

RỦI RO TRONG CÁC DỰ ÁN XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG Ở VIỆT NAM

Ngày nhận bài: 10/07/2014

Ngày nhận lại: 18/08/2014

Ngày duyệt đăng: 09/09/2014

*Trịnh Thùy Anh*¹

TÓM TẮT

Trong các dự án xây dựng công trình giao thông, rủi ro hết sức đa dạng và phức tạp, ngoài ra chúng có mối quan hệ tác động qua lại. Bài viết này nhằm xây dựng danh mục các loại rủi ro trong các dự án xây dựng công trình giao thông ở Việt Nam hiện nay, đồng thời phân tích mối quan hệ tác động qua lại giữa các rủi ro này. Phương pháp phân tích định tính, thống kê mô tả, và phương pháp phân tích hệ thống đã được áp dụng trong nghiên cứu này. Xác định các loại rủi ro và mối quan hệ tác động qua lại giữa chúng có thể giúp ích cho các bên liên quan trong công tác quản trị rủi ro, cũng có thể dùng làm cơ sở cho các nghiên cứu chuyên sâu hơn sau này.

Từ khóa: *rủi ro, phân tích rủi ro, quản trị dự án, dự án xây dựng công trình giao thông.*

ABSTRACT

Risks are diversified and complicated in transport construction projects. There are sequence and cumulative relations between the risks. This paper aims to provide a check list of the risks in its relation and scheme. Research study of the paper is qualitative analysis, description statistic, and system dynamic approach. The check list and sequence relations of risks which is investigated and built in the paper would be useful for risk management as well as further study.

Keywords: *risk, risk analysis, project management, transport construction project.*

1. Giới thiệu

Các dự án xây dựng công trình giao thông luôn có các điểm cơ bản như tính chất bất ổn định, tính độc đáo, chi phí đầu tư lớn và thời gian dài, chịu ảnh hưởng điều kiện tự nhiên, đòi hỏi sự hợp tác của nhiều bên liên quan, đòi hỏi kỹ thuật thi công phức tạp...; đồng thời sự tác động và chi phối của môi trường kinh tế - xã hội - luật pháp - văn hóa đã dẫn đến khả năng xuất hiện rủi ro trong các dự án này là không thể tránh khỏi. Các rủi ro luôn tiềm ẩn trong mọi giai đoạn của dự án, kể từ khi xác định chủ trương đầu tư, chuẩn bị đầu tư, cho đến khi kết thúc đưa dự án vào khai thác và sử dụng. Chúng rất đa dạng và biến đổi

khác nhau tùy thuộc và từng điều kiện cụ thể.

Xác định, đánh giá các rủi ro trong dự án xây dựng công trình giao thông ở Việt Nam hiện nay là một việc làm cần thiết, giúp các bên liên quan có một danh sách các rủi ro có khả năng xảy ra, để từ đó có nhận thức và những kế hoạch phòng chống và phản ứng với rủi ro, hạn chế các tác động của rủi ro mang lại đối với các dự án. Mặt khác, các rủi ro trong dự án có mối liên quan đến nhau. Vì vậy nghiên cứu này nhằm xây dựng danh mục các rủi ro và nhận diện mối quan hệ giữa chúng. Phương pháp nghiên cứu định tính thông qua phỏng vấn sâu được thực hiện tại các bên liên quan đến dự án bao gồm các chủ đầu tư, nhà

¹ TS, Trường Đại học Mở TP.HCM. Email:tthuyanh@yahoo.com

thầu, tư vấn.

2. Cơ sở lý thuyết

Rủi ro là những sự kiện hoặc hoạt động có nguy cơ gây ra những kết quả tiêu cực hoặc những kết quả không mong muốn (Rowe, 1977), là sự kết hợp giữa những mối nguy hại và tình thế nguy hiểm (Chicken & ctg, 1998). Mối nguy hại là điều gì đó xảy ra và có tác động xấu đến các hoạt động của tổ chức, còn tình thế nguy hiểm là một môi trường độc lập với mối nguy hại và tạo điều kiện cho mối nguy hại đó diễn ra (Akintoye và MacLeod, 1997). Rủi ro là khả năng những yếu tố không được dự đoán trước xảy ra và tác động xấu đến tiến độ hoàn thành của dự án về khía cạnh chi phí, thời gian và chất lượng (Akintoye và MacLeod, 1997).

Việc xác định rủi ro trong các dự án xây dựng tùy thuộc vào điều kiện cụ thể tại nơi thực hiện dự án. William (1994) đã phân loại rủi ro thành: rủi ro liên quan đến sự kiện, các tác động, các hoạt động và hợp đồng. Perry và Hayes (1985), Mustafa và Al-Bahar (1991) đã xác định được một số nguồn gây ra những rủi ro trong các dự án xây dựng bao gồm những rủi ro về vật chất, môi trường, thiết kế, giao vận, tài chính, luật pháp, chính trị, xây dựng và khai thác. Những rủi ro này tác động tới kết quả thực hiện các dự án cả về thời gian, chi phí và chất lượng.

Theo Conroy và Soltan (1998) thì dự án có thể có những rủi ro về ngân sách, sự hài lòng của nhà thầu, sự hài lòng của khách hàng, tính hiệu quả của hệ thống quản trị dự án, sự hài lòng của đội tham gia dự án, sự hài lòng của đội dự án.

