

**HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH**

**NGUYỄN XUÂN CƯỜNG**

**ĐA DẠNG HÓA VỐN ĐẦU TƯ  
XÂY DỰNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM**

**LUẬN ÁN TIẾN SĨ  
CHUYÊN NGÀNH: KINH TẾ CHÍNH TRỊ**

**HÀ NỘI - 2017**

**HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH**

**NGUYỄN XUÂN CƯỜNG**

**ĐA DẠNG HÓA VỐN ĐẦU TƯ  
XÂY DỰNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM**

**LUẬN ÁN TIẾN SĨ**

**CHUYÊN NGÀNH: KINH TẾ CHÍNH TRỊ**

**Mã số: 62 31 01 02**

**NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC: PGS.TS. AN NHƯ HẢI**

**HÀ NỘI - 2017**

## **LỜI CAM ĐOAN**

*Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi. Các số liệu, kết quả nêu trong luận án là trung thực, có nguồn gốc rõ ràng và được trích dẫn đầy đủ theo quy định.*

**Tác giả**

**Nguyễn Xuân Cường**

## MỤC LỤC

	<i>Trang</i>
<b>MỞ ĐẦU</b>	1
<b>Chương 1: TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU CÓ LIÊN QUAN ĐẾN ĐA DẠNG HÓA VỐN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG ĐƯỜNG BỘ</b>	7
1.1. Những nghiên cứu ở nước ngoài có liên quan đến đa dạng hóa vốn đầu tư xây dựng đường bộ	7
1.2. Tình hình nghiên cứu ở trong nước	19
1.3. Kết luận rút ra từ những công trình liên quan đến đề tài luận án và vấn đề cần tiếp tục nghiên cứu	22
<b>Chương 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ ĐA DẠNG HÓA VỐN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM</b>	26
2.1. Vốn đầu tư, tính quy luật và sự cần thiết phải đa dạng hóa vốn đầu tư xây dựng đường bộ ở Việt Nam	26
2.2. Các hình thức, nguyên tắc và điều kiện thực hiện đa dạng hóa vốn đầu tư xây dựng đường bộ	48
2.3. Kinh nghiệm của một số nước về thực hiện đa dạng hóa vốn đầu tư xây dựng đường bộ	61
<b>Chương 3: THỰC TRẠNG ĐA DẠNG HÓA VỐN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM TỪ NĂM 2011 ĐẾN NAY</b>	72
3.1. Bối cảnh về vốn đầu tư xây dựng đường bộ ở Việt Nam trước năm 2011	72
3.2. Cơ chế, chính sách và hình thức thực hiện đa dạng hóa vốn đầu tư xây dựng đường bộ ở Việt Nam từ năm 2011 đến nay	77
3.3. Đánh giá thực trạng đa dạng hóa vốn đầu tư xây dựng đường bộ ở Việt Nam từ năm 2011 đến nay	86
<b>Chương 4: QUAN ĐIỂM VÀ GIẢI PHÁP NHẪM THÚC ĐẨY ĐA DẠNG HÓA VỐN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM</b>	111
4.1. Mục tiêu phát triển giao thông đường bộ Việt Nam và quan điểm thúc đẩy đa dạng hóa vốn đầu tư xây dựng đường bộ đến năm 2025	111
4.2. Các giải pháp thúc đẩy đa dạng hóa vốn đầu tư xây dựng đường bộ ở Việt Nam thời gian tới	122
<b>KẾT LUẬN</b>	145
<b>DANH MỤC CÔNG TRÌNH CỦA TÁC GIẢ ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN</b>	147
<b>DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO</b>	148
<b>PHỤ LỤC</b>	161

## DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

ADB	: Asian Development Bank, tiếng Việt: Ngân hàng Phát triển châu Á
ADF	: Asian Development Fund, tiếng Việt: Quỹ phát triển châu Á
BLT	: Build - Lease - Transfer tiếng Việt: xây dựng - cho thuê-chuyển giao
BOT	: Build - Operate - Transfer, tiếng Việt: xây dựng - kinh doanh - chuyển giao
BT	: Build - Transfer, tiếng Việt: xây dựng - chuyển giao
BTL	: Build - Transfer-Lease tiếng Việt: xây dựng - chuyển giao - cho thuê
BTO	: Build - Transfer -Operate, tiếng Việt: xây dựng - chuyển giao - vận hành
CIEM	: Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương
CTCP	: Công ty cổ phần
DBFO	: Design-Build-Finance-Operate, tiếng Việt: thiết kế - xây dựng - tài chính - kinh doanh (vận hành).
ĐB	: Đường bộ
ĐDH	: Đa dạng hóa
FDI	: Foreign Direct Investment - Đầu tư trực tiếp nước ngoài
GDP	: Gross Domestic Product, tiếng Việt: Tổng giá trị sản phẩm trong nước
GTĐB	: Giao thông đường bộ
GTVT	: Giao thông vận tải
IBRD	: International Bank for Reconstruction and Development, tiếng Việt: Ngân hàng Tái thiết và Phát triển Quốc tế
IDA	: International Development Association, tiếng Việt: Hiệp hội Phát triển Quốc tế (của WB)
KCHT	: Kết cấu hạ tầng
MNEs	: Multinational Cporation - Công ty đa quốc gia

MRG	: Minimum Revenue Guarantee Concept, tiếng Việt: Quỹ bảo lãnh doanh thu tối thiểu
NĐ	: Nghị định
O&M	: Operation and Maintenance, tiếng Việt: Vận hành và Bảo trì
OCR	: Ordinary Capital Resources, tiếng Việt: Nguồn vốn thông thường
ODA	: Official Development Assistance - Hỗ trợ phát triển chính thức
OECD	: Organization for Economic Cooperation and Development, tiếng Việt: Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế
PICKO	: Private Infrastructure Investment Center of Korea, tiếng Việt: Trung tâm đầu tư cơ sở hạ tầng riêng của Hàn Quốc
PIMAC	: Private Infrastructure Investment Management Center, tiếng Việt: Trung tâm quản lý đầu tư hạ tầng tư nhân
PPI	: Private Participation in Infrastructure, tiếng Việt: Tham gia của tư nhân trong kết cấu hạ tầng
PPP	: Public-Private Partnerships, tiếng Việt: Quan hệ đối tác công - tư
PTA	: Preferential Trade Arrangements - Thỏa thuận thương mại ưu đãi
QL	: Quốc lộ
TP	: Thành phố
UBND	: Ủy ban nhân dân
UNCTAD	: United Nation Conference on Trade and Development, tiếng Việt: Hội nghị của Liên hiệp quốc về thương mại và phát triển.
UNIDO	: Tổ chức phát triển công nghiệp Liên Hiệp quốc
USD	: United States dollar - Đô la Mỹ
WB	: World Bank, tiếng Việt: Ngân hàng Thế giới
XĐDB	: Xây dựng đường bộ

## DANH MỤC CÁC BẢNG

	<i>Trang</i>
Bảng 3.1: Năng lực hạ tầng giao thông đường bộ của Việt Nam năm 2010	73
Bảng 3.2: Tổng vốn đầu tư xây dựng quốc lộ ở Việt Nam giai đoạn 2011-2015	87
Bảng 3.3: Nguồn vốn của các chủ đầu tư xây dựng đường quốc lộ ở Việt Nam giai đoạn 2011-2015	91
Bảng 3.4: Kết quả thực hiện các hình thức đa dạng hóa vốn đầu tư xây dựng đường bộ ở Việt Nam đến tháng 3/2016	91

## DANH MỤC CÁC HÌNH

	<i>Trang</i>
Hình 2.1: PPI đầu tư kết cấu hạ tầng toàn cầu năm 2015 và PPI đường bộ trên thế giới 1998-2015	42
Hình 3.1: Tình hình gia tăng của vốn đầu tư tư nhân trong các dự án xây dựng đường quốc lộ ở Việt Nam giai đoạn 2011-2015	89
Hình 3.2: Cơ cấu nguồn vốn đầu tư giao thông đường bộ ở Việt Nam giai đoạn 2011-2015	89
Hình 3.3: Cơ cấu nguồn vốn đa dạng hóa trong tổng vốn xây dựng đường quốc lộ ở Việt Nam năm 2011 và 2015	90
Hình 3.4: Cơ cấu nguồn vốn đa dạng hóa trong các dự án BOT xây dựng đường quốc lộ ở Việt Nam từ năm 1997 đến 3/2016	92
Hình 3.5: Vốn PPP tại các dự án BOT và BT giao thông đường bộ ở Việt Nam từ năm 1997 đến 3/2016	99

## MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài

Giao thông đường bộ (GTĐB) là một bộ phận quan trọng trong hệ thống kết cấu hạ tầng (KCHT) quốc gia, là một ngành kinh tế làm tiền đề cho phát triển các ngành kinh tế, xã hội khác. Sự phát triển của GTĐB sẽ tạo ra điều kiện khơi dậy tiềm năng, thu hút đầu tư và tối ưu hóa các nguồn lực của các ngành công nghiệp, nông nghiệp và các ngành dịch vụ trong nền kinh tế. Chính vì vậy, việc phát triển và hoàn thiện mạng lưới GTĐB luôn là nhiệm vụ quan trọng trong chiến lược phát triển bền vững của mỗi quốc gia. Đầu tư xây dựng mạng lưới GTĐB là một trong các nhiệm vụ được ưu tiên phát triển.

Trong những năm qua, Đảng, Nhà nước và nhân dân ta đã dành sự quan tâm lớn cho đầu tư phát triển GTĐB. Nguồn vốn đầu tư phát triển GTĐB ngày càng lớn và đa dạng. Ngoài nguồn vốn của Nhà nước, đã và đang mở rộng sự tham gia của toàn xã hội, nhất là đầu tư của các doanh nghiệp vào các dự án giao thông và đóng góp tự nguyện của nhân dân vào phát triển giao thông nông thôn. Ngoài nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), vốn ngân sách và trái phiếu chính phủ, các dự án GTĐB còn sử dụng nguồn vốn từ đa dạng hóa (ĐDH) chủ đầu tư theo phương thức xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT) và xây dựng - chuyển giao (BT) và bằng nguồn vốn khác. Các công trình hạ tầng GTĐB hoàn thành và đưa vào khai thác mang lại nhiều lợi ích thiết thực cho người dân và doanh nghiệp, rút ngắn thời gian vận chuyển, tiết kiệm nhiên liệu, giảm chi phí sửa chữa, khấu hao phương tiện. Đã đầu tư xây dựng được một số công trình hiện đại đạt tiêu chuẩn khu vực và quốc tế, góp phần tạo diện mạo mới cho đất nước.

Tuy nhiên, sự phát triển của hệ thống GTĐB ở nước ta vẫn còn nhiều hạn chế, yếu kém, lạc hậu, thiếu đồng bộ và kém tính kết nối. Tính đến cuối năm 2015, trong tổng số gần 20.000 km đường QL của cả nước, chỉ có 47% số km là đường có tiêu chuẩn kỹ thuật cao và trung bình (cấp I, II và III), còn



lại 53% là đường cấp thấp (trong đó cấp IV chiếm 32%, cấp V chiếm 21%). Tỷ lệ đường có chiều rộng nền, mặt đường theo đúng cấp kỹ thuật còn thấp, chủ yếu có yếu tố hình học về bán kính cong, chiều rộng chấu chước; chiều rộng mặt đường trên 7 m có khoảng 46%, mặt đường 5 m đến dưới 7 m khoảng 33%, còn lại là mặt đường có bề rộng dưới 5 m, chất lượng mặt đường xấu, không ít đèo dốc nguy hiểm, đường quanh co khúc khuỷ, có nhiều cua gấp, tầm nhìn hạn chế, độ dốc lớn (phổ biến từ 10 - 12%). Không ít công trình GTĐB chậm tiến độ, kém chất lượng, chi phí cao. GTĐB nước ta vẫn đang là điểm nghẽn, cản trở sự phát triển [72].

