



# HOÀN THIỆN CÁC QUY ĐỊNH VỀ HỆ THỐNG ĐỊNH MỨC, ĐƠN GIÁ PHÙ HỢP CHO CÔNG TÁC BẢO TRÌ ĐƯỜNG CAO TỐC TẠI VIỆT NAM

## REFINING REGULATIONS ON COST NORMS AND UNIT PRICES FOR EXPRESSWAY MAINTENANCE IN VIETNAM

PHẠM HUY CƯỜNG<sup>1</sup>

**Tóm tắt:** Bài báo trình bày về việc hoàn thiện hệ thống định mức, đơn giá cho công tác bảo trì đường cao tốc tại Việt Nam trong bối cảnh mạng lưới cao tốc quốc gia ngày càng phát triển mạnh mẽ. Công tác bảo trì đóng vai trò quan trọng trong việc duy trì chất lượng và tuổi thọ các tuyến đường cao tốc. Tuy nhiên, hiện nay hệ thống định mức và đơn giá cho công tác bảo trì công trình xây dựng vẫn còn nhiều bất cập, chưa thực sự đáp ứng được yêu cầu thực tế. Một trong các vấn đề cần đặt ra là thiếu các định mức cho các công tác đặc thù như bảo dưỡng, sửa chữa các hệ thống ITS, trung tâm điều hành giao thông và các hệ thống thu phí không dừng, ... Bên cạnh đó, còn có một số bất cập về quy định giá vật liệu xây dựng, nhân công xây dựng, máy và thiết bị thi công trong lĩnh vực bảo trì chưa thực sự phù hợp với thị trường và sự thay đổi của tiêu chuẩn kỹ thuật mới. Để khắc phục, bài báo đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện hệ thống định mức, đơn giá cho phù hợp nhằm quản lý chi phí bảo trì đạt hiệu quả hơn.

**Từ khóa:** Định mức, đơn giá, bảo trì đường cao tốc, quản lý chi phí.

**Abstract:** This paper focuses on refining regulations on cost norms and unit prices for expressway maintenance in Vietnam in the context of the rapid development of the national expressway network. Maintenance plays a critical role in ensuring the quality, safety, and service life of expressway infrastructure. However, the current system of cost norms and unit prices applied to maintenance activities still presents several limitations and has not fully met practical requirements. In particular, there is a lack of cost norms for specialized maintenance tasks related to intelligent transportation systems (ITS), traffic operation centers, and electronic toll collection (ETC) systems. In addition, existing regulations on prices of construction materials, labor, machinery, and equipment used in maintenance works are not fully consistent with market conditions or recent updates in technical standards. To address these issues, the paper proposes several solutions aimed at refining regulations on cost norms and unit prices in order to improve the effectiveness of expressway maintenance cost management in Vietnam.

**Keywords:** Cost norms, unit prices, expressway maintenance, cost management.

(Ngày nhận bài: 30/11/2025, ngày sửa bài: 09/12/2025, ngày duyệt đăng: 15/12/2025)

### 1. Mở đầu

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng, việc phát triển hạ tầng giao thông, đặc biệt là hệ thống đường bộ cao tốc đã trở thành một trong những đột phá chiến lược nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, thúc đẩy liên kết vùng và tạo động lực tăng trưởng bền vững cho nền kinh tế Việt Nam.

Thực hiện tinh thần Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng, mục tiêu đến năm 2030 hoàn thiện khoảng 5.000 km đường cao tốc đang được Chính phủ và các cấp, các ngành triển khai một cách quyết liệt, mạnh mẽ. Đây là bước tiến quan trọng

nhằm kiến tạo mạng lưới giao thông đồng bộ, kết nối hiệu quả các vùng kinh tế trọng điểm và đóng góp tích cực vào tiến trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

Theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về Phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ

2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, đã được điều chỉnh tại Quyết định số 12/QĐ-TTg ngày 03/01/2025, mạng lưới đường cao tốc quốc gia được quy hoạch với tổng chiều dài lên đến hơn 8.400 km, phân bố đều trên các khu vực Bắc - Nam, Đông - Tây và các vùng trọng điểm kinh tế.