Jaafari (2001) cho rằng đối với các dự án lớn thì thường gặp phải những rủi ro về sự phát triển của dự án (dự án có thể bị ngừng đầu tư hoặc bị từ bỏ), rủi ro về thị trường, rủi ro về chính trị, rủi ro về kỹ thuật, rủi ro về tài chính, rủi ro về môi trường, rủi ro về chi phí, rủi ro về tiến độ, rủi ro về quá trình hoạt động, rủi ro về cơ cấu tổ chức, rủi ro bất khả kháng.

Chapman (2001) xác định được 4 nhóm rủi ro là: môi trường, ngành, khách hàng và dự án. Shen & ctg (2001) lại chia các rủi ro thành

6 nhóm dựa vào bản chất của rủi ro bao gồm: tài chính, luật pháp, quản trị, thị trường, chính sách và chính trị, kỹ thuật.

Gần đây có nhiều nghiên cứu về quản trị rủi ro trong các dự án xây dựng đã được triển khai tại châu Á. Kết quả của các nghiên cứu này tập trung chủ yếu vào hai loại rủi ro là rủi ro liên quan tới các mục tiêu của dự án và rủi ro liên quan tới các giai đoạn của dự án (Zou & ctg, 2007). Trong nghiên cứu về rủi ro của các dự án xây dựng tại Trung Quốc, Zou & ctg (2007) đã đưa ra những rủi ro liên quan tới mục tiêu của dự án bao gồm các khía cạnh về chi phí, thời gian, chất lượng, độ an toàn và môi trường bền vững.

Các rủi ro về chi phí vượt quá giới hạn bao gồm: ngân sách chi phí không chính xác, dao động giá vật liệu và nguồn nguyên vật liệu không có sẵn, giá lao động và thị trường lao động tăng cao, vỡ nợ từ nhà cung cấp hoặc thầu phụ, thời tiết thay đổi, dao động về tiền tệ và lãi suất, bất ổn chính trị, tham nhũng và không quen thuộc với luật pháp của địa phương (Kaming & ctg, 1997; Chen & ctg, 2004).

Những rủi ro về thời gian chậm trễ của dự án bao gồm: xác định phạm vi dự án không chính xác, dự án phức tạp, lập kế hoạch không đầy đủ và phù hợp, thay đổi thiết kế, dự báo khối lượng kỹ thuật không chính xác, dự báo vật liệu không chính xác, thiếu hụt thiết bị và vật liệu, nhiều hạng mục kéo dài thời gian, thiếu hụt nhân công lành nghề, năng suất lao động thấp, điều kiện thời tiết không thể dự báo trước (Mulholland, 1999; Shen & ctg, 2001).

Những rủi ro về chất lượng dự án bao gồm: thiết kế không phù hợp, thiếu thẩm tra thiết kế, các vấn đề về quỹ thời gian, thiếu đội ngũ thiết kế có kinh nghiệm, giảm thời gian đầu thầu, giảm chi phí thiết kế, chất lượng thi công không đảm bảo, sử dụng vật liệu không đủ tiêu chuẩn, không tuân theo tiêu chuẩn kỹ thuật, quá trình xây dựng không phù hợp (Lee & ctg, 2005).

Những rủi ro về an toàn của dự án bao gồm: thiếu các quy định về bảo hộ và an toàn, nhận thức kém về an toàn của các nhà quản trị cấp cao và quản trị dự án, không đảm bảo an

toàn cho các nguồn lực đầu vào, thiếu đào tạo, không có hệ thống báo cáo và lưu trữ dữ liệu về tai nạn lao động, vận hành ẩu, lao động không có tổ chức, điều kiện công trường kém, thiếu không gian, điều kiện thời tiết khắc nghiệt (Abdelhamid, 2000; Haslam và ctg, 2005).

Những rủi ro về đảm bảo môi trường bên vững cho dự án bao gồm: môi trường trực tiếp như khói bụi, khí ga độc hại, tiếng ồn, chất thải rắn, lỏng; môi trường gián tiếp bị ảnh hưởng bởi dự án ví dụ như trong quá trình đào hồ móng gặp phải vật liệu độc hại mà không có biện pháp để bảo vệ (Chen & ctg, 2000).

Subramanyan (2012) xác định rủi ro theo các bên liên quan bao gồm: (1) chủ đầu tư: xác định phạm vi dự án không thích hợp, trậm trễ trong bàn giao mặt bằng, khủng hoảng tài chính, chậm trễ trong chỉnh sửa và thẩm định hồ sơ thiết kế, chậm trễ trong thanh toán, thay đổi của chủ đầu tư, thiếu khả năng xác định các công việc trọng tâm; (2) nhà thầu: năng lực yếu kém, chậm trễ của các nhà thầu phụ, khả năng thay đổi của các nhà thầu phụ, thiếu khả năng linh hoạt; (3) tư vấn: khả năng thu thập dữ liệu phục vụ khảo sát thiết kế hạn chế, thiếu kinh nghiệm, thiếu sự linh hoạt, thiết kế không khả thi, thiết kế thiếu rõ ràng và không phù hợp; (4) nhà quản trị dự án: năng lực hạn chế, thiếu đội ngũ.

3. Phương pháp nghiên cứu

Trên cơ sở lý thuyết và các nghiên cứu trước đây, đặc biệt là các nghiên cứu thực hiện tại các nước châu Á có tính tương đồng về điều kiện tự nhiên, kinh tế, xã hội với nước ta, tác giả xác định khung nghiên cứu xác định rủi ro trong các dự án phân theo các giai đoạn thực hiện dự án, và trong từng giai đoạn thì rủi ro lại được xem xét liên quan tới các yếu tố môi trường, kỹ thuật, nguồn nhân lực, quản trị.

