

Nhận dạng các nhân tố rủi ro và đề xuất giải pháp giảm thiểu rủi ro trong đầu tư xây dựng các dự án giao thông tại Việt Nam

Identification of the risk factors and offer the risk reduction solution in the construction investment of transport projects in Vietnam

> TS PHẠM THỊ TRANG

Trường Đại học Bách khoa, Đại học Đà Nẵng
Email:pttrang@dut.udn.vn

TÓM TẮT:

Hiện nay, nhu cầu đầu tư xây dựng công trình giao thông trong cả nước đang tăng nhanh về quy mô và phạm vi với sự tham gia rộng rãi của toàn xã hội. Những tác động không ổn định của môi trường xung quanh và sự điều chỉnh bên trong của dự án dẫn đến nhiều thay đổi cơ bản đã được hoạch định ban đầu và làm thay đổi hiệu quả của dự án. Đó chính là sự tồn tại của rủi ro đối với các dự án giao thông tại Việt Nam. Quản lý hiệu quả các rủi ro của dự án là vấn đề mấu chốt quyết định sự thành công của dự án. Trên cơ sở nhận dạng được các rủi ro xảy ra trong dự án giao thông ở Việt Nam theo môi trường tác động, bài báo đã đề xuất các giải pháp nhằm giảm thiểu rủi ro trong quá trình đầu tư xây dựng các dự án giao thông tại Việt Nam, tạo điều kiện cho các dự án được phát triển bền vững trong điều kiện môi trường không chắc chắn hiện nay.

Từ khóa: Dự án giao thông; rủi ro; quản lý rủi ro; giải pháp giảm thiểu rủi ro; giải pháp quản lý rủi ro

ABSTRACT:

Nowadays, The demand for investment in the construction of transport in Viet Nam is increasing in scale and scope with the wide participation of the whole society. The unstable effects of the surrounding environment and the internal adjustment of the project lead to many fundamental changes that were initially planned and changed the effectiveness of the project. This is the existence of a risk for the construction of transport project in Viet Nam. Effective management of project risks is key to project success. Based on the identifying risks occurring in traffic projects in Vietnam that according to the impact environment, the article has proposed solutions to minimize risks in the process of investment and construction of traffic projects in Vietnam, that is creating conditions for projects to be sustainably in the current uncertain environmental conditions.

Keywords: Transport project; risk; Risk management; risk Mitigation; risk management Solutions

1. GIỚI THIỆU

Rủi ro có thể gây ra nhiều tổn thất mà các dự án phải mất rất nhiều thời gian và chi phí để sửa chữa. Việc sớm nhận dạng được các rủi ro và có giải pháp giảm thiểu rủi ro là thực sự cần thiết nhằm hạn chế tác động tiêu cực của nó đối với quá trình đầu tư xây dựng các dự án giao thông. Tuy nhiên, công tác quản lý rủi ro nhằm hạn chế tác động tiêu cực của nó đối với các dự án cơ sở hạ tầng giao thông vẫn chưa được quan tâm đúng mức, nhiều dự án đã được triển khai nhưng lại được quản lý rủi ro một cách thụ động. Vấn đề này khiến nhiều dự án cơ sở hạ tầng giao thông chưa được triển khai hiệu quả và chưa đạt hiệu quả như mong đợi. Xuất phát từ thực trạng này, việc nhận dạng các nhân tố rủi ro và nghiên cứu để xuất giải pháp giảm thiểu rủi ro trong đầu tư xây dựng dự án giao thông tại Việt Nam là cần thiết nhằm góp phần

nâng cao hiệu quả cho quá trình triển khai thực hiện dự án, hỗ trợ sự phát triển bền vững cho các dự án giao thông.

2. TỔNG QUAN CÁC NGHIÊN CỨU VỀ NHẬN DẠNG RỦI RO VÀ ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP GIẢM THIỂU RỦI RO TRONG ĐẦU TƯ XÂY DỰNG DỰ ÁN GIAO THÔNG Ở VIỆT NAM VÀ CÁC NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI.

2.1. Tổng quan các nghiên cứu về nhận dạng rủi ro và đề xuất giải pháp giảm thiểu rủi ro trong đầu tư xây dựng dự án giao thông ở các nước trên thế giới.

Danh mục đầy đủ các rủi ro sẽ là công cụ để giúp cho các chủ thể có liên quan trong các dự án đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông có giải pháp để kiểm soát và ứng phó với những rủi ro

Bảng 1.1. Bảng thống kê công trình nghiên cứu về nhận dạng và đề xuất giải pháp giảm thiểu rủi ro trong đầu tư xây dựng dự án giao thông ở các nước trên thế giới

