

# Nhân tố góp phần hình thành ý định tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư của Khu vực tư nhân tại Việt Nam

The critical factors contributing to private sector's behavioral intention to participate in Vietnam Public-Private partnership projects

> HUỖNH THỊ YẾN THẢO<sup>1</sup>, VƯƠNG THỊ THÙY DƯƠNG<sup>2,\*</sup>

<sup>1</sup>Trường Đại học Giao thông vận tải TP.HCM

<sup>2</sup>Trường Đại học Xây dựng Miền Trung

\*Email: vuongthithuyduong@muce.edu.vn

## TÓM TẮT

Nghiên cứu này được thực hiện nhằm phân tích các nhân tố chính góp phần hình thành ý định tham gia các dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP) của khu vực tư nhân tại Việt Nam. Thông qua việc kết hợp thuyết hành vi có kế hoạch (TPB) và mô hình cấu trúc (SEM) cho thấy "Ảnh hưởng của chính quyền", "Nhận thức kiểm soát hành vi" và "Nhận thức rủi ro" có tác động mạnh nhất, trong khi "Thái độ hành vi" và "Chuẩn mực chủ quan" ảnh hưởng ở mức thấp hơn. Các phát hiện nhấn mạnh tầm quan trọng của việc hoàn thiện khung thể chế - pháp luật, tăng cường hỗ trợ năng lực và áp dụng các biện pháp giảm thiểu rủi ro nhằm thúc đẩy sự tham gia của khu vực tư nhân vào các dự án PPP. Nghiên cứu vừa mở rộng hiểu biết về ý định hành vi trong PPPs, vừa cung cấp những hàm ý chính sách quan trọng cho phát triển hạ tầng tại Việt Nam.

**Từ khóa:** Ý định hành vi, khu vực tư nhân, phương thức đối tác công tư, thuyết hành vi kế hoạch, mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM).

## ABSTRACT

This study investigates the critical factors influencing the private sector's intention to participate in Public-Private Partnership (PPP) projects in Vietnam. Integrating the Theory of Planned Behavior (TPB) with Structural Equation Modeling (SEM) showed that Government Influence, Perceived Behavioral Control, and Risk Perception had strong impacts, while Attitude toward Behavior and Subjective Norms demonstrated weaker effects. These results highlight the importance of improving institutional and legal frameworks, enhancing capacity support, and implementing effective risk-mitigation measures to encourage the Private Sector (PRS) participation in PPP projects. The study not only deepens the understanding of Behavioral Intention (BI) in PPPs but also provides important policy implications for infrastructure development in Vietnam.

**Keywords:** Behavioral Intention, private sector, public-private partnership, theory of planned behavior, structural equation modeling.

## 1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trước những hạn chế về nguồn lực công và chính sách tài khóa, đồng thời nhận thức rõ tầm quan trọng của cơ sở hạ tầng (CSHT) đối với tăng trưởng kinh tế, nhiều Chính phủ ngày càng coi khu vực tư nhân (KVTN) là một nguồn tài chính bổ sung nhằm bù đắp khoảng thiếu hụt vốn đầu tư. PPP là mô hình hợp tác chiến lược được áp dụng rộng rãi nhằm tận dụng thế mạnh của cả khu vực công (KVC) và KVTN để triển khai các dự án hạ tầng hiệu quả, bền vững và tiết kiệm chi phí [1]. Mặc dù chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam đã nhấn mạnh sự cần thiết phải ban hành các chính sách thúc đẩy PPP nhằm thu hút đầu tư của KVTN vào các dự án CSHT, song mức độ tham gia của khu vực này vẫn còn thấp và chưa đạt được như kỳ vọng, dù Nhà nước đã thiết lập khung pháp lý PPP thông qua Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14 [2, 3]. Nguyên nhân của tình trạng này chủ yếu xuất

phát từ cơ chế chia sẻ rủi ro chưa rõ ràng, chính sách hỗ trợ của Nhà nước thiếu ổn định, tính khả thi tài chính của dự án chưa đủ hấp dẫn và môi trường pháp lý chưa thực sự thuận lợi cho nhà đầu tư [4]. Bên cạnh đó, các yếu tố hành vi như nhận thức về khả năng kiểm soát, thái độ đối với PPP và chuẩn mực xã hội cũng ảnh hưởng đáng kể đến ý định tham gia của KVTN [5].

Nhiều nghiên cứu quốc tế đã phân tích các khía cạnh liên quan đến sự tham gia của KVTN trong mô hình PPP, tập trung vào quản lý rủi ro [6, 7], các yếu tố thành công then chốt, lựa chọn phương thức thực hiện [8] hoặc những thách thức triển khai. Tại Việt Nam, một số nghiên cứu [9] cũng đã đề cập đến phân bổ rủi ro, mức độ tham gia của KVTN và quản lý rủi ro trong PPP với cả phương pháp định tính và định lượng [2, 3]. Tuy nhiên, những công trình này thường thiếu khung phân tích tích hợp kết hợp lý thuyết hành vi với bối cảnh thực tiễn; hoặc ý định đầu tư của KVTN trong các dự án PPP

vẫn chưa được xem xét toàn diện [2, 3]. Vì vậy, nghiên cứu vận dụng lý thuyết hành vi có kế hoạch (Theory of Planned Behavior - TPB) kết hợp với mô hình phương trình cấu trúc (SEM) nhằm nhận diện các nhân tố tác động đến ý định hành vi (Behavioral Intention - BI) tham gia của KVTN vào dự án CSHT theo phương thức PPP, từ đó đề xuất các khuyến nghị chính sách khả thi.

## 2. TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU

### 2.1. Nghiên cứu về dự án đầu tư xây dựng theo hình thức PPP

Có nhiều nghiên cứu về áp dụng PPP trong dự án đầu tư xây dựng (DA ĐTXD) CSHT, đặc biệt là các công trình giao thông. Phần lớn các nghiên cứu tập trung các khía cạnh chính, bao gồm: (1) phân bổ rủi ro giữa các bên liên quan; (2) mô hình tài chính; (3) khung pháp lý; (4) sự tương tác giữa các bên liên quan; (5) các yếu tố thành công.

