

# CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN SỰ GIA TĂNG TỔNG MỨC ĐẦU TƯ CÁC DỰ ÁN CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VỐN NGÂN SÁCH Ở THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH



## FACTORS AFFECTING THE INCREASE IN TOTAL INVESTMENT OF TRANSPORTATION PROJECTS FUNDED BY THE STATE BUDGET IN HO CHI MINH CITY

Ths. Trương Đình Thảo Anh<sup>1</sup>, Võ Tây Sơn<sup>2</sup>, ThS. Tạ Thùy Trang<sup>3</sup>

**Tóm tắt:** Bài viết tập trung vấn đề nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến sự gia tăng tổng mức đầu tư các dự án xây dựng công trình giao thông đường bộ vốn ngân sách ở thành phố Hồ Chí Minh (TP. HCM). Nhằm đạt được mục tiêu nghiên cứu, khảo sát đã được thực hiện với các chuyên gia và 300 kết quả khảo sát được thu thập với các dự án trong giai đoạn từ năm 2000 đến 2023. Phân tích thống kê được sử dụng bao gồm kiểm định độ tin cậy của các thang đo, phân tích nhân tố cho kết quả 5 nhóm yếu tố quan trọng. Phân tích hồi quy được sử dụng để kiểm tra các giả thuyết và chỉ ra rằng nhóm yếu tố liên quan bồi thường, giải phóng mặt bằng; Nhóm yếu tố liên quan đến kinh tế, chính sách là các nhóm yếu tố ảnh hưởng mạnh nhất đến tiến độ hoàn thành dự án xây dựng công trình giao thông ở TP. HCM. Cuối cùng, dựa trên phỏng vấn với các chuyên gia có kinh nghiệm, các khuyến nghị được đề xuất để giải quyết các vấn đề phát hiện trong nghiên cứu.

**Từ khóa:** Tổng mức đầu tư, giao thông đường bộ, vốn ngân sách.

**Abstract:** This article addresses this issue by examining the factors influencing the increased investment in road transportation infrastructure projects funded by the state budget. Surveys involving experts and the collection of 300 survey results from projects spanning from 2000 to 2023 were conducted to achieve the research objectives. Statistical analyses, including reliability

testing and factor analysis, were conducted to identify five key factor groups. Regression analysis was then employed to test hypotheses, highlighting compensation, land clearance, and economic and policy factors as the most influential on project completion timelines in Ho Chi Minh City. Finally, recommendations derived from interviews with experienced experts are presented to tackle the identified challenges.

**Keywords:** Total investment, road transportation, state budget.

Nhận bài ngày 2/4/2024, chỉnh sửa bài ngày 11/5/2024, chấp nhận đăng ngày 3/6/2024.

### 1. Giới thiệu

TP. HCM là một đầu mối giao thông quan trọng của Việt Nam và Đông Nam Á. Với sự gia tăng dân số đáng kể, cùng với hàng triệu lượt du khách mỗi năm và cư dân di cư đến từ nhiều khu vực khác nhau, nhu cầu về cơ sở hạ tầng giao thông ở TP. HCM rất lớn. Để đáp ứng nhu cầu này, công tác quản lý dự án trong việc xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đang đối diện với nhiều áp lực, với mục tiêu là hoàn thành các dự án đúng tiến độ. Tuy nhiên, tình trạng tăng vốn của các dự án giao thông trọng điểm tại TP. HCM đã dẫn trở nên phổ biến. Điển hình như dự án xây dựng cầu đường Nguyễn Khoái (nối quận 1, quận 4 và quận 7), được phê duyệt từ

