

# Các nhân tố dẫn đến vượt dự toán trong các dự án công của ngành giao thông đường bộ tại TP. Hồ Chí Minh

DƯƠNG THỊ BÌNH MINH

Trường Đại học Kinh tế TP.HCM - dbminh@ueh.edu.vn

NGUYỄN THỊ BÍCH TRÂM

tramntb2411@gmail.com

---

*Ngày nhận:*

11/10/2015

*Ngày nhận lại:*

10/11/2015

*Ngày duyệt đăng:*

11/11/2015

*Mã số:*

1015-H54-V03

---

## *Tóm tắt*

Tác giả sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính (khảo sát, thu thập dữ liệu) và định lượng (phân tích hồi quy đa biến) để tìm ra các nhân tố cũng như mức độ tác động của từng nhân tố gây vượt dự toán trong các dự án công ngành giao thông đường bộ (GTĐB) tại TP.HCM. Kết quả nghiên cứu cho thấy có 4 nhân tố gây vượt dự toán trong ngành GTĐB tại TP.HCM theo thứ tự mức độ tác động tăng dần, bao gồm: (1) Ảnh hưởng bởi điều kiện tự nhiên-xã hội; (2) Ảnh hưởng bởi kinh tế; (3) Nhà thầu yếu kém; và (4) Chủ đầu tư thiếu năng lực, kinh nghiệm.

*Từ khóa:*

Vượt dự toán, dự án công, giao thông đường bộ, TP.HCM.

*Keywords:*

Cost overrun, public projects, road construction, HCMC.

## *Abstract*

Adopting both qualitative and quantitative approaches, this study attempts to explore the causal relationships as well as the impacts of factors that affect cost overrun in public road construction projects in HCMC. The results of regression analysis indicate that four of the determinants of cost overrun in an increasing order include: (i) Natural and social conditions; (ii) Economic situations; (iii) Contractor's capability; and (iv) Project leadership skills and experience.

## 1. Giới thiệu

Theo số liệu thống kê của Sở Giao thông Vận tải, hiện có 141 chương trình, dự án GTĐB từ ngân sách nhà nước (NSNN) trên địa bàn TP.HCM; trong đó có 35/50 dự án vượt dự toán có quyết định điều chỉnh của UBND (74%) và 11/22 dự án từ vốn ODA vượt dự toán có quyết định của UBND (90%)<sup>1</sup>. Nhiều nghiên cứu về vượt dự toán tại các dự án xây dựng trên thế giới và VN được thực hiện; tuy nhiên, chưa có nghiên cứu cụ thể nào về các nhân tố gây vượt dự toán tại các công trình giao thông đường bộ tại TP.HCM. Do đó, việc đi sâu nghiên cứu và tìm ra các nhân tố gây vượt dự toán tại các dự án này là hết sức cần thiết vì loại hình này có rất nhiều điểm khác biệt so với các dự án công trình dân dụng và công nghiệp như: Trải dài qua nhiều địa phương, tổng mức đầu tư lớn, các điều kiện về địa chất luôn thay đổi v.v.. Tác giả sẽ đi sâu vào đánh giá mức độ tác động của từng nhân tố gây vượt dự toán tại các dự án công ngành giao thông đường bộ tại TP.HCM; trên cơ sở dữ liệu phân tích để đưa ra các khuyến nghị nhằm hạn chế vượt dự toán tại các công trình này tại TP.HCM và các tỉnh, thành phố có đặc điểm tương tự.

## 2. Khung lý thuyết về vượt dự toán và các nhân tố dẫn đến vượt dự toán

### 2.1. Cơ sở lý thuyết

Theo Alinaitwe & cộng sự (2013), vượt dự toán xảy ra khi chi phí cuối cùng của dự án vượt ước tính ban đầu. Endult & cộng sự (2009) định nghĩa vượt dự toán là sự khác biệt giữa chi phí thực tế và giới hạn chi phí của dự án. Nó xảy ra khi mục tiêu kết quả chi phí của dự án vượt quá giới hạn chi phí. Chi phí xây dựng vượt tầm kiểm soát gây áp lực đầu tư, tăng chi phí xây dựng, tác động đến ra quyết định đầu tư, gây lãng phí tài chính quốc gia và có thể dẫn đến tham nhũng hoặc hành vi phạm tội (Ali & Kamaruzzaman, 2010).