Karim [10] phân loại rủi ro dự án PPP thành 10 nhóm, gồm: chính trị, xây dựng, pháp lý, kinh tế, vận hành, thị trường, lựa chọn dự án, tài chính, quan hệ và tự nhiên/môi trường. Trong đó, thay đổi pháp luật, chậm trễ phê duyệt và thu hồi đất được xác định là những rủi ro phổ biến nhất. Ke, et al. [11] chỉ ra rằng KVC có xu hướng giữ lại các rủi ro vĩ mô, chia sẻ rủi ro vi mô và bất khả kháng, đồng thời phân bổ rủi ro mức trung bình cho KVTN. So sánh quốc tế cho thấy Vương quốc Anh chuyển giao rủi ro cho KVTN nhiều nhất, tiếp theo là Hy Lạp, Hồng Kông và Trung Quốc, phản ánh sự khác biệt trong văn hóa quản trị rủi ro. Tại Hy Lạp, KVC chủ yếu chịu trách nhiệm rủi ro vĩ mô, trong khi KVTN tham gia nhiều hơn vào rủi ro trung bình và vi mô. Ngược lại, ở Trung Quốc và Hồng Kông, rủi ro vi mô thường được chia đều giữa hai khu vực. Những khác biệt này tạo nên tầm quan trọng giúp nhà đầu tư quốc tế điều chỉnh chiến lược phù hợp với từng thị trường. Theo Bing, et al. [12], PPP, đặc biệt dưới hình thức Sáng kiến tài chính tư nhân (Private Finance Initiative - PFI) tại Anh, được xem là công cụ hiệu quả để đạt 'giá trị đồng tiền' (Value for money - VfM), nhờ sự kết hợp giữa cạnh tranh đấu thầu, linh hoạt đàm phán và khả năng chuyển dịch một phần rủi ro ra khỏi KVC. Khảo sát thực nghiệm cho thấy rủi ro vĩ mô và vi mô nên do KVC giữ lại hoặc chia sẻ với KVTN, trong khi rủi ro trung bình phù hợp hơn để phân bổ cho KVTN. Tuy nhiên, không phải tất cả các loại rủi ro đều có thể phân bổ rõ ràng, do đó, việc xây dựng khung phân bổ rủi ro hiệu quả ngay từ giai đoạn đầu là cần thiết để tối ưu hóa lợi ích các dự án PPP.

Theo World Bank [13], Công ty mục đích đặc biệt (Special Purpose Vehicle - SPV) được áp dụng phổ biến trong việc cấu trúc KVTN tham gia các hợp đồng PPP. SPV được thành lập nhằm thực hiện một dự án cụ thể, với mục tiêu tách biệt rủi ro và trách nhiệm pháp lý khỏi các chủ thể tham gia. Về mặt tài chính, SPV huy động vốn từ hai nguồn chính: vốn chủ sở hữu (CSH) của các cổ đông và nợ vay từ các tổ chức tín dụng hoặc thông qua phát hành trái phiếu. Trong cơ cấu tài chính các dự án PPP, đầu tư vốn CSH được đặc trưng bởi nguyên tắc 'vào trước, ra sau' [14], khiến nhà đầu tư vốn CSH gánh chịu rủi ro đầu tiên và cao nhất và do đó đòi hỏi mức sinh lợi kỳ vọng cao hơn so với các bên cho vay khác. Để tối ưu hóa cấu trúc vốn và giảm thiểu chi phí, SPV thường sử dụng tỷ lệ nợ vay cao, bởi chi phí vay vốn thường thấp hơn chi phí vốn CSH. Nguồn thu của dự án có thể đến từ phí người dùng hoặc thanh toán của Chính phủ, trong khi các khoản chi bao gồm chi đầu tư ban đầu và chi vận hành, bảo trì dài hạn. Sự thành công tài chính của một dự án PPP phụ thuộc vào cấu trúc hợp đồng và cơ chế phân bổ rủi ro hợp lý giữa nhà nước, nhà đầu tư và bên cho vay.

Khung pháp lý PPP bao gồm toàn bộ hệ thống pháp luật điều chỉnh vòng đời dự án. Để bảo đảm tính khả thi, Chính phủ cần điều chỉnh hoặc bổ sung khuôn khổ pháp lý, cho phép KVTN ký kết và

thực hiện hợp đồng cung cấp dịch vụ công. Trong nhiều trường hợp, yêu cầu này đòi hỏi sửa đổi các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành hoặc ban hành luật chuyên ngành mới. Từ góc độ nhà đầu tư, một khuôn khổ pháp lý hiệu quả phải giải quyết các vấn đề then chốt như: cơ chế phân bổ rủi ro giữa KVC và KVTN, thẩm định phương án tài chính, huy động vốn cho SPV, quản lý và thanh toán vốn nhà nước, quy trình đấu thầu, chế tài xử phạt và cơ chế giải quyết tranh chấp. Làm rõ và củng cố những nội dung này là điều kiện tiên quyết để thu hút KVTN, đặc biệt tại các thị trường đang phát triển như Việt Nam.

Liu, et al. [15] nhấn mạnh chất lượng sản phẩm và hiệu quả quản lý là thước đo cốt lõi đánh giá thành công của dự án PPP. Các yếu tố thành công (Critical Success Factors - CSFs) giúp nhận diện các điều kiện cốt lõi để triển khai dự án hiệu quả. Tại Nigeria, Farquharson [14] xác định 17 yếu tố thúc đẩy tính bền vững trong các dự án hạ tầng PPP, trong đó 05 yếu tố nổi bật gồm: đánh giá hiệu suất dài hạn, hợp đồng minh bạch, động lực mở rộng thị trường, tiêu chí chứng nhận và tiêu chí lựa chọn nhà đầu tư. Các phát hiện nhấn mạnh vai trò quan trọng của quản trị hợp đồng và tính minh bạch đối với sự bền vững của dự án. Trong khi đó, Othman and Khallaf [16] thông qua khảo sát đã nhận diện 03 rào cản chính gồm: thiếu kinh nghiệm, khung pháp lý yếu và bất ổn tài chính. Mặc dù mức độ ảnh hưởng có sự khác biệt giữa các khu vực, nghiên cứu đều khẳng định tầm quan trọng của các khuyến nghị chính sách trong việc giảm thiểu tác động tiêu cực.