TT	Nhóm nước	Lãnh thổ/Quốc gia	Tên tác giả	Năm	RR được nhận dạng	Giải pháp giảm thiểu rủi ro	Tài liệu tham khảo	Loại tác phẩm
1	Nước phát triển	Anh	Li et al 2005b	2005	46	X	[6]	Bài báo
2		Châu Âu	Michel Barnier	2003	16		[7]	Sách
3		Pháp	OECD	2008	22		[11]	Sách
4		Bồ Đào Nha	Lemos, et al,	2004	23		[5]	Bài báo
5		Hoa kỳ	Cristina và Jonathan	2007	27		[1]	Bài báo
6		Úc	Loosemore, M	2006	27		[9]	Bài báo
7		Thế giới	Philippe Burger	2009	15	X	[12]	Bài báo
8		Thế giới	Carbonara et al.	2015	33	X	[10]	Đề tài
1	Nước đang phát triển	Trung Quốc	Ke at al (2010b)	2010	55	X	[4]	Bài báo
2		Trung Quốc	Wang, et al	2000	40		[15]	Bài báo
3		Trung Quốc	Ke và Wang (2010a)	2010	36	X	[3]	Bài báo
4		Trung Quốc và Châu Á	Sachs và cộng sự	2007	13	X	[13]	Đề tài
5		Nigeria	Moham- med và cộng sự	2012	39		[8]	Bài báo

nhằm giảm nhẹ hậu quả do rủi ro mang lại đồng thời góp phần nâng cao hiệu quả của dự án cơ sở hạ tầng giao thông

Trên cơ sở xem xét các tài liệu, công trình nghiên cứu về nhận dạng rủi ro và đề xuất giải pháp giảm thiểu rủi ro trong các dự án đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông ở các quốc gia đang phát triển, các quốc gia phát triển, cũng như nghiên cứu chung của nhiều quốc gia trên thế giới, trên phương diện lý luận và thực tiễn, tiêu biểu có những nghiên cứu điển hình được tổng hợp ở Bảng 1.1 sau:

Tổng quan các nghiên cứu cho thấy, nhiều rủi ro có điểm thống nhất chung giữa các quốc gia phát triển và đang phát triển.

Tuy nhiên, bên cạnh đó một số rủi ro lại chỉ xuất hiện ở các quốc gia đang phát triển như:

- Rủi ro xuất hiện ở các quốc gia đang phát triển nói chung:

+ Giai đoạn 1997 - 2009: xuất hiện các rủi ro do quá trình ra quyết định công yếu kém; RR can thiệp của Chính phủ; rủi ro tham nhũng của quan chức chính phủ; rủi ro luật quốc gia không đầy đủ, rõ ràng, phù hợp.

+ Giai đoạn 2010 - 2017: xuất hiện các rủi ro do thời kỳ chuyển nhượng dự án; rủi ro thiếu công cụ tài chính phù hợp; rủi ro đảm bảo xây dựng cơ sở hạ tầng xung quanh, rủi ro lựa chọn dự án không phù hợp; rủi ro thay đổi nhà đầu tư tư nhân, nhà thầu cung ứng; rủi ro cạnh tranh, độc quyền

- Bên cạnh đó, các rủi ro chỉ xuất hiện ở các quốc gia phát triển như:

Giai đoạn 1997 - 2009 xuất hiện các rủi ro: rủi ro độ tin cậy của bên thứ ba; rủi ro thiếu công cụ tài chính phù hợp; rủi ro thời kỳ chuyển nhượng dự án; rủi ro lựa chọn dự án không phù hợp

Như vậy, tác giả nhận thấy có sự chuyển dịch các rủi ro từ các nước phát triển trong giai đoạn 1997 - 2009 sang các nước đang phát triển trong giai đoạn sau 2010 - 2017. Điều này thể hiện sự tương đồng trong công tác quản lý rủi ro ở các nước đang phát triển trong giai đoạn sau với các nước phát triển trong giai đoạn trước, đồng thời chứng tỏ sự phát triển ngày càng hoàn thiện của công tác quản lý rủi ro ở các nước đang phát triển.

Tất cả những rủi ro khác biệt ở trên chính là do sự khác biệt về môi trường, chính sách của mỗi nước. Do vậy, cần nghiên cứu

nhận dạng rủi ro phù hợp của mỗi quốc gia để có giải pháp kiểm soát và quản lý phù hợp.

2.2. Tổng quan các nghiên cứu về nhận dạng rủi ro và đề xuất giải pháp giảm thiểu rủi ro trong đầu tư xây dựng dự án giao thông ở Việt Nam

Tại Việt Nam, nhận dạng rủi ro và đề xuất giải pháp giảm thiểu rủi ro các dự án cơ sở hạ tầng giao thông đang được Chính phủ Việt Nam quan tâm. Tuy nhiên, kết quả của nghiên cứu này còn rất hạn chế. Rất ít nghiên cứu về rủi ro và đề xuất giải pháp giảm thiểu rủi ro. Điển hình có Nguyễn Hồng Thái đã nghiên cứu quy trình quản lý rủi ro đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông [15]; Thân Thanh Sơn đã nghiên cứu nhận dạng, phân bổ rủi ro và qua đó đề xuất giải pháp giảm thiểu rủi ro cho các dự án thực hiện theo hình thức đối tác công tư trong phát triển cơ sở hạ tầng đường bộ ở Việt Nam [14]. Đỗ Tiến Sỹ và cộng sự đã xác định được 33 rủi ro trong các dự án giao thông theo hình thức PPP ở Việt Nam và cũng đã đề xuất được giải pháp giảm thiểu rủi ro cho các dự án đó [2].

Vấn đề nhận dạng rủi ro qua đó đề xuất giải pháp giảm thiểu rủi ro trong các dự án cơ sở hạ tầng giao thông ít được các nhà nghiên cứu nào quan tâm nghiên cứu. Mặt khác, giải pháp giảm thiểu rủi ro trong các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông không thể đơn giản được sao chép từ nước này sang nước khác, từ khu vực này sang khu vực khác vì các nước khác nhau, các khu vực khác nhau có những thực hành chính sách và văn hóa khác nhau. Vì vậy, cần có những nghiên cứu điển hình cụ thể cho Việt Nam.