Bảng câu hỏi phác thảo được thiết kế bao gồm các câu hỏi để xác định danh mục rủi ro trong các dự án xây dựng công trình giao thông liên quan đến các bên: chủ đầu tư, nhà thầu, và tư vấn. Điều tra thí điểm được thực hiện đối với 5 nhà thầu, 2 Ban quản lý dự án và 2 công ty tư vấn để kiểm tra tính phù hợp

của các câu hỏi. Sau khi có các thông tin phản hồi từ các đối tượng điều tra thí điểm, bản phỏng vấn đã được hoàn chỉnh để tiến hành điều tra chính thức.

Tác giả đã tiếp cận văn phòng Bộ Giao thông vận tải, Cục Giám định và Quản lý Chất lượng; thực hiện phỏng vấn tại 4 ban quản lý dự án (BQLDA1, BQLDA5, BQLDA18, BQLDA Hồ Chí Minh); 7 công ty tư vấn (các công ty thuộc TEDI, Cienco1, Cienco8, VCCI và Công ty Tư vấn Thiết kế Đường sắt) và 22 công ty xây dựng (thuộc Cienco1, Cienco8, Vinaconex, Tổng Công ty xây dựng Thăng Long...). Đối với mỗi đơn vị chỉ lựa chọn một người đại diện có kinh nghiệm hoạt động trong lĩnh vực từ 5 năm trở lên. Thời gian phỏng vấn kéo dài trung bình trong khoảng 3 - 4 giờ đồng hồ, trong khoảng thời gian từ tháng 10/2011 đến tháng 7/2013.

4. Danh mục các rủi ro trong dự án xây dựng công trình giao thông ở Việt Nam

Tổng hợp kết quả khảo sát thực tế thông qua phỏng vấn sâu các chuyên gia cho thấy xuất hiện 91 loại rủi ro khác nhau trong các dự án xây dựng công trình giao thông ở Việt Nam hiện nay. Bảng 1 thể hiện các rủi ro này xem xét theo các giai đoạn của dự án và được phân chia theo các nguồn gây rủi ro.

Điểm của rủi ro i do chuyên gia j cho được tính theo công thức:

$$R_{ij} = \text{Xác suất xuất hiện rủi ro } i * \text{Mức độ tác động của rủi ro } i$$

Điểm trung bình của rủi ro được tính bằng cách cộng điểm của từng chuyên gia như sau:

$$R_i = \sum_{j=1}^n R_{ij}$$

Trên cơ sở điểm của rủi ro, tác giả xếp hạng các rủi ro theo mức độ quan trọng. Các rủi ro như tiêu cực trong xây dựng cơ bản, giải phóng mặt bằng chậm, cơ chế xin cho, tình trạng nợ đọng và khó khăn tài chính, và năng lực tài chính nhà thầu là các rủi ro có xếp hạng cao nhất về mức độ tác động đến dự án.

Bảng 1. Các rủi ro của dự án xây dựng công trình giao thông

STT	Rủi ro	Nguồn gây rủi ro	Điểm TB	Xếp hạng
Giai đoạn chuẩn bị dự án				
R001	Thiếu thông tin trong xác định nguồn vốn	Liên quan đến dự án	0.6	
R002	Thông tin sai lệch trong quy hoạch, chính sách vĩ mô	Liên quan đến dự án	0.6	
R003	Xác định phạm vi dự án không phù hợp/không đầy đủ	Liên quan đến dự án	0.9	
R004	Mục tiêu dự án không được xác định rõ ràng	Liên quan đến dự án	0.8	
R005	Đánh giá sai tính cấp thiết dự án	Liên quan đến dự án	2.2	22
R006	Đầu tư tràn lan	Chính sách, quy định	3.4	13
R007	Xác định khung tiêu chuẩn, quy mô dự án không phù hợp	Liên quan đến dự án	0.6	
R008	Phân kỳ đầu tư, kế hoạch chưa phù hợp	Chính sách, quy định	2.7	18
R009	Thiếu sự hỗ trợ từ nhà tài trợ	Tài chính	2.1	23
R010	Thay đổi chủ trương	Chính sách, quy định	3.5	12
R011	Đánh giá sai tính khả thi, hiệu quả dự án	Liên quan đến dự án	2.4	20
R012	Thuyết minh dự án mang tính hình thức	Liên quan đến dự án	3.5	12
R013	Công tác nghiên cứu thị trường, dự báo sai sót	Liên quan đến dự án	2	24
R014	Thay đổi thể chế	Chính sách, quy định	2.5	19
R015	Luật, văn bản hướng dẫn còn chưa rõ ràng, phù hợp	Chính sách, quy định	3.4	13
R016	Khảo sát địa hình, thủy văn, địa chất sai sót, kéo dài	Khảo sát thiết kế	3.2	15
R017	Phân tích môi trường không hoàn chỉnh hoặc sai sót	Khảo sát thiết kế	0.6	
R018	Thiết kế cơ sở không hoàn chỉnh, sai sót, thiếu chính xác	Khảo sát thiết kế	2.8	17
R019	Cơ chế cho khâu lập dự án và thiết kế chưa phù hợp	Khảo sát thiết kế	3.2	15
R020	Chủ đầu tư gặp khó khăn, hạn chế về vốn	Tài chính	2.4	20
R021	Thay đổi tổng mức đầu tư	Tài chính	3.2	15
R022	Sai sót trong lập tổng dự toán hoặc lịch trình thực hiện	Tài chính	3.5	12
R023	Áp lực giảm tổng mức đầu tư	Tài chính	3.5	12
R024	Quá trình cấp quyết định đầu tư, thủ tục hành chính kéo dài	Chính sách, quy định	1.5	28
R025	Chủ trương của cấp có thẩm quyền quyết định đầu tư	Chính sách, quy định	1.6	27
Giai đoạn thực hiện dự án				
R026	Khảo sát địa chất sai sót	Thiết kế	3.8	9
R027	Thiết kế sơ bộ, thiết kế kỹ thuật, thiết kế bản vẽ thi công sai	Thiết kế	4.6	6
R028	Còn tồn tại nhiều quy trình quy phạm về thiết kế	Thiết kế	2.7	18