Khu vực/Tuyến cao tốc	Chiều dài quy hoạch (km)
Bắc – Nam phía Đông	2.063 km
Bắc – Nam phía Tây	1.205 km
Khu vực phía Bắc	2.313 km
Miền Trung – Tây Nguyên	1.496 km
Khu vực phía Nam	1.380 km
<b>Tổng cộng</b>	<b>8.457 km</b>

<sup>1</sup>Phòng Nghiên cứu Giá và thị trường xây dựng, Viện Kinh tế xây dựng



Mục tiêu đến cuối năm nay (2025) sẽ đưa khoảng 3.000 km đường cao tốc vào khai thác với nhiều tuyến huyết mạch như cao tốc Bắc - Nam, các tuyến vành đai đô thị, cao tốc Tây Nguyên và Đồng bằng sông Cửu Long.

Mặc dù đạt được những thành quả đáng ghi nhận, quá trình phát triển hệ thống cao tốc cũng đặt ra nhiều thách thức về yêu cầu kỹ thuật, vốn đầu tư, tiến độ thi công và chất lượng vận hành, an toàn giao thông.

Để kéo dài tuổi thọ và duy trì trạng thái hoạt động tốt nhất của các tuyến đường cao tốc tại Việt Nam sau khi đưa vào khai thác sử dụng, cần triển khai một loạt biện pháp tổng thể từ kỹ thuật đến quản lý và công nghệ. Trước hết, việc bảo trì, bảo dưỡng định kỳ hằng năm là yếu tố quan trọng để kịp thời phát hiện và xử lý những hư hỏng nhỏ như vết nứt, ổ gà, hoặc lớp bê tông nhựa đã xuống cấp, tránh để chúng trở thành vấn đề lớn hơn. Việc xác định chi phí bảo trì hằng năm cho hệ thống đường cao tốc là một khâu then chốt trong công tác quản lý, vận hành, bảo trì các công trình cơ sở hạ tầng giao thông. Quá trình lập dự toán chi phí bảo trì, đơn vị quản lý phải bóc tách khối lượng các công việc liên quan đến quản lý, sửa chữa, bảo dưỡng, các hạng mục công việc và phải sử dụng hệ thống công cụ về định mức xây dựng (định mức sửa chữa, bảo dưỡng, ...) đã được Bộ Xây dựng và các Bộ chuyên ngành ban hành, giá các yếu tố chi phí đầu vào (như: giá vật liệu, nhân công, máy thi công), phương pháp lập dự toán chi phí bảo trì do Bộ Xây dựng ban hành tại Thông tư số 14/2021/TT-BXD.

Tuy nhiên hiện nay, hệ thống định mức xây dựng liên quan đến bảo trì công trình xây dựng đã có nhưng vẫn còn một số nội dung quy định chưa được hoàn thiện như: thiếu và cần phải bổ sung một số định mức liên quan đến bảo dưỡng, sửa chữa các hạng mục công việc như: các trung tâm điều hành giao thông, hệ thống ITS, ... Bên cạnh đó, một số quy định về việc xác định các yếu tố chi phí đầu vào để lập dự toán còn một số bất cập. Vì vậy, để làm tốt công tác xác định chi phí bảo trì các công trình xây dựng, đòi hỏi cần có sự hoàn thiện các cơ chế chính sách, đặc biệt là hệ thống định mức - đơn giá trong lĩnh vực bảo trì công trình xây dựng, nhằm nâng cao hiệu quả khai thác, quản lý, bảo trì hệ thống đường cao tốc quốc gia trong dài hạn.

## 2. Thực trạng, nguyên nhân và giải pháp hoàn thiện hệ thống định mức, đơn giá cho công tác bảo trì đường cao tốc tại Việt Nam

### 2.1. Thực trạng hệ thống định mức, đơn giá trong công tác bảo trì đường cao tốc tại Việt Nam

Bảo trì công trình xây dựng là tập hợp các công việc nhằm bảo đảm và duy trì sự làm việc bình thường, an toàn của công trình theo quy định của thiết kế trong quá trình khai thác sử dụng. Nội dung bảo trì công trình xây dựng có thể bao gồm một, một số hoặc toàn bộ các công việc sau: "Kiểm tra, quan trắc, kiểm định chất lượng, bảo dưỡng và sửa chữa công trình, nhưng không bao gồm các hoạt động làm thay đổi công năng, quy mô công trình"