Trong báo cáo cơ sở hạ tầng ở Ấn Độ, Datta (2002) mô tả chi phí leo thang như một vấn đề phổ biến trong các dự án của chính phủ; đồng thời tồn tại mối quan hệ giữa kế hoạch thi công, phạm vi công việc và điều kiện dự án. Một sự thay đổi bất kỳ các yếu tố này sẽ ảnh hưởng đến ngân sách và thời gian hoàn thành. Điều này là cần thiết để tạo ra nhận thức về những nguyên nhân dẫn đến chậm trễ tiến độ và vượt dự toán (Al-Khalil & Al-Ghafly, 1999). Love & cộng sự (2015) chia các nhân tố dẫn đến vượt dự toán trong các dự án giao thông thành nhân tố bên ngoài và nhân tố bên trong. Nhân tố

bên ngoài bao gồm: Kinh tế, chính trị, sự quản lý và tâm lý. Ngược lại, các nhân tố bên trong bị hạn chế trong quản lý dự án bởi ngành công nghiệp, ngành nghề và chính phủ. Mỗi giai đoạn có các nhân tố khác nhau nhưng đều tập trung về kỹ thuật: Chuẩn bị - thẩm định dự án lạc quan, thiết kế - thay đổi phạm vi, thi công - thay đổi các yêu cầu.

Tại VN, Nguyễn Thị Minh Tâm (2009) cho rằng xây dựng là một ngành công nghiệp quan trọng; tuy nhiên, các dự án này thường xuyên phải đối mặt với vấn đề vượt dự toán. Vấn đề này ảnh hưởng đến hiệu quả dự án và tổn hại quyền lợi của các bên liên quan. Do đó, chi phí và thời gian là mối quan tâm chung trong quản lý xây dựng. Có nhiều nhân tố liên quan đến chậm trễ và vượt dự toán với các loại dự án, vị trí, quy mô, và phạm vi khác nhau. Những dự án lớn với đặc tính phức tạp và yêu cầu về vốn cao nhận được nhiều quan tâm của các nhà nghiên cứu (Lê Hoài Long & cộng sự, 2008). Theo Cao Hào Thi & cộng sự (2010), vấn đề vượt dự toán bắt nguồn từ những người lo sợ mất quyền lực liên quan đến đơn vị quản lý dự án (QLDA). Thực hiện dự án bị ảnh hưởng bởi thiếu minh bạch trong đấu thầu, quá nhiều quy định và hạn chế trong thực thi các biện pháp chống tham nhũng.

## *2.2. Đánh giá các nghiên cứu trước đây*

Flyvbjerg & cộng sự (2002) khảo sát 258 dự án giao thông đường bộ của 20 quốc gia và nhận thấy có 9/10 dự án vượt dự toán. Nhìn chung trong tất cả các loại dự án, quy mô dự án không ảnh hưởng đến mức vượt dự toán. Ngoài ra, thời gian xây dựng chỉ có ý nghĩa trong các dự án đường giao thông. Ngược lại, Park (2012) lại tìm ra mối quan hệ giữa quy mô dự án và vượt dự toán trong các dự án giao thông khá mạnh sau khi nghiên cứu các nguyên nhân dẫn đến vượt dự toán trong các dự án giao thông tại châu Á) và cho rằng việc trao thầu cho người có giá thấp nhất chính là nguyên nhân lớn nhất dẫn đến vượt dự toán.

Odeck (2004) đánh giá mối quan hệ mang tính thống kê giữa chi phí ước tính và chi phí thực tế trong xây dựng đường tại Na-Uy giai đoạn 1992–1995. Ông kết luận vượt dự toán dễ xảy ra trong các dự án nhỏ hơn, thời gian hoàn thành dự án và khu vực ảnh hưởng khá mạnh đến vượt dự toán trong khi loại dự án thì không ảnh hưởng. Mặc dù Odeck không cung cấp một lời giải thích nào cho kết quả ngược lại, nhưng Cantarelli & cộng sự (2012) đề xuất các kết quả trái ngược nhau có thể là do kích thước mẫu nhỏ.

Mahamid & Bruland (2012) sử dụng mô hình hồi quy từ 169 dự án xây dựng đường tại Palestine giai đoạn 2004–2008. Kết quả cho thấy 100% các dự án bị lệch dự toán:

Có 76% dự án có ước tính chi phí quá thấp trong khi 24% được đánh giá quá cao. Độ lệch giữa chi phí dự đoán và thực tế bình quân 14,6%, dao động từ -39% đến 98%.

Sau khi thống kê 160 dự án giao thông đã hoàn thành tại Hàn Quốc, bao gồm 138 dự án đường bộ, 16 dự án đường sắt, 2 sân bay và 5 cảng. Lee (2008) nhận thấy 95% dự án đường bộ và 100% dự án đường sắt có mức vượt dự toán tối đa là 50%. Nguyên nhân của vượt dự toán có thể được nhóm lại thành một số hạng mục chính: Những thay đổi trong phạm vi, sự chậm trễ trong quá trình xây dựng, dự toán và điều chỉnh chi phí dự án bất hợp lý, và không sử dụng hệ thống quản lý giá trị thu được.

