiết	Khánh Hòa, Ninh Thuận và Bình Thuận	Chiều dài 235 km, đường cao tốc loại A, vận tốc thiết kế 120 km/h, giai đoạn hoàn chỉnh 6 làn xe, giai đoạn 1 xây dựng 4 làn xe cao tốc.	1.405	PPP (BOT + ODA)	BQL đầu tư các dự án đối tác công tư - Bộ Giao thông vận tải	Dự kiến
19	Xây dựng cao tốc vành đai 3 TP. HCM: đoạn Bình Chuẩn - QL22 - CT TP. HCM - Trung Lương	Bình Dương, TP. HCM	Dài 47 km, 6-8 làn xe, vận tốc TK 80-100 km/h	1.095	PPP (BOT)	BQL đầu tư các dự án đối tác công tư - Bộ Giao thông vận tải	Dự kiến

20	Dự án Kết nối khu vực trung tâm đồng bằng Mekong – DATP 5: Xây dựng tuyến Mỹ An – Cao Lãnh	Đồng Tháp	Đường cấp III đồng bằng, 2 làn xe	163	PPP (BOT + ODA)	Tổng cục Đường bộ Việt Nam; Vụ Kế hoạch và đầu tư - Bộ Giao thông vận tải	Dự kiến
21	Dự án Kết nối khu vực trung tâm đồng bằng Mekong – DATP 4: Xây dựng tuyến tránh TP. Long Xuyên và tuyến nối QL 91	Đồng Tháp, Long An	Đường cấp III đồng bằng, 2 làn xe	154	PPP (BOT + ODA)	Tổng cục Đường bộ Việt Nam; Vụ Kế hoạch và đầu tư - Bộ Giao thông vận tải	Dự kiến
22	Dự án xây dựng, nâng cấp đường Hành lang ven biển phía Nam – DATP 4 (địa bàn Cà Mau).	Cà Mau	Đường cấp III đồng bằng, 2 làn xe	59	PPP (BOT + ODA)	Tổng cục Đường bộ Việt Nam; Vụ Kế hoạch và đầu tư - Bộ Giao thông vận tải	Dự kiến
23	Xây dựng cầu dân sinh và quản lý tài sản đường địa phương	Toàn quốc		435	ODA	Tổng cục Đường bộ Việt Nam; Vụ Kế hoạch và đầu tư - Bộ Giao thông vận tải	Dự kiến
24	Kết nối giao thông khu vực cao nguyên và duyên hải miền trung	vùng Tây Nguyên và miên Trung		170	ODA	Tổng cục Đường bộ Việt Nam; Vụ Kế hoạch và đầu tư - Bộ GTVT	Dự kiến
25	Nhượng quyền kinh doanh tuyến đường bộ cao tốc đang khai thác (đầu tư bằng vốn nhà nước, vốn vay ODA): Nội Bài – Lào Cai; TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây; Giẽ - Ninh Bình.	địa bàn nhiều tỉnh, thành phố	Các tuyến đường cao tốc 2-6 làn, tốc độ TK 80-100 km/h, lưu lượng hiện tại 15.000 - 100.000 pcu	Thu về NSNN (chưa xác định)	PPP (O&M)	Tổng cục Đường bộ Việt Nam; BQL đầu tư các dự án đối tác công tư - Bộ Giao thông vận tải	Dự kiến
26	Nhượng quyền kinh doanh tuyến đường	TP. Đà Nẵng,	Là bộ phận của cao tốc trục Bắc - Nam,	Thu về NSNN	PPP (O&M)	BQL đầu tư các dự án	Dự kiến

	bộ cao tốc đang xây dựng (đầu tư bằng vốn nhà nước, vốn vay ODA): Đà Nẵng - Quảng Ngãi; Bến Lức – Long Thành.	Quảng Ngãi	dài 139 km, tốc độ TK 120 km/h, 4 làn xe giai đoạn 1, Tổng công ty VEC đầu tư bằng vốn ODA khoảng 1472 triệu USD	(chưa xác định)		đối tác công tư - Bộ Giao thông vận tải	

PHỤ LỤC 6:

DANH MỤC PHÍ, LỆ PHÍ THUỘC LĨNH VỰC GIAO THÔNG VẬN TẢI

TT	Tên phí, lệ phí	Cơ quan quy định chi tiết
A	**Danh mục tại Pháp lệnh phí và lệ phí, chi tiết theo Nghị định 57/2002NĐ-CP, Nghị định 24/2006/NĐ-CP**	
1	**Phí sử dụng đường bộ**	- Bộ Tài chính quy định đối với đường thuộc trung ương quản lý. - Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định đối với đường thuộc địa phương quản lý.
2	**Phí sử dụng đường thủy nội địa (phí bảo đảm hàng giang)**	Bộ Tài chính
3	**Phí sử dụng đường biển**	Bộ Tài chính
4	**Phí qua cầu**	- Bộ Tài chính quy định đối với cầu thuộc trung ương quản lý. - Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định đối với cầu thuộc địa phương quản lý.
5	**Phí qua đò, qua phà:**	
5.1	Phí qua đò	Hội đồng nhân dân cấp tỉnh
5.2	Phí qua phà	- Bộ Tài chính quy định đối với phà thuộc trung ương quản lý. - Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định đối với phà thuộc địa phương quản lý.
6	**Phí sử dụng cảng, nhà ga:**	
6.1	Phí sử dụng cầu, bến, phao neo thuộc khu vực cảng biển	Bộ Tài chính
6.2	Phí sử dụng cầu, bến, phao neo thuộc cảng, bến thủy nội địa	Bộ Tài chính
6.3	Phí sử dụng cảng cá	Hội đồng nhân dân cấp tỉnh
7	**Phí sử dụng vị trí neo, đậu ngoài phạm vi cảng**	Bộ Tài chính
8	**Phí bảo đảm hàng hải**	Bộ Tài chính
9	**Phí hoa tiêu, dẫn đường trong lĩnh vực:**	
9.1	Đường biển	Bộ Tài chính

9.2	Đường thủy nội địa	Bộ Tài chính
9.3	Hàng không	Bộ Tài chính
10	**Phí trọng tải tàu, thuyền**	Bộ Tài chính
11	**Phí luồng, lạch đường thủy nội địa**	Bộ Tài chính
12	**Phí sử dụng lề đường, bến, bãi, mặt nước**	Hội đồng nhân dân cấp tỉnh
13	**Phí kiểm định an toàn kỹ thuật và chất lượng thiết bị, vật tư, phương tiện giao thông vận tải, phương tiện đánh bắt thủy sản**	Bộ Tài chính
B	**Một số quy định cụ thể về mức phí**	**Số hiệu văn bản**
1	**Đường bộ:** phí sử dụng đường bộ hoàn vốn đầu tư xây dựng	159/2013/TT-BTC.
2	**Đường sắt:** phí, giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt	84/2007/QĐ-TTg.
3	**Hàng không:** Các loại phí, giá dịch vụ hàng không	69/2006/QĐ-BTC; 169/2010/TT-BTC; 1992/QĐ-BTC.
4	**Hàng hải:** đảm bảo hàng hải, phí hoa tiêu	98/2008/QĐ-BTC; 119/2010/TT-BTC; 179/2010/TT-BTC; 198/2011/TT-BTC.
5	**Đường thủy nội địa:** 2 loại phí, lệ phí áp dụng tại Cảng vụ	177/2012/TT-BTC.

PHỤ LỤC 7: DANH MỤC VĂN BẢN PHÁP LUẬT LIÊN QUAN ĐẦU TƯ VÀ ĐẦU TƯ NƯỚC NGOÀI

TT	Tên văn bản quy phạm pháp luật	Ghi chú
1	Luật Đầu tư số 67/2014/QH13	Có hiệu lực từ 1/7/2015
2	Luật Đầu tư công số 49/2014/QH13	Có hiệu lực từ 1/1/2015
3	Nghị định Chính phủ số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/2/2015 về đầu tư theo hình thức đối tác công tư	Có hiệu lực từ 10/4/2015
4	Nghị định số 108/2006/NĐ-CP ngày 22/9/2006 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của luật đầu tư (cũ)	Sẽ có nghị định thay thế
5	Luật Doanh nghiệp số 68/2014/QH13	Có hiệu lực từ 1/7/2015
6	Luật Đấu thầu số 43/2013/QH13	Đang có hiệu lực
7	Luật Thuế giá trị gia tăng số 13/2008/QH12 và số 31/2013/QH13	Đang có hiệu lực
8	Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 45/2005/QH11	Đang có hiệu lực
9	Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp số 14/2008/QH13 và số 32/2013/QH13	Đang có hiệu lực
10	Nghị định Chính phủ số 38/2013/NĐ-CP ngày 23/4/2013 về quản lý và sử dụng nguồn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và nguồn vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ	Đang có hiệu lực
11	Thông tư số 01/2014/TT-BKHĐT ngày 9/1/2014 hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 38/2013/NĐ-CP	Đang có hiệu lực
12	Biểu cam kết gia nhập WTO của Việt Nam	Đang có hiệu lực
13	Quyết định số 37/2014/QĐ-TTg về tiêu chí, danh mục	Đang có hiệu lực

	phân loại doanh nghiệp nhà nước	
14	Bộ luật Hàng hải (Luật số 40/2005/QH11)	Đang dự thảo sửa đổi
15	Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (Luật số 61/2014/QH13 và Luật số 66/2006/QH11)	Đang có hiệu lực
16	Luật Giao thông đường bộ (Luật số 23/2008/QH12)	Đang chuẩn bị sửa đổi
17	Luật Đường sắt (Luật số 35/2005/QH11)	Đang chuẩn bị sửa đổi
18	Luật Giao thông đường thuỷ nội địa(Luật số 48/2014/QH13 và Luật số 23/2004/QH11)	Đang có hiệu lực
19	Cơ chế, chính sách thu hút xã hội hóa đầu tư và khai thác bến xe khách (Quyết định số 12/2015/QĐ-TTg)	Có hiệu lực từ 1/6/2015
20	Cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt (Quyết định số 13/2015/QĐ-TTg)	Có hiệu lực từ 1/7/2015
21	Nghị định số 30/2015/NĐ-CP quy định về lựa chọn nhà đầu tư	Có hiệu lực từ 5/5/2015