STT	Rủi ro	Nguồn gây rủi ro	Điểm TB	Xếp hạng
R029	Phải bổ sung thêm thiết kế do yêu cầu từ chủ đầu tư, cơ quan quản lý nhà nước	Thiết kế	3.3	14
R030	Áp lực giảm tiến độ, thiết kế cơ sở vội, soát xét không kỹ	Thiết kế	2	24
R031	Sai sót trong lập dự toán	Thiết kế	2.4	20
R032	Định mức xây dựng cơ bản chưa hoàn chỉnh, còn sai sót	Thiết kế	2.4	20
R033	Tổng mức đầu tư, tổng dự toán phải chỉnh sửa nhiều lần	Thiết kế	3.8	9
R034	Thẩm định, phê duyệt thiết kế, dự toán kéo dài, khó khăn	Thiết kế	2.3	21
R035	Ý chí, chủ trương, quyền hạn của người có thẩm quyền	Thiết kế	1.8	25
R036	Thực hiện trình tự quản lý đầu tư không tuân theo quy định	Thiết kế	1.1	32
R037	Giải phóng mặt bằng	GPMB	7.1	2
R038	Đấu thầu không công bằng, thông đồng giữa các nhà thầu	Đấu thầu	4.6	6
R039	Bỏ thầu giá quá thấp để giành hợp đồng	Đấu thầu	3.3	14
R040	Trình độ người lập giá hạn chế	Đấu thầu	1.7	26
R041	Tình trạng nợ đọng, thiếu khả năng chi trả, ách tắc vốn	Tài chính	6.3	4
R042	Năng lực tài chính của nhà thầu yếu	Năng lực yếu	5.9	5
R043	Cơ chế xin cho	Chính sách, quy định	6.5	3
R044	Quan hệ giữa nhà thầu và ngân hàng gặp nhiều khó khăn	Tài chính	3.6	11
R045	Chia nhỏ gói thầu để giảm nhẹ gánh nặng	Đấu thầu	3.6	11
R046	Lựa chọn nhà thầu cung ứng vật tư thiết bị không phù hợp	Đấu thầu	1.1	32
R047	Lựa chọn nhà thầu tư vấn giám sát không phù hợp	Đấu thầu	0.5	
R048	Điều kiện hợp đồng không đầy đủ và phù hợp	Năng lực các bên	1.6	27
R049	Thời gian hợp đồng dự kiến không phù hợp	Năng lực các bên	1	33
R050	Thủy văn, địa hình, địa chất phức tạp, không dự kiến được	Môi trường tự nhiên	0.9	34
R051	Điều kiện thời tiết khó khăn	Môi trường tự nhiên	4.1	7
R052	Thay đổi chủ trương	Chính sách, quy định	4.1	7
R053	Áp lực đẩy nhanh tiến độ hoàn tất dự án sớm trước kỳ hạn	Chính sách, quy định	3.7	10
R054	Năng lực nhà thầu kém	Năng lực các bên	3.8	9
R055	An toàn không đảm bảo dẫn đến tai nạn trên công trường	Năng lực các bên	0.2	
R056	Nhà thầu hoặc tư vấn giám sát quá tải	Năng lực các bên	1	32
R057	Quy định tư vấn giám sát chưa hợp lý	Chính sách quy định	2.9	16
R058	Máy móc trang thiết bị không đảm bảo	Năng lực các bên	2	24