Do vậy, việc nghiên cứu nhận dạng các nhân tố rủi ro và đề xuất giải pháp giảm thiểu rủi ro trong đầu tư xây dựng dự án giao thông tại Việt Nam là thực sự cần thiết, nhằm làm tăng hiệu quả của dự án và góp phần hiện thực hóa các dự án giao thông tại Việt Nam.

3. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU VỀ VẤN ĐỀ RỦI RO, NHẬN DẠNG RỦI RO VÀ GIẢI PHÁP GIẢM THIỂU RỦI RO TRONG ĐẦU TƯ XÂY DỰNG DỰ ÁN GIAO THÔNG

3.1 Khái niệm rủi ro

Rủi ro là sự xuất hiện của các yếu tố ngẫu nhiên (bất trắc), là sự xuất hiện của các biến cố (các rủi ro) không chắc chắn, làm thay đổi kết quả đầu ra của dự án theo hướng tiêu cực hoặc cơ hội và sự không

chắc chắn (ngẫu nhiên) đó có thể đo lường được hoặc không thể đo lường được bằng lý thuyết xác suất.

3.2. Nhận dạng nhân tố rủi ro

Bảng 4.1. Bảng tổng hợp các nhân tố rủi ro trong đầu tư xây dựng dự án giao thông ở Việt Nam

TT	Loại rủi ro	Tên rủi ro	TT	Loại rủi ro	Tên rủi ro		
I	Rủi ro do môi trường bên trong dự án gây ra		II	Rủi ro do môi trường bên ngoài dự án gây ra			
I.1	Rủi ro trong nội bộ dự án mà các bên gây ra cho nhau		33	Rủi ro pháp lý	Rủi ro độ tin cậy của chính phủ		
1	Rủi ro do nhà nước gây ra	Quốc hữu hóa và xung công	34		Xung đột chính trị, tranh chấp		
2		Quá trình ra quyết định công còn yếu kém	35		Rủi ro khi thay đổi khuôn khổ pháp luật		
3		Can thiệp của chính phủ	36		Thay đổi các quy định về thuế		
4		Tham nhũng của quan chức chính phủ	37		Quản lý hợp đồng yếu, tranh chấp hợp đồng		
5		Rủi ro tỷ giá hối đoái và chuyển đổi ngoại tệ: Doanh thu bằng đồng nội tệ, trả nợ bằng ngoại tệ	38		Độ tin cậy của bên thứ ba (trách nhiệm pháp lý của bên thứ ba)		
6		Kiểm toán tài chính không đầy đủ	39		Rủi ro kinh tế - xã hội	Rủi ro lạm phát	
7		Canh tranh, độc quyền	40			Rủi ro tỷ lệ lãi suất	
8		Rủi ro phê duyệt và cấp giấy phép dự án	41			Biến động kinh tế	
9		Rủi ro của việc đảm bảo xây dựng cơ sở hạ tầng xung quanh dự án PPP	42			Biến động giá cả	
10		Đấu thầu không cạnh tranh	43	Rủi ro bất khả kháng	Bất khả kháng		
11	Thất bại hoặc chậm trễ trong thu hồi đất	44	-Bất khả kháng do thiên tai				
12	Lựa chọn dự án không phù hợp	45		-Bất khả kháng do chính trị			
13	Năng lực của công ty dự án, chủ đầu tư	46	Rủi ro do Nhà thầu gây nên	Rủi ro thiết kế và lập dự toán			
14	Rủi ro do Nhà đầu tư gây ra	Giảm khả năng cung cấp vốn		47	Rủi ro kỹ thuật, công nghệ		
15		Lựa chọn nhà thầu, tư vấn và giám sát không phù hợp		48	Khảo sát địa hình, địa chất sai sót		
16		Thay đổi nhà đầu tư tư nhân, nhà thầu cung ứng		49	Chậm trễ trong thi công		
17		Rủi ro về thanh toán		50	Rủi ro chất lượng		
18		Vượt quá chi phí vận hành		51	Vượt quá chi phí xây dựng		
19		Rủi ro do Nhà đầu tư gây ra		Chi phí bảo trì cao hơn dự kiến	52	Kéo dài thời gian xây dựng	
20				Tần suất bảo trì lớn hơn dự kiến	53	Rủi ro an toàn lao động	
21				Trình độ quản lý, vận hành dự án	54	Rủi ro do nhân dân địa phương gây ra	Rủi ro về lượng cầu (bên mua không thực hiện hợp đồng)
22				Thiếu sự cam kết từ một trong hai đối tác			Rủi ro về mức phí (giá dịch vụ)
23			Rủi ro trong tổ chức và điều phối			Sự đồng thuận của chính quyền và nhân dân địa phương	
I.2.	Rủi ro đặc thù trong nội bộ dự án mà các bên cùng gây ra trong nội bộ dự án						
24		Khả năng thu hút tài chính của dự án					
25		Thiếu công cụ tài chính phù hợp					
26		Thời gian chuyển nhượng của dự án					
27		Thay đổi quy mô dự án					
28		Rủi ro giá trị còn lại					
29		Chia sẻ rủi ro giữa khu vực nhà nước và tư nhân không phù hợp					
30		Cơ cấu nguồn vốn của Nhà nước và Nhà đầu tư không phù hợp					
31		Hợp đồng thay đổi nhiều lần					
32		Thay đổi tổ chức và nhân sự doanh nghiệp dự án					

(Kết quả khảo sát phân loại được xử lý từ phần mềm SPSS.16)

Bảng 5.1. Tổng hợp nhóm các giải pháp giảm thiểu rủi ro cho các bên có liên quan trong đầu tư xây dựng dự án giao thông tại Việt Nam.