PHỤ LỤC 8:

DANH MỤC CÁC ĐẦU MỐI LIÊN HỆ LIÊN QUAN DỰ ÁN GIAO THÔNG VẬN TẢI

1	**Tên đơn vị**	**Chỉ dẫn liên hệ**
A	**Các đơn vị quản lý nhà nước và quản lý chuyên ngành thuộc Bộ GTVT**	
1	Tổng cục Đường bộ VN	*www.drvn.gov.vn, Đường Tôn Thất Thuyết, Hà Nội*
2	Cục Hàng hải VN	*www.vinamarine.gov.vn, Đường Phạm Hùng, Hà Nội*
3	Cục Đường thủy nội địa VN	*viwa.gov.vn, Đường Tôn Thất Thuyết, Hà Nội*
4	Cục Đường sắt VN	*vnra.mt.gov.vn, 80 Trần Hưng Đạo, Hà Nội*
5	Cục Hàng không dân dụng VN	*www.caa.mt.gov.vn, Đường Nguyễn Sơn, Hà Nội*
6	Ban quản lý đầu tư các dự án đối tác công tư (Ban PPP)	*www.mt.gon.vn, 80 Trần Hưng Đạo, Hà Nội*
7	Vụ Kế hoạch và đầu tư	*www.mt.gon.vn, 80 Trần Hưng Đạo, Hà Nội*
8	Vụ Hợp tác quốc tế	*www.mt.gon.vn, 80 Trần Hưng Đạo, Hà Nội*
B	**Các đơn vị quản lý dự án trực thuộc BGTVT**	
1	Ban QLDA 1	*308 Phố Minh Khai , Hai Bà Trưng, Hà Nội*
2	Ban QLDA 2	*www.pmu2.com.vn (Số 18 đường Phạm Hùng - Quận Cầu Giấy - Thành phố Hà Nội)*
3	Ban QLDA 6	*Số 278 Tôn Đức Thắng, Đống Đa, Hà Nội; Trụ sở 2: Số 2 Nguyễn Công Hoan, Ba Đình, Hà Nội*
4	Ban QLDA 7	*Số 63 đường Nguyễn Xí – P.26 – Q.Bình Thạnh – tp Hồ Chí Minh*

5	Ban QLDA 85	*184 Nguyễn Sỹ Sách - Tp.Vinh - Nghệ An*
6	Ban QLDA ATGT	*80B Trần Hưng Đạo, phường Trần Hưng Đạo, Thành phố Hà Nội*
7	Ban QLDA HCM	*106 Thái Thịnh, Q. Đống Đa, Hà Nội*
8	Ban QLDA Thăng Long	*Tổ 23,P. Lĩnh Nam, Q. Hoàng Mai, Hà Nội*
9	Ban QLDA Đường sắt	*Tòa nhà Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Lô D20 - Khu Đô thị Cầu Giấy - Hà Nội*
10	Ban Quản lý Dự án Hàng hải 1	*Tòa nhà Ocean Park, Đào Duy Anh, Hà Nội*
11	Ban Quản lý Dự án Hàng hải 2	*11 Võ Thị Sáu, Ngô Quyền, Hải Phòng*
12	Ban Quản lý Dự án Hàng hải 3	*89 Pasteur, Q. 1, TP. Hồ Chí Minh*
C	**Các tổ chức kinh tế có vốn nhà nước do Bộ GTVT quản lý**	
1	TCT Đường sắt Việt Nam (VNR)	*http://www.vr.com.vn*
2	TCT Cảng hàng không Việt Nam (ACV)	*vietnamairport.vn*
3	TCT Hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines)	*www.vietnamairlines.com*
4	TCT Hàng hải Việt Nam (Vinalines)	*http://www.vinalines.com.vn*
5	TCT đầu tư PT đường cao tốc VN (VEC)	*http://www.expressway.com.vn*
6	TCT đầu tư PT và QLDA hạ tầng giao thông Cửu Long (CPIM)	*http://cuulongcipm.com.vn*

Phụ lục 9: Phiếu khảo sát chuyên gia, kĩ sư cán bộ

PHIẾU XIN Ý KIẾN

**********@**********

Thực trạng phát triển giao thông đường bộ trong những năm qua đã có những tiến triển đáng kể, tuy nhiên vẫn còn rất hạn chế so với nhu cầu. Vấn đề quan trọng nhất hiện nay là huy động vốn cho các dự án phất triển GT đường bộ. Vì vậy, để có những giải pháp phù hợp nhằm huy động vốn cho các dự án phát triển GT đường bộ, với kinh nghiệm trong lĩnh vực phát triển giao thông đường bộ, xin các Chuyên gia cho ý kiến về một số vấn đề sau.