Tại Việt Nam, Nguyen, et al. [17] đã xác định 29 rào cản ảnh hưởng đến sự thành công của các dự án PPP, được phân thành 06 nhóm: xã hội-chính trị, pháp lý, thị trường tài chính, quy trình đấu thầu, rủi ro trong giai đoạn thực hiện và quản lý. Kết quả cho thấy các rào cản liên quan đến năng lực quản lý dự án và yếu tố xã hội-chính trị có tác động tiêu cực lớn nhất. Trong bối cảnh này, nhiều vấn đề đã được nghiên cứu gồm: phân bổ rủi ro giữa KVC và KVTN, thu hút KVTN tham gia, cũng như quản lý rủi ro trong các dự án PPP [18]. Tuy nhiên, các nghiên cứu hiện tại còn hạn chế trong việc làm rõ các yếu tố ảnh hưởng đến ý định tham gia của KVTN. Do đó, hướng tiếp cận mới cần tập trung phân tích cơ chế ra quyết định của KVTN trong các DA ĐTXD giao thông theo mô hình PPP, nhằm đề xuất giải pháp thu hút sự tham gia bền vững và hiệu quả của KVTN.

### 2.2. Nghiên cứu về ý định tham gia dự án PPP của KVTN

Một số nghiên cứu quốc tế đã xem xét ý định tham gia dự án PPP từ cả KVTN và KVC. Tại Trung Quốc, Yang, et al. [19] khảo sát 248 đối tượng đến từ các công ty xây dựng, bất động sản, dịch vụ phẩm, bệnh viện tư nhân và tổ chức đầu tư nhằm phân tích ý định và hành vi của KVTN trong các dự án chăm sóc sức khỏe. Kết quả cho thấy thái độ hành vi, chuẩn mực chủ quan, nhận thức kiểm soát hành vi và các điều kiện thuận lợi đều ảnh hưởng tích cực đến BI, trong khi BI có mối quan hệ chặt chẽ với hành vi thực tế. Nhằm nâng cao tính thuyết phục của mô hình TPB, nghiên cứu đã bổ sung biến "Các điều kiện thuận lợi", gồm: chính sách hỗ trợ đã được ban hành nhằm thúc đẩy đầu tư vốn tư nhân, có hướng dẫn chính thức thiết lập quan hệ đối tác với KVC và đào tạo cần thiết để tham gia cung cấp dịch vụ y tế.

Trong khi đó, Luo, et al. [20] cũng áp dụng TPB để phân tích ý định tham gia của công chúng vào các dự án PPP. Nghiên cứu chỉ ra rằng "rủi ro cảm nhận" có tác động mạnh mẽ hơn "lợi ích cảm nhận", và nhóm yếu tố "thái độ hành vi" có ảnh hưởng lớn hơn so với "chuẩn mực chủ quan". Từ đó, tác giả khuyến nghị các biện pháp nhằm tăng cường sự tham gia của công chúng. Ngoài ra, một nghiên cứu khác [21] cho thấy rằng để thu hút sự tham gia của KVTN

vào các dự án PPP, Chính phủ cần cải thiện mức tín dụng và đưa ra những phần thưởng hợp lý.

Áp dụng TPB trong một số ít các nghiên cứu kể trên cho thấy khả năng giải thích mạnh mẽ BI của cả cá nhân lẫn tổ chức [22, 23]. TPB đặc biệt hữu ích trong việc phân tích ý định tham gia của KVTN vào các dự án PPP hạ tầng giao thông, giúp nhận diện các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định tham gia. Tuy nhiên, để vận dụng hiệu quả trong bối cảnh này, cần bổ sung các yếu tố đặc thù ngoài phạm vi TPB truyền thống, chẳng hạn như: môi trường pháp lý; điều kiện tài chính và chính sách công - những yếu tố vốn có tác động đáng kể đến hành vi của KVTN. Do đó, bên cạnh ba nhóm biến cố điển của TPB gồm: Thái độ hành vi (AB); Chuẩn mực chủ quan (SN); Nhận thức kiểm soát hành vi (PBC), cần xem xét thêm các yếu tố phù hợp với bối cảnh quốc gia và đặc thù dự án [21].

### 3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU VÀ TRÌNH BÀY DỮ LIỆU

Nhóm tác giả sử dụng phương pháp định tính (nghiên cứu tài liệu, ý kiến chuyên gia và bảng câu hỏi) và phương pháp định lượng (thống kê mô tả, SEM) để xác định các nhân tố góp phần hình thành ý định tham gia dự án PPP của KVTN tại Việt Nam.

Đầu tiên, nghiên cứu tài liệu được thực hiện nhằm nhận dạng sơ bộ các yếu tố ảnh hưởng đến ý định tham gia của KVTN vào DAĐT hạ tầng giao thông PPP tại Việt Nam. Việc tổng hợp các nghiên cứu trong và ngoài nước giúp hình thành danh sách ban đầu các yếu tố và tiêu chí đánh giá liên quan.

Kế đến, nhóm tác giả tổ chức thảo luận với 10 chuyên gia gồm lãnh đạo doanh nghiệp tư nhân, nhà hoạch định chính sách về PPP

Bảng 1. Kết quả thống kê dữ liệu [2, 3]