STT	Rủi ro	Nguồn gây rủi ro	Điểm TB	Xếp hạng
R059	Nguồn lao động thiếu, trình độ thấp, nhân viên kém	Năng lực các bên	1.5	28
R060	Nguyên vật liệu vận chuyển chậm, kém chất lượng	Môi trường kinh tế	1.8	25
R061	Giá nguyên vật liệu, lao động, máy móc thiết bị thay đổi	Môi trường kinh tế	4	8
R062	Hạn chế việc điều chỉnh giá	Chính sách, quy định	2.9	16
R063	Cho phép điều chỉnh giá	Chính sách, quy định	0.3	
R064	Đầu tư máy móc thiết bị của nhà thầu đầu tư dàn trải	Năng lực các bên	1.6	27
R065	Công nghệ thi công đặc biệt, thiết bị chuyên dụng	Năng lực các bên	0.8	
R066	Công nghệ xây dựng quá hiện đại	Năng lực các bên	0.6	
R067	Lãng phí thất thoát tại công trường	Tiêu cực	1.2	31
R068	Tiêu cực trong xây dựng cơ bản	Tiêu cực	7.3	1
R069	Doanh nghiệp chạy theo thành tích	Chính sách, quy định	4.6	6
R070	Lãi suất ngân hàng cao	Tài chính	2.5	19
R071	Thay đổi các bên liên quan dự án, thay đổi nhân sự chủ chốt	Năng lực quản trị	1.3	30
R072	Trình độ và kinh nghiệm của nhà quản lý dự án hạn chế	Năng lực quản trị	2.1	23
R073	Trình độ và kinh nghiệm của ban điều hành dự án hạn chế	Năng lực quản trị	2	24
R074	Thiếu sự quản lý, hỗ trợ từ phía trên, từ các đối tác	Năng lực quản trị	2	24
R075	Quy trình thực hiện quản lý dự án chưa phù hợp	Năng lực quản trị	1.8	25
R076	Dự án quá nhạy cảm với điều kiện thay đổi của ngoại cảnh	Môi trường tự nhiên	0.8	
R077	Ô nhiễm môi trường	Môi trường tự nhiên	0.5	
R078	Phản ứng tiêu cực của cộng đồng, tác động dây chuyền	Môi trường tự nhiên	1.5	28
R079	Thiếu hợp tác của cơ quan địa phương	Chính sách, quy định	2.5	19
R080	Nợ đọng, khó khăn tài chính	Tài chính	6.3	4
R081	Nhiều thủ tục trong quá trình thanh toán, rườm rà, kéo dài	Tài chính	3.3	14
R082	Chưa quan tâm hồ sơ hoàn công	Tài chính	2.5	19
R083	Thiếu sự phối hợp chặt chẽ	Năng lực các bên	2.8	17
R084	Kế hoạch thực hiện, chi phí, thời hạn bàn giao không rõ	Năng lực các bên	1.2	31
	Giai đoạn kết thúc dự án			
R085	Công tác quản lý yếu kém	Năng lực vận hành	3.1	16
R086	Chiến lược, quy hoạch tổng thể chưa phù hợp, đầu tư không đồng bộ	Cơ chế chính sách	1.8	25
R087	Công trình không được khai thác đồng bộ, giảm hiệu quả	Cơ chế chính sách	1.4	29
R088	Quản lý thu phí kém hiệu quả	Năng lực vận hành	0.6	

STT	Rủi ro	Nguồn gây rủi ro	Điểm TB	Xếp hạng
R089	Vi phạm tải trọng sử dụng công trình	Năng lực vận hành	1.5	28
R090	Duy tu bảo dưỡng công trình giao thông kém	Năng lực vận hành	3.5	12
R091	Người dân vô ý thức và phá hoại công trình	Năng lực vận hành	1.3	30

Trong giai đoạn chuẩn bị dự án, các rủi ro do chính sách, quy định, chủ trương tác động lớn nhất đến dự án. Các rủi ro do sai lầm về chủ trương đầu tư sẽ làm mất hiệu quả đầu tư, gây hậu quả nghiêm trọng như lãng phí, thất thoát. Tiếp theo là các rủi ro liên quan đến tài chính, rủi ro do bố trí vốn đầu tư phân tán, dàn trải, không đúng quy định trong quy hoạch, kế hoạch, gây nên tình trạng chiếm dụng vốn, nợ đọng lớn, thất thoát. Các rủi ro do khảo sát thiết kế, và cuối cùng là các rủi ro thuộc về dự án tác động ít hơn so với hai loại rủi ro trên.

Trong giai đoạn thực hiện dự án, các rủi ro do tiêu cực, nợ đọng, cơ chế xin - cho, thủ tục hành chính bất cập là các rủi ro gây hậu quả nặng nề nhất đến các dự án, làm lãng phí vốn đầu tư, gây kéo dài thời gian và ảnh hưởng đến chất lượng công trình. Rủi ro do giải phóng mặt bằng không đúng thời hạn quy định làm chậm tiến độ dự án, gây lãng phí, mất hiệu quả đầu tư. Các rủi ro do triển khai kế hoạch giải ngân hàng năm bị chậm, bố trí vốn đối ứng chậm, nhiều dự án khởi công không được bố trí vốn, khối lượng hoàn thành không có vốn thanh toán dứt điểm gây tác động nặng nề, gây hiện tượng tiêu cực là chạy chỉ tiêu kế hoạch, chạy vốn, gây hậu quả lãng phí, thất thoát và làm cho đồng vốn sử dụng kém hiệu quả.

Các rủi ro do khâu thiết kế như chất lượng hồ sơ thiết kế không theo đúng các quy phạm, quy chuẩn về kỹ thuật; hồ sơ thiết kế không phù hợp với tình hình thực tế về địa chất, địa hình, thủy văn, điều kiện thời tiết, đặc điểm tài nguyên, nguồn lực đầu vào,... là các rủi ro mang lại hậu quả lớn đối với dự án, dẫn đến thất thoát, lãng phí trong quá trình thi công dự án.

Các rủi ro do không thực hiện đúng trình tự đấu thầu; xét thầu, đánh giá để xếp loại và lựa chọn nhà thầu không chính xác, thiếu chuẩn mực; việc chuẩn bị tổ chức đấu thầu không đảm bảo chất lượng,... dẫn đến tình trạng tiêu cực, thất thoát vốn và tài sản. Hiện tượng thông thầu giữa các nhà thầu hoặc chủ đầu tư thông đồng với một hoặc nhiều đơn vị tham gia đấu thầu để nâng giá công trình thu lợi đã gây hậu quả cực kỳ nghiêm trọng đến việc đảm bảo hoàn thành mục tiêu dự án.