<sup>1</sup> Trường Đại Học Công Nghệ Sài Gòn (STU), Email: anhconst@gmail.com

<sup>2</sup> Sở Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh

<sup>3</sup> Trường Đại học Công nghệ Sài Gòn (STU), Email: trang.tathuy@stu.edu.vn

năm 2017 với tổng mức đầu tư ban đầu là 1.250 tỷ đồng, nhưng đến nay vẫn chưa thể khởi công, dẫn đến việc tăng tổng mức đầu tư (TMĐT) lên 3.725 tỷ đồng. Một dự án khác, dự án mở rộng Quốc lộ 13, đã được lên kế hoạch từ năm 2002 và trải qua 3 lần thay đổi chủ đầu tư, nhưng vẫn chưa thể thực hiện. TMĐT của dự án này đã tăng lên gần 10.000 tỷ đồng từ mức ban đầu là hơn 1.600 tỷ đồng. Tương tự, nhiều dự án khác cũng đã tăng vốn hàng ngàn tỷ đồng, như dự án cầu đường Bình Tiên (nối quận 6 với quận 8), TMĐT tăng từ 2.400 tỷ đồng lên hơn 6.200 tỷ đồng và nút giao Mỹ Thủy (TP. Thủ Đức) từ 1.998 tỷ đồng tăng lên 3.622 tỷ đồng.

Không chỉ dự án có vốn hàng ngàn tỷ đồng, các dự án nhỏ hơn cũng đã trải qua việc tăng vốn liên tục, như dự án như cầu Thăng Long tăng từ 450 tỷ đồng lên 688 tỷ đồng; cầu Ông Nhiêu từ 425 tỷ đồng tăng lên hơn 763 tỷ đồng v.v... Tháng 11/2023, Sở Giao thông Vận tải (GTVT) TP. HCM đã báo cáo UBND Thành phố về tình hình thực hiện các dự án giao thông trọng điểm trên địa bàn. Trong danh sách 34 dự án giao thông trọng điểm năm 2023, TMĐT 280.472 tỷ đồng, tất cả đều chậm tiến độ và vượt TMĐT dẫn đến việc điều chỉnh dự án.

Đứng trước thực trạng nêu trên, việc nghiên cứu, đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến việc tăng TMĐT của các dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông sử dụng vốn đầu tư công trên địa bàn TP. HCM là nhu cầu cần thiết, nhằm tạo điều kiện cho các đơn vị tham gia thực hiện dự án có cái nhìn tổng thể để nhận diện cơ bản chính xác về các yếu tố ảnh hưởng đến TMĐT dự án. Từ đó, nghiên cứu các giải pháp giảm thiểu các yếu tố tiêu cực, phát huy các yếu tố tích cực trong quá trình thực hiện dự án, đảm bảo hiệu quả đầu tư của các dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông nói chung và các dự án sử dụng vốn đầu tư công nói riêng.

**2. Phương pháp và kết quả nghiên cứu**

Trên cơ sở tham khảo các nghiên cứu của Vidalis và Najafi (2002) [1], Stuart Anderson và cs. (2007) [2], Garry Creedy (2005) [3], Nida Azhar và cs. (2008) [4], Long Le-Hoai và cs. (2008) [5], cùng với kinh nghiệm thực tiễn và các nguyên nhân ghi nhận từ thực tế một số công trình giao thông vốn ngân sách trên địa bàn TP. HCM tăng TMĐT, các nguyên nhân gây tăng TMĐT được tổng hợp và xây dựng bảng câu hỏi. Người trả lời được yêu cầu đánh giá mức độ xảy ra và mức độ ảnh hưởng đến TMĐT của từng yếu tố theo thang đo Likert 5 điểm. Đối tượng khảo sát là các cán bộ tham gia dự án xây dựng công trình giao thông sử dụng vốn ngân sách ở các Sở ban ngành, các Ban Quản lý dự án trên địa bàn TP. HCM (Sở GTVT, Sở Xây dựng, Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông, Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng khu vực Quận Tân Phú, Quận Tân Bình v.v...), các Nhà thầu thi công, các đơn vị Tư vấn tham gia các dự án xây dựng công trình giao thông sử dụng vốn đầu tư công trên địa bàn TP. HCM. Tổng cộng 330 phiếu khảo sát đã được phát ra và nhận lại 310 phiếu trả lời trong đó có 300 phiếu hợp lệ.