TT	Mã hóa	Biến độc lập	Giá trị lớn nhất	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị trung bình	Xếp hạng
<b>I</b>	<b>AB</b>	<b>Nhóm các yếu tố liên quan đến thái độ của KVTN khi tham gia dự án PPP</b>				
1	AB1	Công ty có thể gia tăng lợi nhuận khi tham gia vào dự án PPP	1	5	3.575	9
2	AB2	Công ty có thể gia nhập thị trường xây dựng CSHT khi tham gia vào dự án PPP	1	5	3.600	7
3	AB3	Công ty có thể tăng thị phần trong nền công nghiệp xây dựng	1	5	3.592	8
4	AB4	Công ty có thể nhận được một số đặc quyền chính trị khi tham gia vào dự án PPP	1	5	3.225	18
5	AB5	Công ty có thể xây dựng/gia tăng danh tiếng và hình ảnh xã hội khi tham gia vào dự án PPP	1	5	3.750	1
<b>II</b>	<b>SN</b>	<b>Nhóm các yếu tố liên quan đến chuẩn mực chủ quan của các bên liên quan</b>				
1	SN1	Phần lớn các đối thủ cạnh tranh tham gia vào dự án PPP và đạt được kết quả tích cực	1	5	2.983	20
2	SN2	Chính quyền có nhiều chính sách nhằm khuyến khích KVTN tham gia vào dự án PPP	1	5	3.458	13
3	SN3	Các ngành công nghiệp khác hỗ trợ công ty khi tham gia vào dự án PPP	1	5	2.900	21
4	SN4	Các tổ chức tài chính có chính sách hỗ trợ công ty tham gia vào dự án PPP	1	5	3.508	10
<b>III</b>	<b>PBC</b>	<b>Nhóm các yếu tố liên quan đến nhận thức kiểm soát hành vi</b>				
1	PBC1	Công ty có đủ nguồn lực tài chính để tham gia dự án PPP	1	5	3.692	4
2	PBC2	Công ty có thể mạnh về kỹ thuật, công nghệ để tham gia vào dự án PPP	1	5	3.750	1
3	PBC3	Công ty có kinh nghiệm tham gia vào các dự án PPP	1	5	3.708	3
4	PBC4	Công ty có thể kêu gọi vốn đầu tư từ các tổ chức tài chính khi tham gia dự án PPP	1	5	3.675	5
5	PBC5	Công ty có mối quan hệ hợp tác tốt với chính quyền	1	5	3.608	6
<b>IV</b>	<b>GI</b>	<b>Nhóm các yếu tố liên quan đến sự ảnh hưởng của chính quyền</b>				
1	GI1	Chính quyền có thể tạo ra môi trường công bằng, cạnh tranh cho sự phát triển của dự án PPP	1	5	3.475	12
2	GI2	Nhiều quy định và chính sách được ban hành đảm bảo sự phát triển của dự án PPP	1	5	3.483	11
3	GI3	Chính quyền tham gia hợp đồng PPP một cách liêm chính	1	5	3.392	14
4	GI4	Chính quyền cung cấp một phần tài chính cho công ty khi tham gia dự án PPP	1	5	3.217	19

và các nhà nghiên cứu PPP với mục đích xác định các yếu tố thúc đẩy sự tham gia của KVTN vào các dự án PPP. Một bảng câu hỏi chuyên gia được thiết kế nhằm làm rõ một số nội dung như: mức độ phù hợp của các yếu tố TPB trong bối cảnh Việt Nam, các yếu tố bên ngoài cần bổ sung vào mô hình và những nhân tố đặc thù ảnh hưởng đến Ý định hành vi (BI) của KVTN. Kết quả cho thấy, ngoài ba cấu phần truyền thống của TPB gồm: Thái độ hành vi (Attitude towards Behavior - AB), Chuẩn mực chủ quan (Subjective Norms - SN) và Nhận thức kiểm soát hành vi (Perceived Behavioral Control - PBC), mô hình cần bổ sung thêm hai nhân tố: Ảnh hưởng của chính quyền (Government Influence - GI) và Nhận thức rủi ro (Risk Perception - RP).

Sau khi các nhân tố được xác định, nghiên cứu tiến hành khảo sát chính thức bằng bảng câu hỏi (BCH), một công cụ hữu hiệu để thu thập đánh giá từ các chuyên gia có kinh nghiệm [24]. Việc thiết lập BCH trải qua hai giai đoạn: thiết kế BCH thử nghiệm và triển khai BCH chính thức. Tổng cộng 120 phản hồi hợp lệ được thu thập từ các đối tượng thuộc KVTN tại Việt Nam, trong đó 46.63% đối tượng khảo sát có kinh nghiệm từ 3 năm trở lên tham gia các dự án hạ tầng PPP giúp đảm bảo cả chiều sâu lẫn chiều rộng cho các nhận định thu thập được. Đáng chú ý, 60.83% đối tượng khảo sát là các quản lý cấp cao tham gia khảo sát làm tăng độ tin cậy của việc đánh giá về hành vi ra quyết định. Tỷ lệ doanh nghiệp tham gia gồm 63.33% trong nước và 36.67% quốc tế, mang lại sự đa dạng trong góc nhìn và cho phép so sánh nhận thức về môi trường PPP tại Việt Nam. Kết quả dữ liệu thống kê được trình bày tại Bảng 1.

TT	Mã hóa	Biến độc lập	Giá trị lớn nhất	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị trung bình	Xếp hạng
5	GI5	Chính quyền hợp tác với các tổ chức tài chính nhằm hỗ trợ, kêu gọi vốn đầu tư khi công ty tham gia dự án PPP	1	5	3.383	15
<b>V</b>	<b>RP</b>	<b>Nhóm các yếu tố liên quan đến rủi ro nhận thức</b>				
1	RP1	Các rủi ro của dự án PPP được phân bổ một cách công bằng giữa KVC và KVTN	1	5	3.267	17
2	RP2	Rủi ro được chia sẻ trong trường hợp giảm hoặc tăng doanh thu	1	5	3.367	16

#### 4. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ THẢO LUẬN

Mô hình SEM là sự kết hợp giữa phân tích nhân tố và phân tích hồi quy trong một khung phân tích chung cho phép có thể xử lý đồng thời các biến tiềm ẩn và các biến quan sát trong cùng một phân tích [25]. Nghiên cứu này áp dụng quy trình hai giai đoạn do Singh, et al. [26] đề xuất, gồm: đánh giá mức độ phù hợp của mô hình bằng CFA và SM và mô tả các quan hệ nhân quả giữa các biến

Bảng 2. Kết quả đánh giá độ phù hợp của mô hình [2]