Rất mong nhận được sự hợp tác của các ông/bà.

Ông/Bà cho ý kiến bằng cách đánh dấu "X" vào ô lựa chọn.

Trân trọng cảm ơn!

Câu 1. Theo Ông/Bà những ***yếu tố hiện tại*** sau đây **ảnh hưởng** đến việc thu hút vốn phát triển giao thông đường bộ Việt Nam. Ông/bà có thể viết thêm theo quan điểm của ông/bà.

Chú thích:

1 = Hoàn toàn không ảnh hưởng gì;

2 = Có ảnh hưởng 1 chút;

3 = Có ảnh hưởng nhưng hầu như không đáng kể;

4 = Ảnh hưởng nhiều;

5 = Ảnh hưởng rất nhiều (mang tính quyết định)

TT	Các yếu tố ảnh hưởng đến việc thu hút vốn phát triển giao thông đường bộ Việt Nam	Mức độ ảnh hưởng				
		1	2	3	4	5
1	Định hướng/quy hoạch phát triển giao thông đường bộ Việt Nam					
2	Các chính sách sử dụng vốn trong quá trình đầu tư công trình giao thông đường bộ					
3	Các chính sách khai thác thu hồi vốn phát triển giao thông đường bộ sau khi công trình hoàn thành					

4	Sự chỉ đạo của các cấp với các dự án giao thông đường bộ					
5	Quy trình thu hút vốn đâu tư vào phát triển các dự án giao thông đường bộ					
6	Các chính sách ưu đãi phát triển giao thông đường bộ như : Hỗ trợ lãi suất vay vốn, ưu đãi thuế, phí và lệ phí, đất đai, tài chính.					
7	Độ ổn định của chính trị, xã hội đối vớic ác dự án giao thông đường bộ					
8	Chiến lược thu hút vốn đầu tư có tính chất vĩ mô vào phát triển GTĐB VN					
9	Giám sát việc thực hiện tiến độ và chất lượng các công trình giao thông đường bộ					
10	Trình độ/ công nghệ xây dựng giao thông đường bộ Việt Nam (máy móc, thiết bị, công nghệ…)					
11	Sự ủng hộ của nhân dân với việc phát triển các công trình giao thông đường bộ (giải phóng mặt bằng, ủng hộ ..v.v…)					
12	Hệ thống pháp luật về việc quản lý, sử dụng và khai thác các công trình giao thông đường bộ					
13	Sự ổn định của hệ thống tài chính (tỉ giá tiền đồng và các ngoại tệ)					
14	Hợp đồng và các quy định về hợp đồng các bên với các công trình phát triển giao thông đường bộ					
15	Khung pháp lý và các chính sách khuyến khích các nhà đầu tư với các loại hình đầu tư (cơ chế, chính sách, sự đồng bộ.v.v..)					
16	Truyền thông thu hút vốn của nhà đầu tư đối với các dự phát phát triển GTĐB					
17	Khả năng quản lý và sử dụng vốn, minh bạch trong hoạt động đầu tư xây dựng					
18	Tình hình kinh tế vĩ mô của đất nước					
19	Khả năng thu lợi nhuận đối với các nhà đầu tư					
20	Tính minh bạch trong việc thu hồi vốn của nhà đầu tư					
Các yếu tố khác (nếu có _ đề nghị tác giả viết thêm)						

21	…….....					
	…….....					
25	…….....					

Câu 2. Theo Ông/Bà những ***yếu tố*** sau đây **đã và đang gây cản trở** như thế nào đối với việc thu hút vốn phát triển giao thông đường bộ Việt Nam. Ông/bà có thể viết thêm nếu thấy có trên thực tế.