TT	Loại rủi ro	Giải pháp
I	Rủi ro do môi trường bên trong dự án gây ra	
I.1	Rủi ro trong nội bộ dự án mà các bên gây ra cho nhau	
1	Rủi ro do nhà nước gây ra	<p>Giải pháp đối với Nhà nước</p> <ul style="list-style-type: none"> + Cần nâng cao năng lực quản lý, đào tạo nghiệp vụ nhiều hơn cho cán bộ triển khai dự án + Cần hoàn thiện hệ thống pháp luật quy định rõ ràng mức độ can thiệp của chính phủ vào dự án + Cần phải công khai hóa thông tin dự án, đảm bảo kiểm toán minh bạch + Cần xây dựng quy trình phê duyệt cấp giấy phép dự án chi tiết, cụ thể hơn để hướng dẫn sử dụng hiệu quả. Nhà nước cần có cam kết trong việc xử lý một cách thích hợp các thủ tục hành chính + Nhà nước cần tăng cường quản lý và siết chặt công tác tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư, thực hiện nghiêm các chế tài đối với các cơ quan có thẩm quyền trong trường hợp thẩm định sai năng lực của nhà đầu tư hoặc cố tình ưu ái cho các nhà đầu tư không đủ năng lực thực hiện dự án + Thực hiện quy chế dân chủ trong quy trình giải phóng mặt bằng thu hồi đất đảm bảo công khai, công bằng, minh bạch. Xây dựng và hoàn thiện cơ chế chính sách bồi thường hỗ trợ tái định cư phù hợp thực tế + Xây dựng bộ tiêu chí cụ thể để đánh giá, lựa chọn dự án phù hợp + Xây dựng và ứng dụng công cụ phân tích thứ bậc AHP để chọn mô hình thực hiện có hiệu quả <p>Giải pháp đối với Nhà đầu tư:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Yêu cầu Nhà nước cần có cam kết đảm bảo xây dựng cơ sở hạ tầng xung quanh khi thực hiện dự án giữa khu vực Nhà nước và tư nhân
2	Rủi ro do Nhà đầu tư gây ra	<p>Giải pháp đối với Nhà đầu tư:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Nhà đầu tư cần cân nhắc thỏa thuận đàm phán cấu trúc cấp vốn dự án phù hợp + Nhà đầu tư cần có chính sách huy động vốn theo đúng kế hoạch tiến độ + Nhà đầu tư cần tổ chức đấu thầu công khai, công bằng, minh bạch, chính xác + Nhà đầu tư cần xây dựng hợp đồng chặt chẽ đảm bảo các yêu cầu về thời gian, chi phí và chất lượng tạo chế tài chặt chẽ + Nhà đầu tư cần nâng cao năng lực thực hiện dự án đúng quy định khi Nhà nước hoàn thành nghĩa vụ thanh toán + Nghiên cứu triển khai xúc tiến dự án cần được đầu tư kỹ lưỡng, nếu cần thuê tư vấn độc lập đánh giá + Cần có sự hỗ trợ hoặc bảo lãnh của Nhà nước + Nâng cao năng lực của đội ngũ cán bộ vận hành, bảo trì dự án + Lập kế hoạch vận hành, bảo trì một cách cụ thể, chính xác + Xây dựng quy trình ISO trong công tác quản lý vận hành và bảo trì dự án. + Nhà đầu tư cần đề xuất phương án giảm thiểu mức độ tác động của dự án đến môi trường xung quanh một cách đầy đủ, hợp lý, chính xác nhằm giúp Bên cho vay nghiên cứu đánh giá tác động môi trường được thực hiện đầy đủ trước khi triển khai dự án. + Nhà đầu tư cần có hợp đồng dịch vụ đổ bỏ chất thải an toàn <p>Giải pháp đối với Nhà nước:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Quy định chặt chẽ các ràng buộc đối với khu vực tư nhân trong các giai đoạn
I.2	Rủi ro đặc thù trong nội bộ dự án mà các bên cùng gây ra trong nội bộ dự án	<p>Giải pháp đối với Nhà nước:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Cân bằng được giữa lợi nhuận mà nhà đầu tư thu được từ dự án với mục đích xã hội của dự án + Chính phủ cần có một hệ thống quản lý minh bạch và đơn giản để cải thiện tính khả thi về tài chính, cần có một hệ thống quy định và thủ tục toàn diện, rõ ràng để điều chỉnh hoạt động của khu vực tư nhân, có các giao dịch mẫu để xây dựng niềm tin của khu vực tư nhân vào hệ thống này. Tạo môi trường đầu tư ổn định, hiệu quả + Sử dụng hợp lý, hiệu quả Quỹ phát triển dự án và Quỹ bù đắp tài chính để bù đắp sự thiếu hụt tài chính, để dự án nâng cao khả năng thu hồi vốn, đảm bảo cho Nhà đầu tư có mức lợi nhuận hợp lý khi tham gia dự án + Nghiên cứu cho phép Nhà đầu tư có thể sử dụng các công tài chính phù hợp để huy động vốn cho dự án khi dự án gặp khó khăn về mặt tài chính + Nhà nước nên đánh giá cụ thể nhu cầu vốn tín dụng cho các dự án trong giai đoạn tới, để xuất các giải pháp sử dụng công cụ tài chính phù hợp, khả thi để thu xếp vốn cho các dự án + Cần nâng cao vai trò quản lý, kiểm soát dự án của Nhà nước trong công tác thanh tra, kiểm toán, quyết toán các dự án