Fit Index	Value	Threshold	Evaluation
Chi-square/df	1.276	< 3.00	Excellent
RMSEA	0.048	< 0.08	Good fit
CFI	0.956	> 0.90	Excellent
TLI	0.949	> 0.90	Excellent
GFI	0.829	> 0.80	Acceptable
SRMR	0.051	< 0.08	Good

Viết tắt: Chi-square/df - Chi-square chia cho bậc tự do; RMSEA - Sai số xấp xỉ trung bình bình phương gốc; CFI - Chỉ số phù hợp so sánh; TLI - Chỉ số Tucker-Lewis; GFI - Chỉ số độ phù hợp tốt; SRMR - Phần dư trung bình bình phương gốc chuẩn hóa; PCLOSE: Giá trị P của độ phù hợp chặt chẽ

Bảng 3. Kết quả tác động của các nhóm yếu tố [2]

Các giả thuyết	Mối quan hệ/ Đường dẫn	Hệ số chuẩn hóa	Critical Ratio (CR)	P-value	Các kết quả
H1	AB → BI	0.175	2.229	0.026	Supported
H2	SN → BI	0.192	2.239	0.025	Supported
H3	PBC → BI	0.264	2.942	0.003	Supported
H4	GI → BI	0.269	2.471	0.013	Supported
H5	RP → BI	0.263	2.579	0.01	Supported

Bảng 4. Kết quả tác động của các biến thành phần trong nhóm yếu tố

Mối quan hệ/ Đường dẫn	Hệ số chưa chuẩn hóa	S.E.	Critical Ratio (CR)	P-value	Hệ số đã chuẩn hóa
GI → GI1	1				0.84
GI → GI2	0.964	0.085	11.337	***	0.845
GI → GI3	1.03	0.087	11.893	***	0.871
GI → GI4	1.012	0.104	9.782	***	0.767
GI → GI5	1.015	0.102	9.942	***	0.776
PBC → PBC1	1				0.697
PBC → PBC2	1.171	0.15	7.79	***	0.813
PBC → PBC3	1.162	0.149	7.795	***	0.813
PBC → PBC4	0.81	0.137	5.925	***	0.598
PBC → PBC5	0.826	0.133	6.209	***	0.629
RP → RP1	1				0.831
RP → RP2	1.023	0.125	8.161	***	0.841
SN → SN1	1				0.696
SN → SN2	0.881	0.124	7.083	***	0.738
SN → SN3	1.124	0.145	7.779	***	0.84
SN → SN4	0.906	0.131	6.928	***	0.719
AB → AB1	1				0.796

tiềm ẩn nhằm kiểm định các giả thuyết và xác định ảnh hưởng trực tiếp, gián tiếp giữa các yếu tố trong mô hình tổng thể [27].

CFA được sử dụng để kiểm định mô hình đo lường dựa trên các chỉ số phù hợp trình bày tại Bảng 2, qua đó xác nhận tính hợp lệ thống kê và khả năng phản ánh chính xác mối quan hệ giữa các cấu trúc lý thuyết và các biến quan sát.

Do mô hình cấu trúc được xây dựng dựa trên mô hình đo lường đã được kiểm định, các chỉ số đánh giá độ phù hợp tổng thể giữa phân tích CFA và phân tích SEM là nhất quán. Bảng 3, Bảng 4 trình bày kết quả của SEM về ý định và hành vi tham gia vào các dự án giao thông PPP tại Việt Nam của KVTN.

Mối quan hệ/ Đường dẫn	Hệ số chưa chuẩn hóa	S.E.	Critical Ratio (CR)	P-value	Hệ số đã chuẩn hóa
AB → AB2	0.941	0.112	8.432	***	0.751
AB → AB3	1.11	0.122	9.134	***	0.806
AB → AB4	1.174	0.152	7.738	***	0.697
AB → AB5	0.822	0.107	7.697	***	0.694
BI → BI1	1				0.777
BI → BI2	1.068	0.111	9.641	***	0.833
BI → BI3	1.196	0.125	9.578	***	0.828
BI → BI4	1.009	0.12	8.432	***	0.744

Kết quả tại Bảng 3 và Bảng 4 cho thấy toàn bộ các mối quan hệ giả thuyết đều có ý nghĩa thống kê ( $p$ -value < 0.05), qua đó khẳng định tính đúng đắn của các giả thuyết từ H1 đến H5. Trong năm yếu tố dự báo, Ảnh hưởng của chính quyền (GI) có tác động mạnh nhất đến Ý định tham gia dự án PPP của KVTN với  $\beta = 0.269$ . Trong nhóm GI, biến “Chính quyền tham gia hợp đồng PPP một cách liêm chính” (GI3) có hệ số chuẩn hóa cao nhất ( $\beta = 0.871$ ), nhấn mạnh tầm quan trọng của tính minh bạch, công bằng và sự nhất quán trong quá trình quản lý nhà nước. Dữ liệu thực tiễn giai đoạn 1997-2019 cho thấy dù Việt Nam đã ban hành nhiều nghị định PPP và thu hút hơn 1.609.295 tỷ đồng cho 336 dự án (chủ yếu trong giao thông), các quy định về chia sẻ rủi ro, giám sát doanh thu và giải quyết tranh chấp vẫn chưa rõ ràng. Trước khi ban hành Nghị định 63/2018/NĐ-CP của Chính phủ, mức độ minh bạch thông tin còn thấp, góp phần làm giảm niềm tin của KVTN. Việc ban hành Luật PPP 2020 và Nghị định 35/2021/NĐ-CP của Chính phủ đã tạo khuôn khổ pháp lý tốt hơn, nhưng theo ADB [28], Việt Nam vẫn đối mặt thách thức về thực thi, chuẩn hóa quy trình và phân bổ rủi ro. Điều này khiến nhiều nhà đầu tư và nhất là nhà đầu tư quốc tế vẫn do dự trong quyết định tham gia dự án PPP. Kết quả này phù hợp với các nghiên cứu trước như [6], cho thấy vai trò đặc biệt quan trọng của chính quyền trong bối cảnh thể chế mới nổi.