Để có công cụ trong việc xác định chi phí bảo trì công trình xây dựng, Bộ Xây dựng đã ban hành Tập định mức dự toán sửa chữa và bảo dưỡng công trình xây dựng tại Phụ lục VI Thông tư số 12/2021/TT-BXD và Bộ Giao thông Vận tải (nay là Bộ Xây dựng) cũng đã ban hành Thông tư 44/2021/TT-BGTVT. Phương pháp xác định chi phí bảo trì công trình xây dựng cũng đã được Bộ Xây dựng quy định tại Thông tư số 14/2021/TT-BXD ngày 08/9/2021.

Trong thời gian qua, các tập định mức nêu trên đã đóng vai trò là chỉ tiêu công cụ định mức phục vụ cho việc lập dự toán, xác định và quản lý chi phí bảo dưỡng thường xuyên các tuyến quốc lộ, cao tốc trên cả nước. Hiện tại, công tác quản lý bảo dưỡng thường xuyên quốc lộ, cao tốc đã được xã hội hóa, do nhiều tổ chức đơn vị thực hiện thông qua công tác lựa chọn nhà thầu với nhiều hình thức khác nhau.

Tuy nhiên, thực tiễn quản lý đã xuất hiện các yêu cầu mới trong công tác quản lý, bảo trì, vận hành khai thác các tuyến đường cao tốc. Từ yêu cầu đó cũng đã xuất hiện một số tồn tại, bất cập trong việc lập dự toán cho công tác quản lý, sửa chữa bảo dưỡng công trình.

#### 2.1.1 Các tồn tại:

##### a) Về các định mức liên quan đến công tác sửa chữa và bảo dưỡng:

Một là, thiếu một số định mức liên quan đến công tác sửa chữa, bảo dưỡng chuyên ngành cho các hạng mục của công trình đường cao tốc như: trung tâm điều hành giao thông, hệ thống thu phí không dừng (ETC), hệ thống ITS, làn dừng khẩn cấp, trạm nghỉ ...

Hai là, các quy định về các biện pháp tổ chức thi công, công nghệ thi công cho

công tác sửa chữa, bảo dưỡng còn lạc hậu, chủ yếu bằng thủ công và được ban hành chủ yếu cho các công trình xây dựng thông thường: đường nông thôn, quốc lộ, ... chưa phản ánh đầy đủ đặc thù kỹ thuật, công nghệ và quy mô của các dự án đường cao tốc hiện đại. Một số định mức xây dựng ban hành tại các Thông tư trên đã không còn phù hợp với sự cập nhật, thay đổi của hệ thống tiêu chuẩn mới được ban hành, công bố.

Ba là, các quy định về định ngạch khối lượng trong công tác quản lý và bảo dưỡng thường xuyên đường bộ chưa được phản ánh đầy đủ các yêu cầu quản lý, trình độ quản lý của các doanh nghiệp quản lý vận hành hiện nay.

Bốn là, một số hao phí định mức về vật liệu, nhân công, máy và thiết bị thi công còn chưa phù hợp (quá cao hoặc quá thấp) với thực tế năng suất lao động.

Năm là, công tác rà soát, nhận diện các định mức còn thiếu hoặc cần điều chỉnh cho phù hợp với thực tế thi công vẫn còn nhiều vướng mắc và chưa thống nhất.

##### b) Về phương pháp xác định chi phí bảo trì

Đối với các yếu tố đầu vào để xác định chi phí bảo trì công trình xây dựng:

+ Về công bố giá vật liệu xây dựng: Hiện nay, việc quy định giá vật liệu đầu vào dự toán chi phí phải dựa chủ yếu vào nguồn thông tin là công bố giá của địa phương. Tuy nhiên, các công bố giá vật liệu của địa phương đang tồn tại chủ yếu một số vấn đề sau:

- Việc công bố giá còn chậm so với quy định nên các thông tin về giá không cập nhật kịp thời với biến động của thị trường và có sự chênh lệch so với thực tế thị trường (đặc biệt là giai đoạn khan hiếm các loại vật liệu xây dựng).