Có nhiều nguyên nhân khách quan và chủ quan dẫn đến tình trạng hạn chế này, trong đó có nguồn vốn đầu tư còn thiếu do vẫn chủ yếu dựa vào ngân sách nhà nước, nguồn vốn đi vay từ các ngân hàng thương mại để đầu tư phát triển các dự án giao thông chủ yếu ngắn hạn và không dồi dào. Tuy đã có cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư của xã hội vào phát triển GTĐB theo các hình thức BOT, BT..., nhưng chưa tạo được sự ủng hộ mạnh mẽ và chia sẻ trách nhiệm của các doanh nghiệp và toàn xã hội.

Thiếu vốn đầu tư cho phát triển GTĐB vẫn đang là một vấn đề nan giải, cần được nghiên cứu có hệ thống để tìm giải pháp tháo gỡ, khơi thông dòng chảy. Để góp phần vào giải quyết vấn đề trên, từ thực tiễn hoạt động quản lý trong lĩnh vực GTVT, tác giả lựa chọn đề tài: “***Đa dạng hóa vốn đầu tư xây dựng đường bộ ở Việt Nam***” để nghiên cứu làm Luận án tiến sĩ chuyên ngành Kinh tế chính trị tại Học viện chính trị quốc gia Hồ Chí Minh.

## **2. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu của đề tài**

### **2.1. Mục đích nghiên cứu**

Trên cơ sở hệ thống hoá lý luận và nghiên cứu kinh nghiệm thực tiễn một số nước về đa dạng hóa (ĐDH) vốn đầu tư xây dựng đường bộ (XDĐB), để phân tích, đánh giá thực trạng ĐDH vốn đầu tư XDĐB ở Việt Nam từ năm 2011 đến nay, đề xuất quan điểm và giải pháp nhằm thúc đẩy phát triển nguồn

vốn đầu tư này góp phần nâng cao năng lực và hiện đại hóa hệ thống GTĐB Việt Nam đến năm 2025.

## ***2.2. Nhiệm vụ nghiên cứu***

- Thu nhập tài liệu để hệ thống hóa, bổ sung và phát triển cơ sở lý luận về ĐDH vốn đầu tư XDĐB đáp ứng yêu cầu nâng cao năng lực, hiện đại hóa hệ thống GTĐB góp phần đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa (CNH, HĐH) và hội nhập kinh tế quốc tế của Việt Nam trong giai đoạn mới.

- Tìm hiểu kinh nghiệm thực tiễn ĐDH vốn đầu tư XDĐB của một số nước, rút ra bài học để Việt Nam có thể tham khảo.

- Phân tích và đánh giá thực trạng ĐDH vốn đầu tư XDĐB ở Việt Nam giai đoạn 2011-2015 đến nay, kết quả đạt được, hạn chế và nguyên nhân.

- Đề xuất quan điểm và giải pháp nhằm thúc đẩy ĐDH vốn đầu tư XDĐB ở Việt Nam đến năm 2025.

## **3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu của đề tài**

### ***3.1. Đối tượng nghiên cứu***

Xuất phát từ quan niệm ĐDH vốn đầu tư XDĐB là quá trình chuyển việc đầu tư XDĐB vốn xưa nay là của Nhà nước sang các chủ thể trong và ngoài nước để phát triển ĐB đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng nhanh của xã hội, nên đối tượng nghiên cứu của luận án là quan điểm, cơ chế, chính sách và hình thức thực hiện ĐDH vốn đầu tư XDĐB ở Việt Nam. Chủ thể tham gia ĐDH thuộc các thành phần kinh tế trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, bao gồm các nhà đầu tư là thuộc khu vực nhà nước, khu vực ngoài nhà nước (chủ tư nhân, công ty cổ phần... trong và ngoài nước) hoạt động tại Việt Nam.

### ***3.2. Phạm vi nghiên cứu***

- *Phạm vi về nội dung*

Đề tài luận án hướng vào nghiên cứu các nội dung: tính quy luật, sự cần thiết, các hình thức, nguyên tắc và điều kiện thực hiện ĐDH vốn đầu tư XDĐB ở Việt Nam gắn với yêu cầu phát triển nền kinh tế thị trường định