Chú thích:

1 = Hoàn toàn không cản trở gì, đã và đang thực hiện tốt;

2 = Hầu như không cản trở gì;

3 = Có cản trở nhưng không ảnh hưởng nhiều;

4 = Gây cản trở nhiều;

5 = Rất gây cản trở (cần phải thay đổi mang tính quyết định)

TT	Các yếu tố	Mức độ cản trở				
		1	2	3	4	5
1	Định hướng/quy hoạch phát triển giao thông đường bộ Việt Nam					
2	Các chính sách sử dụng vốn trong quá trình đầu tư công trình giao thông đường bộ					
3	Các chính sách khai thác thu hồi vốn phát triển giao thông đường bộ sau khi công trình hoàn thành					
4	Sự chỉ đạo của các cấp với các dự án giao thông đường bộ					
5	Quy trình thu hút vốn đầu tư vào phát triển các dự án giao thông đường bộ					
6	Các chính sách ưu đãi phát triển giao thông đường bộ như : Hỗ trợ lãi suất vay vốn, ưu đãi thuế, phí và lệ phí, đất đai, tài chính.					
7	Độ ổn định của chính trị, xã hội đối vóic ác dự án giao thông đường bộ					

8	Chiến lược thu hút vốn đầu tư có tính chất vĩ mô vào phát triển GTĐB VN					
9	Giám sát việc thực hiện tiến độ và chất lượng các công trình giao thông đường bộ					
10	Trình độ/ công nghệ xây dựng giao thông đường bộ Việt Nam (máy móc, thiết bị, công nghệ…)					
11	Sự ủng hộ của nhân dân với việc phát triển các công trình giao thông đường bộ (giải phóng mặt bằng, ủng hộ ..v.v…)					
12	Hệ thống pháp luật về việc quản lý, sử dụng và khai thác các công trình giao thông đường bộ					
13	Sự ổn định của hệ thống tài chính (tỉ giá tiền đồng và các ngoại tệ)					
14	Hợp đồng và các quy định về hợp đồng các bên với các công trình phát triển giao thông đường bộ					
15	Khung pháp lý và các chính sách khuyến khích các nhà đầu tư với các loại hình đầu tư (cơ chế, chính sách, sự đồng bộ.v.v..)					
16	Truyền thông thu hút vốn của nhà đầu tư đối với các dự phát phát triển GTĐB					
17	Khả năng quản lý và sử dụng vốn, minh bạch trong hoạt động đầu tư xây dựng					
18	Tình hình kinh tế vĩ mô của đất nước					
19	Khả năng thu lợi nhuận đối với các nhà đầu tư					
20	Tính minh bạch trong việc thu hồi vốn của nhà đầu tư					
Các yếu tố khác (nếu có _ đề nghị tác giả viết thêm)						
21	……					
22	……					
	……					
25	……					

Câu 3. Theo Ông/Bà, các giải pháp dưới đây nhằm thu hút vốn phát triển giao thông đường bộ Việt Nam trong giai đoạn tới có **Tính cấp thiết** ở mức độ nào?

Chú thích:

1=Không cấp thiết;

2= Hầu như không cấp thiết;

3= Nhìn chung có cấp thiết;

4= Tương đối cấp thiết;

5= Rất cấp thiết

TT	Nội dung	Mức độ đồng ý				
		1	2	3	4	5
1	Thực hiện quy trình thu hút vốn đầu tư trong đầu tư xây dựng dự án giao thông đường bộ rõ ràng.					
2	Hoàn thiện cơ chế, chính sách và quy hoạch phát triển giao thông đường bộ Việt Nam minh bạch					
3	Chuyển dịch cơ cấu vốn đầu tư hay xã hội hóa vốn đầu tư với các công trình giao thông đường bộ					
4	Xây dựng và thực hiện các chính sách ưu đãi với các dự án giao thông đường bộ Việt Nam					
5	Hoàn thiện thể chế đầu tư "Công ty dự án" phù hợp thông lệ Quốc tế để thu hút, huy động vốn đầu tư, khai thác các công trình giao thông đường bộ					
6	Giải pháp khai thác nguồn lực tài chính từ kết cấu hạ tầng các dự án đường bộ hoàn thành để đầu tư các dự án mới					
7	Tăng cường truyền thông và tạo dựng sự đồng thuận của nhân dân với các dự án giao thông đường bộ.					
8	Tìm kiếm và áp dụng các công nghệ xây dựng đường tiên tiến để đảm bảo thời gian xây dựng nhanh nhất và độ bền cao					
9	Đảm bảo sự ổn định của hệ thống tài chính giúp cho sự phát triển bền vững và lâu dài (sự can thiệp vĩ mô của nhà nước)					

Câu 4. Theo Ông/Bà, các giải pháp dưới đây nhằm thu hút vốn phát triển giao thông đường bộ Việt Nam trong giai đoạn tới có **Tính khả thi** ở mức độ nào?