- Danh mục giá vật liệu xây dựng theo công bố còn thiếu, chưa đầy đủ hoặc cùng một loại vật liệu công bố nhiều loại giá nên gây khó khăn trong lập dự toán chi phí.

+ Về đơn giá nhân công: Quy định về đơn giá nhân công còn một số bất cập, chưa thực sự phù hợp như: quy định cấp bậc thợ, giá công bố của các địa phương thấp hơn thị trường.

+ Về đơn giá máy và thiết bị thi công: Nguyên giá là một yếu tố cấu thành đơn giá ca máy nhưng hầu hết các địa phương tham khảo giá máy do Bộ Xây dựng công bố nên hạn chế về tính cập nhật giá máy

Phương pháp lập dự toán chi phí bảo trì công trình còn một số bất cập, chưa thực sự phù hợp trong hướng dẫn xác định các



khoản mục chi phí như: chi gián tiếp (chi phí chung, thu nhập chịu thuế tính trước), các khoản mục chi phí quản lý, chi phí tư vấn, ... Chưa hình thành cơ chế xác định và quản lý chi phí bảo trì công trình riêng biệt mà vẫn sử dụng phương pháp xác định chi phí xây dựng công trình mới.

**2.1.2. Nguyên nhân của tồn tại**

*Một là*, các tập định mức dự toán sửa chữa, bảo dưỡng do Bộ Xây dựng và Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) ban hành chưa được thường xuyên cập nhật, rà soát, điều chỉnh, bổ sung theo các quy định.

*Hai là*, việc pháp luật chưa quy định về phương pháp xác định định mức mới, định mức điều chỉnh cho công tác sửa chữa bảo dưỡng, nên trong thực tế đang tạm vận dụng các quy định trình tự, phương pháp xác định định mức mới, định mức điều chỉnh của các công tác xây dựng. Việc vận dụng này chưa thực sự phù hợp với đặc điểm tính chất công tác sửa chữa, bảo dưỡng. Mặt khác, việc xác định và quản lý các định mức chuyên ngành, định mức mới, định mức điều chỉnh còn nhiều thủ tục, chưa phân cấp một cách triệt để dẫn đến tâm lý e ngại của Chủ đầu tư và các đơn vị tư vấn về trách nhiệm liên quan đến công tác hậu kiểm.

*Ba là*, chưa có quy định cụ thể cho việc hướng dẫn mang tính bắt buộc đối với phương pháp khảo sát giá vật liệu xây dựng, thiết bị công trình để cho các địa phương thực hiện công việc công bố giá và thiết bị xây dựng trên địa bàn mình quản lý.

*Bốn là*, phương pháp lập dự toán chi phí bảo trì công trình (dự toán sửa chữa công trình, ...) vẫn chủ yếu theo các quy định về lập dự toán cho các khoản mục chi phí như chi phí đầu tư xây dựng mới công trình, chưa có các hướng dẫn, quy định việc xác định và quản lý chi phí bảo trì công trình riêng.

*Năm là*, chưa có cơ chế phối hợp chia sẻ cơ sở dữ liệu về định mức, đơn giá bảo trì công trình xây dựng giữa các chủ thể

như: các cơ quan quản lý nhà nước và các doanh nghiệp quản lý, khai thác vận hành các tuyến cao tốc.

**2.2. Một số giải pháp hoàn thiện hệ thống định mức, đơn giá cho công tác bảo trì đường cao tốc tại Việt Nam**

Để hoàn thiện hệ thống định mức, đơn giá phục vụ cho công tác lập dự toán cho công tác bảo trì đường cao tốc tại Việt Nam, tác giả đề xuất một số giải pháp sau:

**2.2.1. Nhóm giải pháp bổ sung, hoàn thiện thể chế pháp luật**

- *Giải pháp trước mắt:*

Cần thiết phải bổ sung các định mức mới, sửa đổi điều chỉnh các định mức liên quan đến: bảo dưỡng thường xuyên đường quốc lộ, đường cao tốc, quản lý và bảo dưỡng các cầu, hệ thống ITS, trạm thu phí, trạm cân để đảm bảo đủ công cụ cần thiết phục vụ cho công tác lập chi phí bảo trì khi các tuyến cao tốc được đưa vào khai thác, sử dụng cuối năm 2025.