		<ul style="list-style-type: none"> + Lập danh mục rủi ro cụ thể và chia sẻ rủi ro hợp lý cho các bên có liên quan + Nền dự kiến rủi ro phát sinh trong đàm phán hợp đồng, thống nhất phương án phân bổ làm cơ sở pháp lý khi thực hiện + Ngay từ giai đoạn chuẩn bị đầu tư nên xác định trước các rủi ro, định lượng được các rủi ro đó và đề xuất giải pháp dự phòng + Vốn nhà nước hoặc phần tham gia của Nhà nước phải rõ ràng và không nên bao gồm hỗ trợ không phải bằng tiền mặt như bảo lãnh của chính quyền hoặc bất kỳ nỗ lực nào khác. + Xây dựng công cụ hỗ trợ mô phỏng rủi ro, an toàn tài chính khi có xét đến tỷ trọng nguồn vốn + Cần quy định rõ trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước khi lựa chọn nhà đầu tư không đủ năng lực thực hiện dự án; trách nhiệm của nhà đầu tư trong việc đảm bảo thực hiện dự án; trách nhiệm của nhà đầu tư trong việc đảm bảo thực hiện đầy đủ quyền và nghĩa vụ theo hợp đồng dự án. + Quy định chế tài xử phạt nghiêm minh khi vận hành dự án kém hiệu quả <p><u>Giải pháp đối với Nhà đầu tư</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + Tư nhân nên đề xuất phương án khả thi về mặt tài chính + Nhà đầu tư nên gánh chịu rủi ro này hoặc chia sẻ với Nhà nước để chuyển nhượng dự án đúng thời điểm + Xây dựng công cụ ứng dụng mô hình Win - Win để thỏa thuận thời gian chuyển nhượng phù hợp
II	Rủi ro do môi trường bên ngoài dự án gây ra	
1	Rủi ro pháp lý	<p><u>Giải pháp đối với Nhà nước:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + Chính phủ cần có cam kết bảo lãnh doanh thu tối thiểu và thanh toán cho việc cung cấp dịch vụ + Nhà nước cần bảo đảm tránh các dự án cạnh tranh + Nhà nước cần có chính sách bảo lãnh hoặc cam kết đối với những rủi ro này như: đền bù thiệt hại, điều chỉnh hợp đồng, kéo dài thời gian vận hành, thoát khỏi hợp đồng nhờ chấm dứt hợp đồng + Nhà nước cần hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật đầy đủ, rõ ràng, phù hợp hơn + Cần ban hành bộ công cụ giám sát và quản lý hợp đồng phù hợp với từng ngành, lĩnh vực để hỗ trợ các cơ quan nhà nước có thẩm quyền.
2	Rủi ro kinh tế - xã hội	<p><u>Giải pháp đối với Nhà đầu tư:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + Cần phân tích dự báo mức độ ảnh hưởng của lạm phát đến hiệu quả dự án để có kế hoạch dự phòng kịp thời khi có lạm phát xảy ra + Xây dựng mô hình mô phỏng rủi ro dự án khi có lạm phát + Phòng ngừa để giảm thiểu rủi ro bằng cách: hoán đổi lãi suất, chuyển lãi suất “thả nổi” sang cố định trên cơ sở cung cấp công cụ hoán đổi với một khoản phí. + Đề xuất sự hỗ trợ hoặc bảo lãnh của Nhà nước + Xây dựng mô hình mô phỏng rủi ro dự án khi có thay đổi lãi suất + Yêu cầu hợp đồng cung cấp dài hạn vật liệu trong quá trình thi công + Có được bảo lãnh về mức đầu vào tối thiểu + Lập kế hoạch dự trữ hợp lý
3	Rủi ro bất khả kháng	<ul style="list-style-type: none"> + Đánh giá rủi ro ở những khu vực có liên quan, có thể mua bảo hiểm với mức phí hợp lý + Rủi ro cần được chia sẻ cho các bên được quyết định dựa trên đàm phán cụ thể cho từng trường hợp. Khu vực Nhà nước phải chịu chi phí mà bảo hiểm không được bảo vệ + Rủi ro do nổi loạn và tấn công khủng bố chính quyền phải kiểm soát để Nhà đầu tư tham gia dự án một cách ổn định + Đối với thiên tai xảy ra thường xuyên thì Nhà đầu tư phải chịu rủi ro + Nhà nước và Nhà đầu tư cần thống nhất trước các kết quả phân tích. Nếu xuất hiện vấn đề ngoài kết quả thống nhất, Nhà nước phải bồi thường chi phí phát sinh thông qua việc cho phép điều chỉnh giá bán nước
4	Rủi ro do Nhà thầu gây nên	<p><u>Giải pháp đối với Nhà thầu tư vấn thiết kế:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + Có quy định chặt chẽ về lập đề cương thiết kế, dự toán, quy định chặt chẽ giải pháp kỹ thuật công nghệ phù hợp dự án + Kiểm soát chặt chẽ những thay đổi về thiết kế, kỹ thuật, công nghệ và, yêu cầu khác làm thay đổi quy mô dự án, thay đổi giá trị còn lại của dự án + Nhà thầu tư vấn thiết kế cần nghiên cứu, đề xuất giải pháp kỹ thuật, công nghệ phù hợp với dự án + Nhà thầu tư vấn thiết kế cần nghiên cứu, đề xuất giải pháp kỹ thuật, công nghệ phù hợp với dự án + Có quy định chặt chẽ về lập đề cương khảo sát + Xây dựng quy trình giám sát quá trình khảo sát xây dựng chặt chẽ