Để phân tích dữ liệu, nghiên cứu thực hiện đo lường độ tin cậy của thang đo, sau đó phân tích nhân tố khám phá (EFA) xác định các yếu tố quan trọng, cuối cùng thực hiện phân tích hồi quy đa biến. Sau khi có kết quả nghiên cứu, phỏng vấn chuyên gia được thực hiện để thảo luận kết quả và đề xuất giải pháp giải quyết các vấn đề liên quan đến tăng TMĐT dự án xây dựng công trình giao thông.

Các thang đo có hệ số Cronbach's Alpha từ 0,7 đến 0,92 là thang đo lường sử dụng tốt; 48/50 biến thành phần có hệ số tương quan biến tổng lớn hơn 0,3 nên đạt yêu cầu. Loại biến có hệ số tương quan biến tổng nhỏ hơn 0,3 trước khi thực hiện các bước tiếp theo.

Phân tích nhân tố được thực hiện bằng phương pháp rút trích các thành phần chủ yếu (PCA) bằng cách loại bỏ các biến được phân loại thành 2 nhóm khác nhau có hệ số tải chênh lệch nhỏ hơn 0,3 và các biến có hệ số tải nhân tố nhỏ hơn 0,47. Kiểm định Bartlett và KMO được dùng để xem xét sự thích hợp của phân tích nhân tố và xem xét các biến quan sát trong nhân tố có tương quan với nhau hay không. Kết quả kiểm định KMO = 0,824 > 0,50, phân tích nhân tố thích hợp với dữ liệu nghiên cứu.

Kết quả phân tích nhân tố khám phá sau khi rút trích, còn lại 20 biến quan sát và được phân loại thành 5 nhóm yếu tố, tổng phương sai trích là 78,837%, có thể giải thích được 78,837% sự biến thiên của các biến quan sát.

Kết quả phân tích nhân tố được thể hiện trong Bảng 1.

**Bảng 1.** Các nhân tố ảnh hưởng đến tăng TMĐT

Yếu tố	Hệ số tải	Phương sai trích
<b>X1- Nhóm các yếu tố liên quan đến Bồi thường, GPMB</b>		<b>25,517%</b>
Công tác giải phóng mặt bằng gặp khó khăn do người dân trong khu vực dự án không đồng ý phương án và giá đền bù, giải phóng mặt bằng; người dân khiếu nại, không đồng ý giải phóng mặt bằng để bàn giao cho Chủ đầu tư	0,842	
Lập và phê duyệt phương án đền bù và giải phóng mặt bằng chậm trễ	0,812	
Công tác quản lý nhà nước về đất đai chưa chặt chẽ, việc xác định nguồn gốc đất gặp nhiều khó khăn.	0,790	
Dự án thiếu kinh phí thực hiện giải phóng mặt bằng	0,741	
Chủ đầu tư không tích cực phối hợp với cơ quan chức năng để giải quyết đền bù giải tỏa	0,716	
Điều chỉnh quy mô bồi thường giải phóng mặt bằng do thay đổi quy mô dự án	0,690	
Tiến độ đi dờ hạ tầng kỹ thuật, vật kiến trúc chậm trễ làm chậm tiến độ thực hiện dự án	0,662	
Vượt chi phí đền bù giải tỏa theo dự toán chi phí bồi thường, hỗ trợ giải phóng mặt bằng dự án.	0,637	
<b>X2- Nhóm yếu tố liên quan đến kinh tế, chính sách</b>		<b>15,500%</b>
Sự biến động đơn giá nhân công, máy thi công trong quá trình thực hiện dự án	0,852	
Sự biến động ngoài tầm kiểm soát giá vật liệu xây dựng.	0,760	
Đơn giá, định mức xây dựng ban hành chưa phù hợp	0,692	
Vướng mắc về chính sách bồi thường, hỗ trợ lãi suất, tạm cư, tái định cư	0,607	
<b>X3- Nhóm yếu tố liên quan đến liên Sự phối hợp của các bên tham gia dự án</b>		<b>14,318%</b>
Chủ đầu tư chậm trễ trong việc quyết định trách nhiệm, nghĩa vụ của các bên trước một vấn đề cần giải quyết của dự án	0,906	
Chủ đầu tư, nhà thầu thi công thực hiện thủ tục giải ngân chậm	0,822	
Nhà thầu chậm trễ trong việc thực hiện giải quyết các vấn đề của dự án.	0,709	
<b>X4- Nhóm yếu tố liên quan đến dự toán chi phí</b>		<b>14,069%</b>
Tư vấn thiết kế thiếu kinh nghiệm, sai sót trong thiết kế, tính toán TMĐT dự án	0,886	
Dự toán thiếu chính xác, tăng chi phí xây lắp do bỏ sung các hạng mục chưa được tính toán đủ trong dự toán.	0,801	
Chủ đầu tư yêu cầu thay đổi, làm thêm.	0,852	
<b>X5- Nhóm yếu tố liên quan đến cơ quan quản lý nhà nước, sở ban ngành</b>		<b>9,432%</b>
Cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền chậm trễ trong việc ra quyết định, thẩm định	0,828	
Các Sở ban ngành thiếu thống nhất về văn bản, quy định pháp luật áp dụng cho các thủ tục hành chính liên quan đến dự án	0,793	