Chú thích:

1=Không khả thi;

2= hầu như không khả thi;

3= Nhìn chung có khả thi;

4= Tương đối khả thi;

5= Rất khả thi

TT	Nội dung	Mức độ đồng ý				
		1	2	3	4	5
1	Thực hiện quy trình thu hút vốn đầu tư trong đầu tư xây dựng dự án giao thông đường bộ rõ ràng.					
2	Hoàn thiện cơ chế, chính sách và quy hoạch phát triển giao thông đường bộ Việt Nam minh bạch					
3	Chuyển dịch cơ cấu vốn đầu tư hay xã hội hóa vốn đầu tư với các công trình giao thông đường bộ					
4	Xây dựng và thực hiện các chính sách ưu đãi với các dự án giao thông đường bộ Việt Nam					
5	Hoàn thiện thể chế đầu tư "Công ty dự án" phù hợp thông lệ Quốc tế để thu hút, huy động vốn đầu tư, khai thác các công trình giao thông đường bộ					
6	Giải pháp khai thác nguồn lực tài chính từ kết cấu hạ tầng các dự án đường bộ hoàn thành để đầu tư các dự án mới					
7	Tăng cường truyền thông và tạo dựng sự đồng thuận của nhân dân với các dự án giao thông đường bộ.					
8	Tìm kiếm và áp dụng các công nghệ xây dựng đường tiên tiến để đảm bảo thời gian xây dựng nhanh nhất và độ bền cao					
9	Đảm bảo sự ổn định của hệ thống tài chính giúp cho sự phát triển bền vững và lâu dài (sự can thiệp vĩ mô của nhà nước)					

Câu 5: Để thu hút vốn phát triển giao thông đường bộ Việt Nam trong giai đoạn tới sẽ cần đến một hệ thống các giải pháp. Theo ông/bà _ 3 giải pháp cấp thiết nhất cần làm ngay để việc thu hút vốn phát triển giao thông đường bộ được hiệu quả là gì:

Giải pháp 1:……..
……
……

Giải pháp 2:
……..
……
……..

Giải pháp 3:
……
……
……

Câu 6: Ông/bà hãy cho biết tính khả thi của các hình thức thu hút vốn sau. Hãy xếp thứ tự tính khả thi theo mức độ giảm dần (số 1 là khả thi nhất, số 2 khả thi ít hơn.v.v….)

□ Vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA)	□ Vốn hợp đồng xây dựng – chuyển giao (BT)
□ Tín dụng thương mại	□ Vốn hợp đồng Xây dựng – chuyển giao – kinh doanh (BTO)
□ Vốn hợp động: Xây dựng – khai thác – chuyển giao (BOT)	□ Vốn hình thức hợp tác công – tư (PPP)

Câu 7: Ngoài các hình thức nêu trên ông bà có thể bổ sung thêm hình thức nào?

1……
……
2……
……
3.
……
……

THÔNG TIN VỀ CÁ NHÂN

1. **Học vị:**

☐ Cao đẳng ☐ Đại học ☐ Sau đại học

2. **Số năm công tác**

☐ 5 – 10 năm ☐ 10 – 20 năm ☐ Trên 20 năm

3. **Cơ quan/đơn vị công tác**: .....

4. **Vị trí, chức vụ trong cơ quan***:*……

Chân thành cảm ơn sự hợp tác của ông/ bà!

PHỤ LỤC SỐ 10:

Mức độ tác động của các yếu tố (20 yếu tố) đến sự thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ Việt Nam

[DataSet1] E:\De tai luan an. Tuyet\Luan an. Tuyet\Tuyet V1_1...sav

		C1.1	C1.2	C1.3	C1.4	C1.5	C1.6	C1.7	C1.8	C1.9	C1.10
N	Valid	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250
	Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean		3.94	3.80	3.83	3.95	3.79	3.54	3.55	3.59	3.50	3.51
Median		4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00
Std. Deviation		1.114	.953	.996	.837	.844	1.002	1.075	1.007	.928	.954
Variance		1.241	.908	.992	.700	.712	1.005	1.156	1.014	.861	.909
Minimum		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Maximum		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Sum		984	950	958	987	948	884	888	898	874	878

.

		C1.11	C1.12	C1.13	C1.14	C1.15	C1.16	C1.17	C1.18	C1.19	C1.20
N	Valid	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250
	Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean		3.74	3.65	3.35	3.39	3.67	3.30	3.90	3.68	4.04	3.83
Median		4.00	4.00	3.00	3.00	4.00	3.00	4.00	4.00	4.00	4.00
Std. Deviation		.928	.916	1.000	.960	1.005	1.003	.882	.937	.945	.942
Variance		.862	.838	1.000	.921	1.010	1.006	.778	.877	.894	.887
Minimum		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Maximum		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Sum		934	913	838	847	917	825	976	920	1011	958

Mức độ Cản trở của các yếu tố (20 yếu tố) đến sự thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ Việt Nam

[DataSet1] E:\De tai luan an. Tuyet\Luan an. Tuyet\Tuyet V1_1...sav

		C2.1	C2.2	C2.3	C2.4	C2.5	C2.6	C2.7	C2.8	C2.9	C2.10
N	Valid	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250
	Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean		3.20	3.3880	3.3760	3.3440	3.0960	3.2840	2.8200	3.1360	2.9320	3.1240
Median		3.00	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000
Std. Deviation		1.124	.98862	1.00332	1.10205	.93932	.98347	1.13523	1.10016	1.02547	1.02019

Variance	1.263	.977	1.007	1.215	.882	.967	1.289	1.210	1.052	1.041
Minimum	1	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Maximum	5	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
Sum	801	847.00	844.00	836.00	774.00	821.00	705.00	784.00	733.00	781.00

.