		<p>Giải pháp đối với Nhà thầu thi công:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Yêu cầu hợp đồng cung cấp dài hạn, xây dựng kế hoạch cung ứng cụ thể + Có được bảo lãnh về mức đầu vào tối thiểu + Chọn thị trường cung ứng độc lập, chủ động trong cung ứng vật tư, máy móc thiết bị + Nâng cao năng lực đội ngũ quản lý chất lượng, tiến độ, chi phí, an toàn lao động trong thi công xây dựng + Xây dựng hợp đồng chặt chẽ với tư vấn giám sát, bộ phận quản lý chi phí để quản lý chất lượng, tiến độ, chi phí, an toàn lao động hiệu quả + Cần phối hợp chặt chẽ với Nhà nước trong công tác giám sát và quản lý chất lượng, tiến độ, chi phí, an toàn lao động dự án + Xây dựng quy trình quản lý chất lượng, tiến độ, chi phí, an toàn lao động theo tiêu chuẩn ISO. <p>Giải pháp đối với Nhà đầu tư:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Nhà nước và Nhà đầu tư cần thống nhất trước các kết quả phân tích. Nếu xuất hiện vấn đề ngoài kết quả thống nhất, Nhà nước phải bồi thường chi phí phát sinh thông qua việc cho phép điều chỉnh giá bán nước
5	<p>Rủi ro do nhân dân địa phương gây ra</p>	<p>Giải pháp đối với Nhà nước:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Nhà nước nên có chính sách cho phép thay đổi linh hoạt mức phí sử dụng dịch vụ. + Nhà nước phải cung cấp bảo lãnh doanh thu tối thiểu để bù đắp cho những thiếu hụt về nhu cầu. Cần có sự hỗ trợ hoặc bảo lãnh của Nhà nước + Giá dịch vụ phải được chính quyền kiểm soát (giá cấp nước, giá thu phí đường bộ,) để bảo vệ cuộc sống cho người sử dụng + Nhà nước cần bảo đảm thanh toán cho việc cung cấp dịch vụ cho những dự án mà doanh thu không đủ để chi trả cho chi phí đã bỏ ra. + Xây dựng công cụ mô phỏng rủi ro tài chính của dự án khi có sự thay đổi mức phí dịch vụ để quản lý dự án hiệu quả + Quy hoạch dự án và xây dựng chính sách, cơ chế bồi thường, hỗ trợ tái định cư hợp lý. + Mỗi phương tiện khi qua trạm thu phí không kể chiều dài đi được là bao nhiêu đều có mức thu phí là như nhau. Điều này sẽ rất khó khăn cho người dân và doanh nghiệp địa phương nơi đặt trạm thu phí hàng ngày phải di chuyển qua trạm thu phí, tuy rằng đi với quãng đường rất ngắn nhưng lại trả phí rất cao. Do vậy cần quy định về mức thu phí đối với người dân địa phương nơi đặt trạm thu phí. + Xây dựng mức phí, giá dịch vụ trong dự án hợp lý, thỏa mãn nhu cầu của người dân

Nhận dạng rủi ro là việc tìm, phát hiện, xác định, đánh giá ý nghĩa ban đầu một cách có hệ thống và liên tục các rủi ro có thể ảnh hưởng đến dự án và ghi nhận các đặc trưng của nó nhằm mục đích ngăn chặn các yếu tố có thể gây sai lầm và dẫn dự án đến mất an toàn.

3.3. Giải pháp giảm thiểu rủi ro: Là các hoạt động hợp lý để chuyển dịch các rủi ro sao cho có lợi cho sự thành công dự án và giảm thiểu các tác động tiêu cực của các mối đe dọa lên các mục tiêu dự án. Quá trình này nhằm mục đích xác định các hành động ứng phó hiệu quả phù hợp với dự án. Ngoài ra, sẽ có thái độ đối với rủi ro của các bên liên quan và các thỏa thuận quy định trong kế hoạch quản lý rủi ro. Khi các hoạt động phản ứng được áp dụng, chúng sẽ ảnh hưởng đến các mục tiêu dự án và có thể bổ sung thêm các rủi ro mới. Để đối phó với rủi ro, có thể sử dụng một hoặc kết hợp của các giải pháp sau:

* **Giảm thiểu:** là làm giảm khả năng hoặc giảm tác động của một mối đe dọa của rủi ro đến một ngưỡng chấp nhận được. Nó có thể tiêu tốn tài nguyên hoặc thời gian và do đó có thể đại diện cho một sự cân bằng của một mục tiêu với những thứ khác. Phương pháp này được sử dụng rộng rãi nhất và là chiến lược nên được áp dụng.