Phân tích hồi quy đa biến được thực hiện sau khi phân tích nhân tố khám phá. Kết quả phân tích hồi quy được thể hiện ở Bảng 2.

**Bảng 2.** Kết quả phân tích hồi quy

	Hệ số chưa hiệu chỉnh		Hệ số điều chỉnh	t	Sig.	Thống kê tính cộng tuyến		Xếp hạng
	B	Độ lệch chuẩn	Beta			Dung sai	VIF	
(Hằng số)	0,313	0,077		4,038	.000			
X <sub>1</sub>	0,436	0,030	0,534	14,467	.000	0,436	2,294	1
X <sub>2</sub>	0,140	0,030	0,178	4,678	.000	0,409	2,446	2
X <sub>3</sub>	0,086	0,021	0,125	4,188	.000	0,667	1,499	5
X <sub>4</sub>	0,118	0,024	0,148	4,973	.000	0,675	1,481	4
X <sub>5</sub>	0,123	0,019	0,176	6,449	.000	0,800	1,249	3

Mô hình thể hiện mối quan hệ giữa các nhân tố ảnh hưởng đến tăng TMĐT dự án giao thông vốn ngân sách tại TP. HCM được biểu diễn bằng phương trình :  $Y = 0,534 X_1 + 0,178 X_2 + 0,125 X_3 + 0,148 X_4 + 0,176 X_5$

Mức độ ảnh hưởng mạnh nhất đến tăng TMĐT dự án giao thông vốn ngân sách tại TP. HCM là X<sub>1</sub> - Nhóm các yếu tố liên quan đến Bồi thường, GPMB (hệ số Beta = 0,534), tiếp theo là X<sub>2</sub>- Nhóm yếu tố liên quan đến kinh tế, chính sách (Hệ số Beta = 0,178), X<sub>5</sub>- Nhóm yếu tố liên quan đến cơ quan quản lý nhà nước, Sở ban ngành (hệ số Beta = 0,176), X<sub>4</sub>- Nhóm yếu tố liên quan đến dự toán chi phí (hệ số Beta = 0,148) và cuối cùng là X<sub>3</sub>- Nhóm yếu tố liên quan đến liên Sự phối hợp của các bên tham gia (Beta = 0,125). Hệ số mang dấu dương cho thấy tần suất xảy ra các nguyên nhân càng nhiều thì ảnh hưởng càng lớn đến tăng TMĐT dự án giao thông vốn ngân sách tại TP. HCM.