Trong quá trình thi công và nghiệm thu khối lượng có thể xảy ra các rủi ro do áp dụng định mức, đơn giá sai; các rủi ro do thi công không đảm bảo khối lượng xây lắp theo thiết kế được duyệt, một số khối lượng xây lắp không đủ so với thiết kế được duyệt vẫn được thanh toán; các rủi ro do kê khai, nghiệm thu không khối lượng hoặc đánh giá sai chất lượng công trình; khi thẩm tra thẩm định không đúng làm tăng vốn đầu tư xây dựng công trình,... là các rủi ro ảnh hưởng nghiêm trọng đến hiệu quả của dự án, gây lãng phí thất thoát vốn đầu tư. Các rủi ro do khan hiếm, biến động và giá nguyên vật liệu, máy móc thiết bị, lao động thay đổi là các rủi ro gây tác động lớn đến dự án, làm gia tăng chi phí và kéo dài thời gian thực hiện dự án. Các rủi ro liên quan đến năng lực của các bên tham gia dự án, bao gồm chủ đầu tư, tư vấn, nhà thầu, gây ra các hậu quả lớn ảnh hưởng đến mục tiêu dự án về mặt chi phí, thời gian, và chất lượng dự án.

Trong giai đoạn khai thác dự án, các rủi ro về năng lực vận hành dự án như năng lực quản lý yếu kém, duy tu bảo dưỡng không đáp ứng yêu cầu và cơ chế chính sách, chiến lược, quy hoạch tổng thể không phù hợp, công trình không được khai thác đồng bộ đã gây tác động và làm giảm hiệu quả dự án.

5. Mối quan hệ giữa các rủi ro trong dự án xây dựng công trình giao thông ở Việt Nam

Các rủi ro trong các dự án không tồn tại một cách độc lập mà có mối quan hệ và tác động qua lại với nhau. Các rủi ro mang tính xâu chuỗi, tức là một rủi ro xuất hiện sẽ kéo theo một hoặc nhiều rủi ro khác. Căn cứ vào kết quả phỏng vấn sâu các chuyên gia, tác giả đã minh họa mối quan hệ giữa các rủi ro trong dự án xây dựng công trình giao thông ở Việt Nam hiện nay như trình bày trong Hình 1 sau.

Rủi ro do thiếu thông tin trong xác định điều kiện tài chính, nguồn vốn (R001) hoặc rủi ro do thông tin sai lệch trong quy hoạch, chính sách vĩ mô (R002), hoặc xác định phạm vi dự án không phù hợp/không đầy đủ (R003), hay mục tiêu dự án không được xác định rõ ràng và chính xác (R004) có thể dẫn đến rủi ro do đầu tư tràn lan (R006). Việc đầu tư tràn lan lại có thể dẫn đến chủ đầu tư chưa xác định rõ nguồn vốn vẫn tiến hành đầu tư và phân kỳ đầu tư, kế hoạch chưa phù hợp (R008), dẫn đến việc thiếu sự hỗ trợ từ phía nhà tài trợ (R009, R044), điều này góp phần làm suy giảm năng lực tài chính của nhà thầu (R042) và làm trầm trọng thêm tình trạng nợ đọng (R041, R080).

Rủi ro do khảo sát địa hình, thủy văn, địa chất sai sót, kéo dài trong giai đoạn chuẩn bị dự án (R016), khảo sát địa chất sai sót trong giai đoạn thực hiện dự án (R026) có thể dẫn đến các thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật, thiết kế bản vẽ thi công không hoàn chỉnh, sai sót, thiếu chính xác (R018, R027), dẫn đến các sai sót trong quá trình lập tổng mức đầu tư, tổng