* **Né tránh:** Né tránh rủi ro liên quan đến việc thay đổi kế hoạch dự án để loại bỏ các rủi ro hoặc bảo vệ các mục tiêu dự án từ tác động của nó. Khi một tổ chức, cá nhân hoặc các bên từ chối chấp nhận rủi ro, điều đó có nghĩa là phải nghĩ đến ngay các giải pháp né tránh rủi ro.

* **Chuyển dịch:** Là một chiến lược để chuyển rủi ro cho một đối tác hoặc bên thứ ba giải quyết tốt hơn một mối đe dọa cụ thể. Ví dụ, chuyển giao tác động của rủi ro tài chính cho một công ty bảo hiểm. Công cụ chuyển nhượng có thể khá đa dạng, không giới hạn việc sử dụng: bảo hiểm, trái phiếu, bảo đảm, bảo lãnh, các điều khoản khuyến khích hoặc không khuyến khích...

* **Chấp nhận:** chiến lược này được áp dụng khi các phương pháp khác không khả thi. Trong phương pháp này, những lợi ích có thể đạt được từ việc chấp nhận rủi ro cần phải được cân đối với các hình phạt. Chấp nhận đòi hỏi việc không hành động trừ khi rủi ro đã thực sự xảy ra. Trong trường hợp này, các kế hoạch dự phòng có thể được phát triển trước thời hạn.

3.4. Phương pháp nghiên cứu

Trên cơ sở nghiên cứu sử dụng một số công cụ hỗ trợ như động não, xem xét tài liệu nghiên cứu có liên quan; dựa vào kiến thức chuyên gia; phỏng vấn chuyên gia; xây dựng bảng câu hỏi liệt kê, tác giả đã nhận dạng được các nhân tố rủi ro trong đầu tư xây dựng các dự án giao thông tại Việt Nam. Qua đó đề xuất giải pháp giảm thiểu tác động của các rủi ro đến đầu tư xây dựng các dự án giao thông tại Việt Nam.

4. NHẬN DẠNG CÁC NHÂN TỐ RỦI RO TRONG ĐẦU TƯ XÂY DỰNG DỰ ÁN GIAO THÔNG Ở VIỆT NAM

Để nhận dạng nhân tố rủi ro trong các dự án cơ sở hạ tầng giao thông tại Việt Nam, tác giả đã sử dụng phương pháp động não kết

hợp nghiên cứu tài liệu có liên quan ở nhiều nước trên thế giới, sau đó xây dựng được bảng câu hỏi liệt kê các rủi ro thông qua ý kiến của các chuyên gia tại Việt Nam, với 31 phiếu điều tra thu về nghiên cứu đã đề xuất nhận dạng được 54 nhân tố rủi ro phân loại thành 8 nhóm rủi ro chính được tổng hợp thông qua Bảng 4.1

5. ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP GIẢM THIỂU RỦI RO TRONG ĐẦU TƯ XÂY DỰNG DỰ ÁN GIAO THÔNG Ở VIỆT NAM

5.1. Định hướng mục tiêu chung của giải pháp

Giải pháp phải thỏa mãn 2 tiêu chí sau: Thứ nhất, phải đáp ứng được sự cân bằng lợi ích cho các bên liên quan trong khống chế và kiểm soát rủi ro. Thứ hai, phải rõ ràng, minh bạch, khả thi và có hiệu quả cao theo mục tiêu của dự án.

Giải pháp bên cạnh góp phần giảm thiểu rủi ro theo hướng chiến lược, mang tính tổng thể, khái quát còn góp phần đề xuất giải pháp theo hướng chi tiết, cụ thể hóa trên cơ sở căn cứ vào từng nguyên nhân gây nên rủi ro và từng nhân tố gây nên rủi ro. Trên cơ sở phân tích thực trạng, nguyên nhân gây nên rủi ro, tác giả đề xuất nhóm các giải pháp giảm thiểu rủi ro cho các bên có liên quan trên góc độ của các chủ thể được tổng hợp thông qua Bảng 5.1.

5.2. Giải pháp chi tiết nhằm giảm thiểu rủi ro trong đầu tư xây dựng dự án giao thông ở Việt Nam

Trên cơ sở các rủi ro đã được nhận dạng, tác giả tiến hành phân tích, đánh giá, xếp hạng các rủi ro, sau đó đề xuất các nhóm giải pháp phù hợp cho các bên có liên quan, được tổng hợp thông qua Bảng 5.1.

6. KẾT LUẬN, KIẾN NGHỊ

6.1. Kết luận

Trên cơ sở sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính tổng hợp từ các tài liệu có liên quan ở Việt Nam và các nước trên thế giới, kết hợp nghiên cứu định lượng qua điều tra khảo sát chuyên gia tại Việt Nam, tác giả đã nhận dạng được nhóm các rủi ro có thể xảy ra trong đầu tư xây dựng dự án giao thông tại Việt Nam. Như vậy, một số nhân tố rủi ro có điểm thống nhất chung giữa các quốc gia phát triển và đang phát triển. Tuy nhiên, bên cạnh đó một số nhân tố rủi ro lại chỉ xuất hiện ở các quốc gia đang phát triển như sự thiếu đồng bộ và không đầy đủ về luật Quốc gia, tình trạng tham nhũng vẫn còn tồn tại, tình trạng chậm trễ trong cấp giấy phép xây dựng, rủi ro quốc hữu hóa và xung công.... Đó chính là do sự khác biệt về môi trường, chính sách của mỗi nước. Do vậy, cần nghiên cứu nhận diện rủi ro phù hợp của mỗi quốc gia nói riêng để có giải pháp kiểm soát và quản lý phù hợp là thực sự cần thiết.