**3. Thảo luận**

Với những nguyên nhân rút ra từ nghiên cứu, các giải pháp được đề xuất như sau:

Với nguyên nhân liên quan bồi thường, giải phóng mặt bằng, cần tập trung hoàn thiện cơ chế xác định giá đất, đơn giá bồi thường phù hợp; Nâng cao năng lực lập kế hoạch, dự toán cho công tác giải phóng mặt bằng; Đảm bảo nguồn vốn giải phóng mặt bằng kịp thời, đầy đủ.

Các giải pháp cho các yếu tố liên quan đến kinh tế, chính sách bao gồm: Lựa chọn đơn vị tư vấn lập dự án đầu tư có đủ kinh nghiệm, năng lực để tính toán đúng, đủ các hạng mục chi phí đầu tư xây dựng theo quy định, giảm thiểu tối đa ảnh hưởng của biến động giá vật tư đến TMĐT xây dựng công trình. Các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền và các đơn vị có liên quan thường xuyên rà soát công tác lập, công bố định mức xây dựng, sản xuất, đầu tư để cập nhật, điều chỉnh kịp thời các định mức, đơn giá xây dựng chưa phù hợp, đảm bảo đơn giá định mức ban hành sát với thực tế thi công xây dựng công trình. Các đơn vị phải thường xuyên theo dõi, bám sát diễn biến của thị trường để kịp thời cập nhật công bố giá các vật liệu xây dựng cũng như chỉ số giá để đảm bảo phù hợp với tình hình thực tế.

Các giải pháp cho các yếu tố liên quan đến cơ quan quản lý nhà nước, Sở ban ngành: Áp dụng Luật Đầu tư công, Luật Xây dựng và các quy định của pháp luật về đầu tư xây dựng khác có liên quan phù hợp nhằm giải quyết khắc phục tình trạng



*Thành phố Hồ Chí Minh là đầu mối giao thông quan trọng của Việt Nam và Đông Nam Á*



*Cập nhật và điều chỉnh kịp thời, đảm bảo đơn giá định mức ban hành sát với thực tế thi công xây dựng công trình*

phải điều chỉnh TMĐT đối với các dự án đầu tư hạ tầng giao thông. TP. HCM cần có quyết định cụ thể, phân công vai trò trách nhiệm ngay từ đầu cho các cơ quan, Sở ngành một cách rõ ràng để có sự phối hợp thuận lợi, tránh chồng chéo, đùn đẩy trách nhiệm giữa các Sở ngành.

**Tài liệu tham khảo**

1. S. M. Vidalis, F.T. Najafi, "Cost and time overruns in highway construction", 4th Transportation Specialty Conference of the Canadian Society for Civil Engineering, 2002.
2. Stuart Anderson, Keith Molenaar, Cliff Schexnayder, "Guidance for cost estimation and management for highway projects during planning, programming, and preconstruction", National cooperative highway research program report, 2007, Vol. 574, p14.
3. Garry D.Creedy, "Risk factors leading to cost overrun in highway projects", The Queensland University of Technology Research Week International Conference, 4-8 July 2005, Brisbane, Australia.
4. Nida Azhar, Rizwan U. Farooqui, Syed M. Ahmed, "Cost overrun factors in construction industry of Pakistan", First International Conference on Construction In Developing Countries (ICCIDC-I), August 4-5, 2008, Karachi, Pakistan, pp. 499 – 508.
5. Long Le-Hoai, Young Dai Lee and Jun Yong Lee, " Delay and cost overruns in vietnam large construction projects: a comparison with other selected countries", KSCE Journal of Civil Engineering, 2008, Vol. 12, pp 367-377.