		C2.11	C2.12	C2.13	C2.14	C2.15	C2.16	C2.17	C2.18	C2.19	C2.20
N	Valid	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250
	Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean		3.3200	3.2560	3.0560	3.0040	3.2200	2.8040	3.3360	3.2000	3.3560	3.4760
Median		3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	4.0000
Std. Deviation		1.10202	1.00923	1.09621	.94209	1.04305	1.06306	1.09723	1.05663	1.02835	1.06110
Variance		1.214	1.019	1.202	.888	1.088	1.130	1.204	1.116	1.057	1.126
Minimum		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Maximum		5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
Sum		830.00	814.00	764.00	751.00	805.00	701.00	834.00	800.00	839.00	869.00

So sánh tương quan giữa Mức độ Ảnh hưởng và mức độ Cản trở của 20 yếu tố đến sự thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ Việt Nam

Yếu tố 1: Định hướng/quy hoạch phát triển giao thông đường bộ Việt Nam

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C1.1 & C2.1	250	.296	.000

Yếu tố 2: Các chính sách sử dụng vốn trong quá trình đầu tư công trình giao thông đường bộ

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair	C1.2 & C2.2	250	.313	.000

Yếu tố 3: Các chính sách khai thác thu hồi vốn phát triển giao thông đường bộ sau khi công trình hoàn thành

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C1.3 & C2.3	250	.212	.001

Yếu tố 4: Sự chỉ đạo của các cấp với các dự án giao thông đường bộ

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C1.4 & C2.4	250	.094	.140

Yếu tố 5: Quy trình thu hút vốn đầu tư vào phát triển các dự án giao thông đường bộ

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C1.5 & C2.5	250	.193	.002

Yếu tố 6: Các chính sách ưu đãi phát triển giao thông đường bộ như : Hỗ trợ lãi suất vay vốn, ưu đãi thuế phí và lệ phí, đất đai, tài chính.. **Paired Samples Correlations**

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C1.6 & C2.6	250	.240	.000

Yếu tố 7: Độ ổn định của chính trị, xã hội đối vớic ác dự án giao thông đường bộ

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C1.7 & C2.7	250	.210	.001

Yếu tố 8: Chiến lược thu hút vốn đầu tư có tính chất vĩ mô vào phát triển GTĐB VN

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C1.8 & C2.8	250	.210	.001

Yếu tố 9: Giám sát việc thực hiện tiến độ và chất lượng các công trình giao thông đường bộ

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C1.9 & C2.9	250	.411	.000

Yếu tố 10: Trình độ/ công nghệ xây dựng giao thông đường bộ Việt Nam (máy móc, thiết bị, công nghệ…)

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C1.10 & C2.10	250	.364	.000

……

Yếu tố 11: Sự ủng hộ của nhân dân với việc phát triển các công trình giao thông đường bộ (giải phóng mặt bằng, ủng hộ ..v.v…)

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C1.11 & C2.11	250	.283	.000

Yếu tố 12: Hệ thống pháp luật về việc quản lý, sử dụng và khai thác các công trình giao thông đường bộ

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C1.12 & C2.12	250	.232	.000

Yếu tố 13: Sự ổn định của hệ thống tài chính (tỉ giá tiền đồng và các ngoại tệ)

Paired Samples Correlations

	N	Correlation	Sig.
Pair 1 C1.13 & C2.13	250	.381	.000

Yếu tố 14: Hợp đồng và các quy định về hợp đồng các bên với các công trình phát triển giao thông đường bộ. **Paired Samples Correlations**

	N	Correlation	Sig.
Pair 1 C1.14 & C2.14	250	.247	.000

Yếu tố 15: Khung pháp lý và các chính sách khuyến khích các nhà đầu tư với các loại hình đầu tư (cơ chế, chính sách, sự đồng bộ.v.v..). **Paired Samples Correlations**

	N	Correlation	Sig.
Pair 1 C1.15 & C2.15	250	.311	.000

Yếu tố 16: Truyền thông thu hút vốn của nhà đầu tư đối với các dự phát phát triển GTĐB

Paired Samples Correlations

	N	Correlation	Sig.
Pair 1 C1.16 & C2.16	250	.304	.000

Yếu tố 17: Khả năng quản lý và sử dụng vốn, minh bạch trong hoạt động đầu tư xây dựng