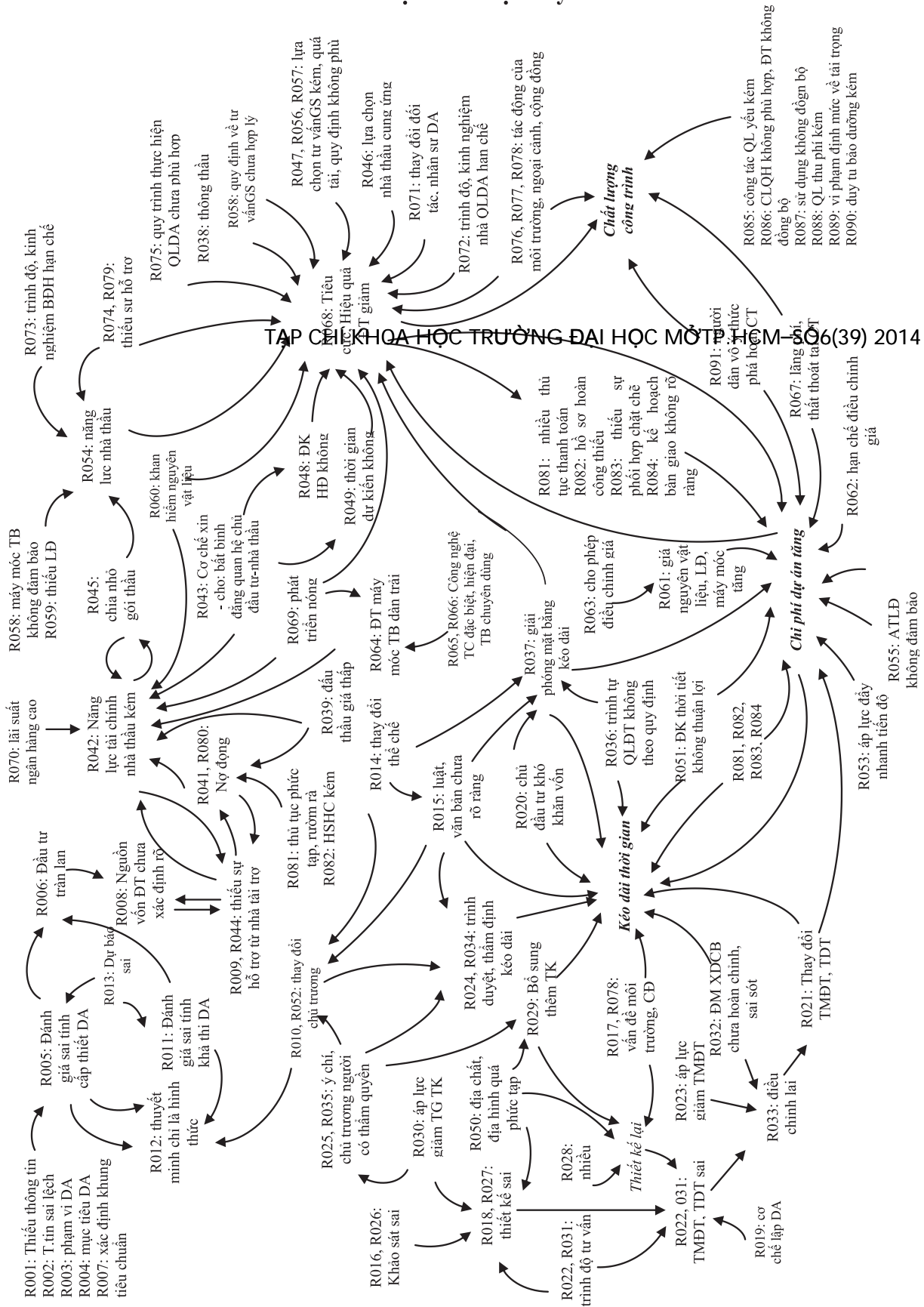
dự toán (R022, R031), làm tổng mức đầu tư, tổng dự toán phải điều chỉnh lại và chỉnh sửa nhiều lần (R033). Rủi ro này dẫn tới việc phải thay đổi lại tổng mức đầu tư (R021), mang lại hậu quả là kéo dài thời gian dự án và làm mục tiêu chi phí dự án không đạt được.

Những khó khăn về vốn của chủ đầu tư (R020), hoặc các thay đổi về thể chế, chính sách liên quan (R014), hoặc các vấn đề về trình tự quản lý đầu tư (R036) sẽ dẫn tới rủi ro về giải phóng mặt bằng (R037). Rủi ro này có thể làm nảy sinh những tiêu cực (R068), dẫn tới hậu quả là chi phí dự án gia tăng và thời gian kéo dài, chất lượng công trình có thể không đảm bảo.

Một loạt các rủi ro như lựa chọn nhà thầu tư vấn giám sát xây dựng công trình không phù hợp (R047), nhà thầu hoặc tư vấn giám sát quá tải (R056), lựa chọn nhà thầu cung ứng kém (R046), hoặc các thay đổi về nhân sự trong dự án, đối tác liên quan đến dự án (R071), hay hiện tượng thông thầu (R038) có thể dẫn tới rủi ro tiêu cực trong xây dựng cơ bản (R068), làm các mục tiêu về chi phí, thời gian và chất lượng của dự án không đạt được.

Hàng loạt các rủi ro như công tác quản lý yếu kém (R085), chiến lược và quy hoạch tổng thể chưa phù hợp, đầu tư không đồng bộ (R086), công trình không được đưa vào sử dụng đồng bộ, giảm hiệu quả đầu tư và khai thác (R087), quản lý thu phí kém hiệu quả (R088), vi phạm tải trọng sử dụng công trình (R089), duy tu bảo dưỡng kém (R090) hay người dân vô ý và cố ý phá hoại công trình (R091) sẽ dẫn tới mục tiêu chất lượng công trình không đảm bảo.

Hình 1. Mối quan hệ giữa các rủi ro trong xây dựng công trình giao thông ở Việt Nam hiện nay



6. Kết luận

Thông qua khảo sát điều tra các bên liên quan, tác giả đã xác định được các rủi ro trong các dự án xây dựng công trình giao thông và mối quan hệ qua lại giữa các rủi ro đó. Trong giai đoạn chuẩn bị và thực hiện đầu tư, các rủi ro gây tác động đến mục tiêu dự án trên góc độ thời gian xây dựng bị kéo dài, chi phí gia tăng và chất lượng công trình không đảm bảo. Trong giai đoạn khai thác vận hành, rủi ro xảy ra làm giảm hiệu quả của dự án. Kết quả của nghiên cứu này đưa ra danh mục các rủi ro trong các dự án xây dựng công trình giao thông, đánh giá sơ bộ độ lớn của rủi ro, đồng thời giúp các bên liên quan trong việc xem xét rủi ro trong mối quan hệ hợp tác qua lại lẫn nhau.