Tiếp đến, nhóm yếu tố Nhận thức kiểm soát hành vi (PBC) cũng có ảnh hưởng mạnh ( $\beta = 0.264$ ,  $p$ -value = 0.003). Hai biến đóng góp lớn nhất là PBC2 (thế mạnh kỹ thuật – công nghệ) và PBC3 (kinh nghiệm triển khai dự án PPP tại Việt Nam), đều có  $\beta = 0.813$ . Điều này phản ánh doanh nghiệp coi trọng năng lực nội tại và hiểu biết thị trường. Các biến khác như PBC1 (năng lực tài chính), PBC5 (hợp tác với chính quyền) và PBC4 (khả năng huy động vốn) cũng có vai trò quan trọng. Năm 2020, cả nước có 25 dự án PPP được đầu thầu rộng rãi với tổng mức đầu tư 6.482 tỷ đồng, nhưng không có nhà đầu tư nước ngoài trúng thầu [29], cho thấy kinh nghiệm tham gia PPP tại Việt Nam (PBC3) giúp doanh nghiệp có lợi thế rõ rệt, mặt khác phản ánh rào cản đối với các nhà đầu tư mới hoặc các nhà đầu tư nước ngoài thiếu kinh nghiệm hoặc chưa thích nghi với thị trường Việt Nam. Đến năm 2022, 10 dự án mới được phê duyệt và 14 đang được triển khai các bước chuẩn bị đầu tư với quy mô 235.000 tỷ đồng [30], trong đó đa phần các dự án có quy mô lớn và yêu cầu kỹ thuật cao, càng chứng tỏ năng lực công nghệ và kinh nghiệm là điều kiện tiên quyết để hình thành ý định tham gia PPP của KVTN. Nhiều doanh nghiệp Việt Nam có kinh nghiệm hạn chế trong triển khai dự án PPP, đồng thời bị ràng buộc bởi các yếu tố như hạn chế về vốn, hiểu biết pháp lý và năng lực kỹ thuật. Chính vì vậy, nhận thức kiểm soát hành vi và tác động chính sách từ phía chính quyền trở thành những yếu tố đặc biệt quan trọng trong việc hình thành ý định tham gia của KVTN.

Nhóm Nhận thức rủi ro (RP) có ảnh hưởng đáng kể đến BI của KVTN ( $\beta = 0.263$ ), khẳng định vai trò trung tâm của yếu tố quản lý rủi ro trong môi trường PPP và điều này ủng hộ quan điểm của Zhang [31], người cho rằng phân bổ rủi ro và tính minh bạch là những mối quan tâm được KVTN nhắc đến nhiều nhất trong các mô

hình PPP. Trái ngược với một số nghiên cứu xem nhận thức rủi ro chỉ là yếu tố tác động gián tiếp, kết quả nghiên cứu này cho thấy ảnh hưởng trực tiếp và mạnh mẽ về mặt thống kê, làm nổi bật tầm quan trọng thực tiễn của yếu tố này trong bối cảnh PPP hiện nay tại Việt Nam. Luật PPP năm 2020 đã cải thiện khung pháp lý nhưng rủi ro thể chế vẫn đáng ngại, gồm: thiếu nhất quán giữa các cơ quan, phân chia rủi ro chưa rõ ràng, chậm trễ trong phản hồi từ các cơ quan chức năng, cơ chế hỗ trợ tài chính chưa rõ ràng. Theo ADB [51], sự thiếu thống nhất trong hướng dẫn giữa các cơ quan làm tăng nhận thức về rủi ro và giảm sự hấp dẫn của các dự án PPP. Thân Thanh Sơn chỉ ra nguy cơ quốc hữu hóa, thay đổi chính sách, vi phạm cam kết và thiếu bảo lãnh doanh thu đều tác động tiêu cực đến ý định đầu tư, chẳng hạn như dự án BOT cầu Phú Mỹ bị ảnh hưởng do lưu lượng xe thấp hơn dự báo và việc không hoàn thành công trình kết nối như cam kết, dẫn đến rủi ro lớn cho nhà đầu tư. Tác giả này chỉ ra rằng chỉ 5/102 dự án PPP khảo sát tại Việt Nam có kế hoạch phân bổ rủi ro rõ ràng từ đầu, điều này làm nổi bật nhu cầu cấp thiết về minh bạch thể chế và cơ chế chia sẻ rủi ro rõ ràng để củng cố niềm tin và giảm nhận thức rủi ro của KVTN, qua đó thúc đẩy BI của KVTN vào dự án PPP. Biến cạnh tranh giữa doanh nghiệp lại có ảnh hưởng yếu ( $\beta = 0.696$ ), phản ánh bối cảnh PPP tại Việt Nam chịu tác động nhiều hơn bởi yếu tố thể chế. Với AB, hai biến AB3 (tăng thị phần) và AB1 (gia tăng lợi nhuận) có hệ số cao nhất (0.806 và 0.796), khẳng định động cơ kinh tế là yếu tố tâm lý trọng tâm. KVTN xem PPP là cơ hội mở rộng kinh doanh và đạt lợi ích tài chính. Phát hiện này phù hợp với Li, et al. [32], nhấn mạnh vai trò hỗ trợ của thái độ và áp lực xã hội trong ý định hợp tác PPP.

Mặc dù nhóm Thái độ hành vi (AB) và Chuẩn mực chủ quan (SN tuy có hệ số thấp hơn (AB:  $\beta = 0.175$ ; SN:  $\beta = 0.192$ ), nhưng vẫn góp phần quan trọng vào Ý định tham gia dự án PPP. Trong nhóm Chuẩn mực chủ quan (SN), yếu tố hỗ trợ từ các ngành liên quan và chính sách khuyến khích thể hiện ảnh hưởng xã hội tích cực. Ngược lại, yếu tố cạnh tranh giữa các doanh nghiệp lại có ảnh hưởng yếu ( $\beta = 0.696$ ), phản ánh bối cảnh PPP tại Việt Nam chịu tác động nhiều hơn bởi yếu tố thể chế. Đối với nhóm Thái độ hành vi (AB), hai biến AB3 - tăng thị phần và AB1 - gia tăng lợi nhuận có hệ số chuẩn hóa lần lượt là 0.806 và 0.796, phản ánh động cơ kinh tế là yếu tố tâm lý chủ đạo thúc đẩy ý định đầu tư. KVTN xem PPP là cơ hội mở rộng kinh doanh và đạt lợi ích tài chính. Phát hiện này phù hợp với Li, et al. [32], nhấn mạnh vai trò hỗ trợ của thái độ và áp lực xã hội trong ý định hợp tác PPP. Kết quả cho thấy mô hình giải thích được 75.9% phương sai của Ý định hành vi ( $R^2 = 0.759$ ), cho thấy khả năng giải thích mạnh mẽ. Bên cạnh đó, tất cả các tương quan giữa các cấu trúc đều dương và có ý nghĩa, chẳng hạn như giữa GI và RP ( $r = 0.662$ ) và giữa AB và GI ( $r = 0.422$ ), và những kết quả này tiếp tục khẳng định tính hợp lý của mô hình cấu trúc, đồng thời cho thấy sự tương tác giữa các yếu tố thể chế và tâm lý trong quá trình ra quyết định tham gia các dự án đầu tư công trình giao thông theo hình thức PPP tại Việt Nam.