Paired Samples Correlations

	N	Correlation	Sig.
Pair 1 C1.17 & C2.17	250	.262	.000

Yếu tố 18: Tình hình kinh tế vĩ mô của đất nước

Paired Samples Correlations

	N	Correlation	Sig.
Pair 1 C1.18 & C2.18	250	.276	.000

Yếu tố 19: Khả năng thu lợi nhuận đối với các nhà đầu tư

Paired Samples Correlations

	N	Correlation	Sig.
Pair 1 C1.19 & C2.19	250	.298	.000

Yếu tố 20: Tính minh bạch trong việc thu hồi vốn của nhà đầu tư

Paired Samples Correlations

	N	Correlation	Sig.
Pair 1 C1.20 & C2.20	250	.205	.001

PHỤ LỤC SỐ 11: Tính cấp thiết của các giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ Việt Nam

[DataSet1] E:\De tai luan an. Tuyet\Luan an. Tuyet\Tuyet V1_1...sav

Statistics

		C3.1	C3.2	C3.3	C3.4	C3.5	C3.6	C3.7	C3.8	C3.9
N	Valid	250	250	250	250	250	250	250	250	250
	Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean		**3.7320**	**3.9360**	**3.7720**	**3.9720**	**3.7840**	**3.6360**	**3.5760**	**3.8840**	**3.8600**
Median		4.0000	4.0000	4.0000	4.0000	4.0000	4.0000	3.0000	4.0000	4.0000
Mode		5.00	5.00	4.00	4.00	4.00	4.00	3.00	4.00	4.00
Std. Deviation		**1.12125**	**1.05468**	**.87354**	**2.66376**	**.85102**	**.80129**	**.86673**	**.90433**	**.83136**
Variance		1.257	1.112	.763	7.096	.724	.642	.751	.818	.691
Range		4.00	4.00	4.00	43.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00
Minimum		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Maximum		5.00	5.00	5.00	44.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
Sum		933.00	984.00	943.00	993.00	946.00	909.00	894.00	971.00	965.00

Tính Khả thi của các giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ Việt Nam

[DataSet1] E:\De tai luan an. Tuyet\Luan an. Tuyet\Tuyet V1_1...sav

Statistics

		C4.1	C4.2	C4.3	C4.4	C4.5	C4.6	C4.7	C4.8	C4.9
N	Valid	250	250	250	250	250	250	250	250	249
	Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Mean		**3.6840**	**3.7920**	**3.6640**	**3.7160**	**3.4640**	**3.5880**	**3.5400**	**3.7120**	**3.6386**
Median		4.0000	4.0000	4.0000	4.0000	3.0000	4.0000	3.0000	4.0000	4.0000
Mode		3.00	4.00	3.00	4.00	3.00	3.00	3.00	3.00	4.00
Std. Deviation		**.94004**	**.96356**	**.84496**	**.85220**	**1.0339**	**.91521**	**.97375**	**.88100**	**.89684**
Variance		.884	.928	.714	.726	1.069	.838	.948	.776	.804
Range		4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00
Minimum		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Maximum		5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
Sum		921.00	948.00	916.00	929.00	866.00	897.00	885.00	928.00	906.00

So sánh tương quan giữa Tính cấp thiết và Tính khả thi của 9 giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ Việt Nam

Giải pháp 1: Thực hiện quy trình thu hút vốn đầu tư trong đầu tư xây dựng dự án GTĐB rõ ràng.

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C3.1 & C4.1	250	.384	.000

Giải pháp 5: Hoàn thiện thể chế đầu tư "Công ty dự án" phù hợp thông lệ Quốc tế để thu hút, huy động vốn đầu tư, khai thác các công trình GTĐB

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C3.5 & C4.5	250	.333	.000

Giải pháp 2: Hoàn thiện cơ chế, chính sách và quy hoạch phát triển GTĐBViệt Nam minh bạch

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C3.2 & C4.2	250	.358	.000

Giải pháp 6: Giải pháp khai thác nguồn lực tài chính từ kết cấu hạ tầng các dự án đường bộ hoàn thành để đầu tư các dự án mới

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C3.6 & C4.6	250	.507	.000

Giải pháp 3: Xã hội hóa vốn đầu tư với các công trình GTĐB

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C3.3 & C4.3	250	.456	.000

Giải pháp 7: Tăng cường truyền thông, tạo dựng sự đồng thuận của nhân dân với các dự án GTĐB

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C3.7 & C4.7	250	.306	.000

Giải pháp 4: Xây dựng và thực hiện các chính sách ưu đãi với các dự án GTĐBViệt Nam

Paired Samples Correlations

	N	Correlation	Sig.

Giải pháp 8: Tìm kiếm và áp dụng các công nghệ xây dựng đường tiên tiến để đảm bảo thời gian xây dựng nhanh nhất và độ bền cao

Paired Samples Correlations

Pair 1	C3.3 & C4.3	250	.145	.018

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C3.8 & C4.8	250	.568	.000

Giải pháp 9: Đảm bảo sự ổn định của hệ thống tài chính giúp cho sự phát triển bền vững và lâu dài (Quản lý vĩ mô của nhà nước)

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	C3.9 & C4.9	249	.369	.000