- *Giải pháp lâu dài:*

*Một là*, hoàn thiện các quy định mang tính bắt buộc việc phải rà soát, cập nhật thường xuyên hệ thống định mức xây dựng (định mức dự toán, định mức chi phí) liên quan đến lĩnh vực bảo trì công trình xây dựng (đối với các Bộ có xây dựng chuyên ngành và các địa phương).

*Hai là*, rà soát, cập nhật, bổ sung các định mức các công tác sửa chữa, bảo dưỡng vào các tập định mức được quy định tại Phụ lục VI Thông tư số 12/2021/TT-BXD, Thông tư 44/2021/TT-BGTVT. Bố trí kịp thời nguồn lực để thực hiện việc rà soát, cập nhật trên.

*Ba là*, cần thiết phải ban hành phương pháp khảo sát, thu thập thông tin liên quan đến giá vật liệu xây dựng, thiết bị công trình phục vụ công bố giá dưới hình thức là văn bản pháp luật có tính chất cá biệt (Quyết định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng) để khắc phục những tồn tại của việc thực hiện công bố giá vật liệu địa phương trong thời gian tới.

*Bốn là*, rà soát, hoàn thiện phương pháp xác định chi phí bảo trì công trình xây

dựng (phương pháp lập dự toán, phương pháp xác định giá các yếu tố đầu vào, ...), quy định các khoản mục chi phí phù hợp với thực tế thực hiện.

**2.2.2. Nhóm giải pháp tổ chức thực hiện**

Trong thời gian tới, để nguồn thông tin về định mức xây dựng, giá thị trường của vật liệu, nhân công, máy thi công xây dựng trên hệ thống cơ sở dữ liệu được đầy đủ đa dạng, kịp thời đáp ứng yêu cầu xác định quản lý chi phí của các chủ thể, đề xuất một số hướng như sau:

*Một là*, xây dựng hệ thống dữ liệu về định mức, đơn giá về bảo trì đường cao tốc. Phối hợp chia sẻ dữ liệu cho các chủ thể trong quản lý, khai thác, vận hành đường cao tốc.

*Hai là*, xây dựng cơ chế trong việc sử dụng, cung cấp nguồn thông tin giá thị trường các yếu tố chi phí lên hệ thống, đặc biệt từ các tổ chức tư vấn và cá nhân chia sẻ nguồn thông tin giá thị trường.

*Ba là*, đẩy mạnh việc ứng dụng công nghệ trong quản lý chi phí bảo trì công trình xây dựng như: áp dụng mô hình BIM trong quản lý, khai thác, vận hành, ...

**3. Kết luận**

Việc đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện hệ thống định mức, đơn giá phù hợp cho công tác bảo trì đường cao tốc là yếu tố then chốt nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư các công trình hạ tầng giao thông, đảm bảo an toàn giao thông và phát triển một cách bền vững.

Khi các giải pháp này được thực hiện một cách hiệu quả, các chủ thể tham gia vào quá trình bảo trì công trình xây dựng, từ cơ quan quản lý nhà nước, chủ đầu tư, đơn vị tư vấn đến nhà thầu bảo trì công trình xây dựng sẽ có cơ sở pháp lý và chuyên môn để lập dự toán phù hợp, lựa chọn phương án kỹ thuật tối ưu, kiểm soát chi phí hiệu quả và bảo đảm tiến độ cũng như chất lượng công trình, góp phần nâng cao tuổi thọ công trình và giảm thiểu chi phí sửa chữa trong dài hạn.

**TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- [1] Bộ Xây dựng (2021), Thông tư số 12/2021/TT-BXD hướng dẫn lập dự toán sửa chữa, bảo dưỡng công trình xây dựng.
- [2] Bộ Xây dựng (2021), Thông tư số 14/2021/TT-BXD về phương pháp xác định chi phí bảo trì công trình xây dựng.
- [3] Bộ Giao thông Vận tải (2021), Thông tư số 44/2021/TT-BGTVT về công tác bảo trì và sửa chữa đường cao tốc.
- [4] Quyết định số 1454/QĐ-TTg (2021), Phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- [5] Quyết định số 12/QĐ-TTg (2025), Điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.