Rủi ro trong các dự án ở các nước đang phát triển như Việt Nam khác biệt so với các

nước đã phát triển. Các rủi ro như giải phóng mặt bằng chậm, năng lực các bên liên quan yếu, tai nạn trên công trường,... không xuất hiện trong các dự án ở các nước phát triển do hệ thống pháp luật như quyền sở hữu đất đai, hệ thống luật về an toàn lao động tốt. Ở các nước phát triển chỉ xuất hiện các rủi ro do khủng hoảng kinh tế, do thiên tai, hoặc rủi ro kỹ thuật đối với quá trình khảo sát nền móng các công trình hầm hoặc nhà siêu cao tầng. Các rủi ro có tác động lớn nhất đến các dự án xây dựng công trình giao thông ở Việt Nam bao gồm: tiêu cực trong xây dựng cơ bản, giải phóng mặt bằng chậm, cơ chế xin cho, tình trạng nợ đọng và khó khăn tài chính, và năng lực tài chính nhà thầu. Phần lớn các rủi ro gây hậu quả nặng nề đến dự án đều có nguyên nhân là do thiếu các chế tài đủ mạnh để xử lý các chủ thể vi phạm trong quá trình tham gia dự án.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Abdelhamid TS, Everett JG. (2000). "Identifying root causes of construction accidents". *Journal of Construction Engineering and Management*, Vol.126 (1), 8-25.
2. Akintoye, S. A., MacLeod, J.M., (1997). "Risk analysis and management in Construction". *International Journal of Project Management*, Vol. 15, No.1, 31-38.
3. Ali Jaafari, A., (2001). "Management of risks, uncertainties and opportunities on projects: time for a fundamental shift". *International Journal of Project Management*, Vol.19, 89-101.
4. Caltrans, (2003). *Project Risk Management Handbook*, 1st edition, Office of Project Management Process Improvement.
5. Chapman RJ, (2001). "The controlling influences on effective risk identification and assessment for construction design management". *International Journal of Project Management* Vol. 19, 147-160.
6. Chris Chapman, Stephen Ward, 1999. *Project Risk Management - Processes, Techniques and Insights*, John Wiley & Sons.
7. Chen H, Hao G, Poon SW, Ng FF, (2004). "Cost risk management in west rail project of Hong Kong". (*AACE International*).
8. Chen Z, Li H, Wong CTC, (2000). "Environmental management of urban construction projects in China". *Journal of Construction Engineering Management*, 126 (4), 320 - 324.
9. Chicken, J.C., Posner, T, (1998). *The philosophy of risk*, Thomas Telford.

10. Conroy, Soltan, (1998). "ConSERV, A project specific risk management concept". *International Journal of Project Management*, Vol. 16, No. 6, 353-366.
 11. David Hilson, (2002). "Extending the risk process to manage opportunities". *International Journal of Project Management*, Vol.20, 235 - 240.
 12. George P. Richardson (1983). *Introduction to System Dynamics Modeling with Dynamo*. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts, and London, England.
 13. Haslam RA, Hide SA, Gibb AGF, Gyi DE, Pavitt T, Atkinson S, et al. (2005). "Contributing factors in construction accidents". *Applied Ergonomics*, 2005, Vol.36(4), 401-415.
 14. John Raftery (1994). *Risk Analysis in Project Management*, E & FN Spon, Chapman & Hall.
 15. Kaming PF, Olomolaiye PO, Holt GD, Harris FC., (1997). "Factors influencing construction time and cost overruns on high rise projects in Indonesia". *Construction Management and Economics*, Vol.15(1), 83-94.
 16. Lee S, Pena-Mora F, Park M., (2005). "Quality and change management model for large scale concurrent design and construction project". *Journal of Construction Engineering and Management*, Vol.131(8), 890-902.
 17. Mulholland B, Christian J., (1999). "Risk assessment in construction scheduling". *Journal of Construction Engineering and Management*, Vol.125 (1), 89-102.
 18. Mustafa, M. A. and Al-Bahar, J F., (1991). "Project risk assessment using the analytic Hierarchy process". *IEE Transactions of Engineering Management*, Vol.38, 46-52.
 19. Perry, J. G. and Hayes, R. W., (1985). "Risk and its management in construction projects". *Proceedings of Institution of Civil Engineers*, Part 1, June, Vol. 78, 499-521.
 20. Roger Flanagan, George Norman, (1993). *Risk Management and Construction*, Blackwell Scientific Publication.
 21. Rowe, W.D., (1977). *An anatomy of risk*, New York: Wiley.
 22. Shen, L. Y., W. C. Wu George, and S. K. Ng Catherine, (2001). "Risk Assessment for Construction Joint Ventures in China". *Journal of Construction Engineering and Management*, Vol. 127 (1), 76-81.
 23. Subramanyan H., Priyadarshi H. Sawant, Vandana Bhatt, (2012). "Construction Project Risk Assessment: Development of Model Based on Investigation of Opinion of Construction Project Experts from India". *Journal of Construction Engineering and Management*, Vol.138, 409-421.
 24. William, T. M., (1994). "Using a risk register to integrate risk management in project definition". *International Journal of Project Management*, Vol.12, 17-22.
- Zou PXW, Zhang G, Wang J, (2007). "Understanding the key risks in construction projects in China". *International Journal of Project Management*, Vol.25, 601-614.