## 5. KẾT LUẬN

Nghiên cứu này đã kết hợp Thuyết hành vi có kế hoạch (TPB) và mô hình SEM nhằm phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến ý định hành vi của KVTN trong việc tham gia các dự án CSHT giao thông PPP tại Việt Nam. Kết quả định lượng chỉ ra rằng Ảnh hưởng của chính quyền (GI), Nhận thức kiểm soát hành vi (PBC) và Nhận thức rủi ro (Risk Perception - RP) đều có tác động có ý nghĩa thống kê đến Ý định hành vi (BI) của KVTN. Phát hiện này nhấn mạnh vai trò tương tác giữa các yếu tố thể chế và tâm lý hành vi trong việc lý giải quyết định đầu tư PPP. Sự liêm chính, minh bạch của chính quyền; năng lực kỹ thuật, kinh nghiệm của các doanh nghiệp; và khả năng đánh giá, quản lý rủi ro là nền tảng cốt yếu để thúc đẩy KVTN tham gia hiệu quả vào các dự án PPP. Nghiên cứu khuyến nghị rằng việc tăng cường minh bạch thể chế, tiêu chuẩn hóa quy trình quản lý rủi ro và nâng cao năng lực của các doanh nghiệp tư nhân là những ưu tiên hiệu quả hơn so với các biện pháp hỗ trợ tài chính đơn thuần.