Danh mục đầy đủ các yếu tố rủi ro sẽ là công cụ để giúp các chủ thể có liên quan có giải pháp để kiểm soát và ứng phó với những rủi ro nhằm giảm nhẹ hậu quả do rủi ro mang lại đồng thời góp phần nâng cao hiệu quả của đầu tư xây dựng các dự án giao thông tại Việt Nam

6.2. Kiến nghị

Rủi ro là yếu tố không thể không xảy ra trong đầu tư xây dựng các dự án giao thông tại Việt Nam, do vậy Nhà nước, nhà đầu tư và các tổ chức tín dụng cho vay và các bên liên quan cần phải quan tâm nhiều hơn và tích cực nghiên cứu vấn đề rủi ro trong đầu tư xây dựng các dự án giao thông tại Việt Nam, qua đó đề xuất nhóm các giải pháp giảm thiểu rủi ro phù hợp nhằm làm tăng hiệu quả của dự án, thúc đẩy nhu cầu đầu tư và giúp hiện thực hóa được các dự án giao thông trong giai đoạn hiện nay

Lời cảm ơn

Bài báo đã trình bày về những nghiên cứu thuộc đề tài Khoa học và Công nghệ cấp Cơ sở đang được tiến hành có tiêu đề "

Nghiên cứu đề xuất giải pháp giảm thiểu rủi ro trong quá trình đầu tư xây dựng các dự án giao thông tại Việt Nam". Bài báo được tài trợ bởi Trường Đại học Bách khoa, Đại học Đà Nẵng, với đề tài có mã số T2022 - Q2 - 19. Tác giả xin chân thành cảm ơn Quý phát triển Khoa học và công nghệ của Trường Đại học Bách khoa, Đại học Đà Nẵng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Cristina Checherita và Jonathan Gifford (2007), *Risk Sharing in Public- Private Partnerships: General Considerations and an Evaluation of the U.S. Practice in Road Transportation*, 11th World Conference on Transportation Research (WCTR), to be held in University of California, Berkeley, June 24-28, 2007.
- [2] Do Tien Sy, Veerasak Likhitrungsilp, Masamitsu Onishi, and Phong Thanh Nguyen (2016) "Impacts of Risk factors on the performance of Public – Private Partnership transportation projects in Vietnam", *ASEAN Engineering Journal Part C*, Vol.6 No 1, ISSN 2286-8150 p.7
- [3] Ke Yongjian và Wang Shouqing (2010a), *Understanding the risks in China's PPP projects: ranking of their probability and consequence*, *Engineering, Construction and Architectural Management*, tr. 481-93.
- [4] Ke Yongjian, Wang Shouqing, Chan Albert và Lam Patrick (2010b), "Preferred risk allocation in China's public-private partnership (PPP) projects" *International Journal of Project Management*, 28 (5), tr. 482-92.
- [5] Lemos T., Eaton D., Betts M, Almeida L T (2004), "Risk management in the Lusoponte concession- a case study of the two bridges in Lisbon, Portugal", *International Journal of Project Management* 22 pp 63-73;
- [6] 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
- [7] Michel Barnier (2003), *Guidelines for successful Public Private partnerships*, http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docgener/guides/PPPgguide.htm.
- [8] Mohammed I.Y., Bala K., và Kunya S.U. (2012), "Risk allocation preference in Public-Private partnership infrastructure projects in Nigeria", *Journal of Engineering and Applied Science*, Volume 4, September 2012.
- [9] Ng, A., and Loosemore, M. (2007) Risk allocation in the private provision of public infrastructure. *International Journal of Project Management* 25 (1), 66-76.
- [10] Nunzia Carbonara, Nicola Costantino, Louis Gunnigan and Roberta Pellegrino (2015), *Risk Management in PPP projects: an empirical study on the motorway sector*
- [11] OECD (2008), *Public-Private Partnerships: In Pursuit of Risk Sharing and Value for Money*, Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development Publishing, tr. 125-140
- [12] Philippe Burger, Justin Tyson, Izabela Karpowicz, và Maria Delgado Coelh (2009), *The Effects of the Financial Crisis on Public-Private Partnerships*, IMF, © 2009 International Monetary Fund, tr. 3-22.
- [13] Sachs Tillmann, Tiong Robert và 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. 126-48.
- [14] Thân Thân Sơn, *Nghiên cứu phân bổ rủi ro trong hình thức hợp tác công tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam*, Luận án tiến sỹ, Trường Đại học Giao thông Vận tải Hà Nội, 2016.
- [15] Nguyễn Hồng Thái (2007), *Hợp tác công tư trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông*, Hội thảo quốc tế, Hà Nội - Việt Nam.
- [16] Wang Shouqing, Robert Tiong, L.K., et al (2000), "Evaluation and management of foreign Exchange and revenue risks in China's BOT projects", *Construction Management and Economics* 18, tr. 197-207.