Mặc dù phạm vi khảo sát giới hạn tại Việt Nam có thể ảnh hưởng đến khả năng khái quát hóa, nghiên cứu này đã thiết lập một nền tảng vững chắc cho các nghiên cứu so sánh liên vùng và liên ngành trong tương lai. Hướng nghiên cứu tiếp theo có thể tập trung vào việc xác định các yếu tố đặc thù trong từng lĩnh vực hoặc so sánh mô hình ý định hành vi giữa các quốc gia, nhằm mục tiêu phát triển bền vững các dự án PPP và tăng cường hợp tác hiệu quả giữa KVC và KVTN.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. The World Bank, *Public-Private Partnerships: Reference Guide Version 3*. The World Bank, 2017.
- [2]. H. T. Y. Thao and V. T. T. Duong, "The Critical Factors Contributing to Private Sector's Behavioral Intention: A Case Study of Vietnam Construction Public-Private Partnership Projects," *Engineering, Technology & Applied Science Research*, vol. 15, No. 5, pp. 27741-27748, 2025.
- [3]. H. T. Y. Thảo, V. T. T. Dương, T. T. Q. Như, and V. C. Hậu, "Ý định tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP) của khu vực tư nhân: Tiếp cận từ lý thuyết hành vi có kế hoạch (TPB)," *Tạp chí Xây dựng*, no. 07.2025, pp. 195-199, 2025.
- [4]. N. Thai, L. Quan, and L. Huyen, "Factors Affecting private sector investment intention in the road infrastructure PPP projects in Viet Nam," in *CIGOS 2021, Emerging Technologies and Applications for Green Infrastructure*, ed: Springer Nature Singapore, 2021.
- [5]. I. Ajzen, "The Theory of planned behavior," *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 1991.
- [6]. M. P. Abednego and S. O. Ogunlana, "Good project governance for proper risk allocation in public-private partnerships in Indonesia," *International Journal of Project Management*, vol. 24, no. 7, pp. 622-634, 2006/10/01/ 2006, doi: <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2006.07.010>.
- [7]. R. O.-K. Albert P.C. CHAN, Yi HU, Yun LE, "A fuzzy model for assessing the risk exposure of procuring infrastructure mega-projects through public-private partnership: The case of Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge," *Front. Eng.*, vol. 5, no. 1, pp. 64-77, 2018-03-21 2018, doi: [10.15302/j-fem-2018067](https://doi.org/10.15302/j-fem-2018067).
- [8]. H. Liu, "PPP Project Social Capital Selection Based on Fuzzy Network Analysis," *Finance and Accounting Monthly*, vol. 32, pp. 50-54, 2016.
- [9]. Đ. T. Sỹ, N. A. Thư, and T. N. N. Nam, "Mô hình đánh giá sự sẵn sàng đầu tư của khu vực tư nhân trong các dự án PPP giao thông ở Việt Nam" *Tạp chí Xây dựng*, no. 3/2019, pp. 150-155, 2019.
- [10]. N. A. Abd Karim, "Risk Allocation in Public Private Partnership (PPP) Project: A Review on Risk Factors," (in en), *International Journal of Sustainable Construction Engineering and Technology*, vol. 2, no. 2, pp. 1-16, 2011. [Online]. Available: <https://penerbit.uthm.edu.my/ojs/index.php/IJSCET/article/view/344>.
- [11]. Y. Ke, S. Wang, and P. C. Chan Albert, "Risk Allocation in Public-Private Partnership Infrastructure Projects: Comparative Study," *Journal of Infrastructure Systems*, vol. 16, no. 4, pp. 343-351, 2010/12/01 2010, doi: [10.1061/\(ASCE\)IS.1943-555X.0000030](https://doi.org/10.1061/(ASCE)IS.1943-555X.0000030).
- [12]. L. Bing, A. Akintoye, P. J. Edwards, and C. Hardcastle, "The allocation of risk in PPP/PFI construction projects in the UK," *International Journal of Project Management*, vol. 23, no. 1, pp. 25-35, 2005/01/01/ 2005, doi: <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2004.04.006>.
- [13]. World Bank, "Finance Structures for PPP," *Public-Private Partnership Resource Center*, US. [Online]. Available: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/finance-structures-ppp>
- [14]. Farquharson and e. al., *A Guide for Hiring and Managing Advisors for Private Participation in Infrastructure*. Washington, DC: Public-Private Infrastructure Advisory Facility, 2001.
- [15]. T. Liu, Y. Wang, and S. Wilkinson, "Identifying critical factors affecting the effectiveness and efficiency of tendering processes in Public-Private Partnerships (PPPs): A comparative analysis of Australia and China," *International Journal of Project Management*, vol. 34, no. 4, pp. 701-716, 2016/05/01/ 2016, doi: <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2016.01.004>.
- [16]. K. Othman and R. Khallaf, "Identification of the Barriers and Key Success Factors for Renewable Energy Public-Private Partnership Projects: A Continental Analysis," *Buildings*, vol. 12, no. 10, p. 1511, 2022. [Online]. Available: <https://www.mdpi.com/2075-5309/12/10/1511>.
- [17]. H. D. Nguyen, T. A. Nguyen, V. V. Doan, and C. N. Dang, "Assessing critical barriers and success factors of PPP projects in emerging economies: a case of Vietnam," *Journal of Engineering, Design and Technology*, vol. 23, no. 3, pp. 792-811, 2025, doi: [10.1108/JEDT-08-2023-0340](https://doi.org/10.1108/JEDT-08-2023-0340).
- [18]. Đỗ Tiến Sỹ, Nguyễn Anh Thư, and T. N. N. Nam, "Mô hình đánh giá sự sẵn sàng đầu tư của khu vực tư nhân trong các dự án PPP giao thông ở Việt Nam," *Tạp chí Xây dựng*, no. 3/2019, pp. 150-155, 2019.
- [19]. J. Yang, L. Song, X. Yao, Q. Cheng, Z. Cheng, and K. Xu, "Evaluating the Intention and Behaviour of Private Sector Participation in Healthcare Service Delivery via Public-Private Partnership: Evidence from China," *Journal of Healthcare Engineering*, vol. 2020, no. 1, p. 5834532, 2020, doi: <https://doi.org/10.1155/2020/5834532>.
- [20]. Z. Luo, J. Li, Z. Wu, S. Li, and G. Bi, "Investigating the Driving Factors of Public Participation in Public-Private Partnership (PPP) Projects-A Case Study of China," *International Journal of Environmental Research and Public Health*, vol. 19, no. 9, p. 5192, 2022. [Online]. Available: <https://www.mdpi.com/1660-4601/19/9/5192>.
- [21]. Y. Zhang, J. Gu, M. Shan, Y. Xiao, and A. Darko, "Investigating Private Sectors' Behavioral Intention to Participate in PPP Projects: An Empirical Examination Based on the Theory of Planned Behavior," *Sustainability*, vol. 10, no. 8, p. 2692, 2018. [Online]. Available: <https://www.mdpi.com/2071-1050/10/8/2692>.
- [22]. X. Zheng, Y. Lu, Y. Le, Y. Li, and J. Fang, "Formation of interorganizational relational behavior in megaprojects: Perspective of the extended theory of planned behavior," *Journal of Management in Engineering*, vol. 34, no. 1, p. 04017052, 2018.
- [23]. T. Tang, "Research on Bidding Decision-Making of PPP Project Based on the Theory of Planned Behavior and Prospect Theory," *Tianjin University Tianjin, China*, 2016.
- [24]. G. Marshall, "The purpose, design and administration of a questionnaire for data collection," (in E), *Radiography*, vol. 11, no. 2, pp. 131-136, 2005.
- [25]. J. F. Hair, W. C. Black, B. J. Babin, and R. E. Anderson, *Multivariate Data Analysis*, 7 ed. New York: Pearson, 2010.
- [26]. M. P. Singh, A. Chakraborty, and M. Roy, "Developing an extended theory of planned behavior model to explore circular economy readiness in manufacturing MSMEs, India," *Resources, Conservation and Recycling*, vol. 135, pp. 313-322, 2018/08/01/ 2018, doi: <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2017.07.015>.
- [27]. B. M. Byrne, *Structural Equation Modeling with AMOS: Basic Concepts, Applications, and Programming 3ed*. Routledge, 2016.
- [28]. ADB, "Socialist Republic of Viet Nam: Public-Private Partnerships, Private Sector Development, and State-Owned Enterprise Reform", 2024. [Online]. Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/54445/54445-001-tacr-en.pdf>
- [29]. T. Dũng, "Thu hút gần 6.500 tỷ đồng cho 25 dự án PPP." [Online]. Available: <https://baodathau.vn/thu-hut-gan-6500-ty-dong-cho-25-du-an-ppp-post112294.html>
- [30]. T. Long, "Các dự án PPP mới đều là các dự án trọng điểm, quy mô lớn của quốc gia." [Online]. Available: <https://tapchicongthuong.vn/cac-du-an-ppp-moi-deu-la-cac-du-an-trong-diem-quy-mo-lon-cua-quoc-gia-107378.htm>
- [31]. X. Zhang, "Critical Success Factors for Public-Private Partnerships in Infrastructure Development," *Journal of Construction Engineering and Management*, vol. 131, no. 1, pp. 3-14, 2005/01/01 2005, doi: [10.1061/\(ASCE\)0733-9364\(2005\)131:1\(3\)](https://doi.org/10.1061/(ASCE)0733-9364(2005)131:1(3)).
- [32]. B. Li, A. A., E. P. J., and C. and Hardcastle, "Critical success factors for PPP/PFI projects in the UK construction industry," *Construction Management and Economics*, vol. 23, no. 5, pp. 459-471, 2005/06/01 2005, doi: [10.1080/01446190500041537](https://doi.org/10.1080/01446190500041537).