Tại VN, Lê Hoài Long & cộng sự (2008) trong báo cáo nghiên cứu về “Chậm trễ và vượt dự toán trong các dự án lớn ở VN: So sánh với một số nước khác” khảo sát 21 nhân tố và tìm thấy ba nguyên nhân hàng đầu dẫn đến vượt dự toán trong các dự án lớn ở VN là: Chi phí nguyên vật liệu tăng do lạm phát, khối lượng vật tư không chính xác và chi phí lao động tăng do hạn chế về môi trường.

Nguyễn Thị Minh Tâm (2009) thực hiện phân tích 216 dự án xây dựng tại TP.HCM phát hiện 6 nhân tố ảnh hưởng đến biến động chi phí dự án là: Năng lực bên thực hiện, năng lực bên hoạch định, sự gian lận và thất thoát, môi trường kinh tế, chính sách và môi trường tự nhiên.

Tổng hợp kết quả các nghiên cứu trước đây về các nhân tố ảnh hưởng đến trì hoãn và vượt dự toán trong các dự án, kết hợp với các quy định về pháp luật đối với các dự án công tại VN và ý kiến của các chuyên gia làm cơ sở cho tác giả đề xuất mô hình nghiên cứu.

### **3. Mô hình nghiên cứu**

#### *3.1. Giả thuyết nghiên cứu*

##### **3.1.1 Nhóm nhân tố về chính sách**

Theo Apolot & cộng sự (2013), chính sách không ổn định là 1 trong 5 nhân tố quan trọng dẫn đến trì hoãn và vượt dự toán trong các dự án xây dựng công. 7 yếu tố trong nhân tố chính sách ảnh hưởng đến rủi ro trong quá trình thực hiện dự án bao gồm: Những thay đổi bất ngờ trong quy định quản lý, thay đổi chính sách thuế, sự quốc hữu hóa, thay đổi chính phủ, chiến tranh và dịch họa, quyền sở hữu, và chi phí bồi thường. Enshassi & cộng sự (2009), Mahamid & Bruland (2012) cũng có kết luận tương tự với nghiên cứu này.

Từ các nghiên cứu trên, tác giả rút ra các yếu tố chính sách đại diện cho nhóm nhân tố dẫn đến vượt dự toán là: (i) Cơ chế - luật xây dựng; (ii) Chính sách tiền lương; (iii) Luật đầu thầu; (iv) Luật hợp đồng; và (v) Chính sách thuế. Trên cơ sở đó tác giả đề nghị giả thuyết  $H_1$  như sau:

*$H_1$ : Độ ổn định của môi trường chính sách càng cao thì mức độ vượt dự toán càng giảm.*

### 3.1.2 Nhóm nhân tố về kinh tế

Trong nghiên cứu của Alhomidan (2013), Rahman & cộng sự (2013), Omeregie & Radford (2006), các điều kiện kinh tế như chính sách tiền tệ, tỉ lệ lạm phát, tỉ giá hối đoái không tốt dẫn đến ảnh hưởng khá đáng kể đến chi phí dự án xây dựng. Khi lạm phát tăng, lãi suất cao và chi phí dự án cũng sẽ tăng lên. Một nhân tố khác là xu hướng lạm phát không ổn định do cầu vượt cung gây khan hiếm hàng hóa và dẫn đến giá cả leo thang (Eshofonie, 2008). Tóm lại, các yếu tố đại diện về kinh tế dẫn đến vượt dự toán trong các dự án công trong ngành GTĐB bao gồm: (i) Lạm phát; (ii) Tỉ giá hối đoái; (iii) Giá cả nguyên vật liệu; (iv) Lãi suất; (v) Nguồn cung ứng nhân lực; và (vi) Nguồn cung ứng vật tư.

*$H_2$ : Độ ổn định của môi trường kinh tế càng cao thì mức độ vượt dự toán càng giảm*

### 3.1.3 Nhóm nhân tố về môi trường tự nhiên-xã hội

Theo Alhomidan (2013) và Enshassi & cộng sự (2009), các nhân tố dẫn đến vượt dự toán trong các dự án xây dựng của chính phủ bao gồm điều kiện địa chất phức tạp và thiên tai tự nhiên như động đất, lũ lụt, v.v.. Ngoài ra, điều kiện thời tiết thất thường cũng có mức độ ảnh hưởng khá lớn (Sunjka & Jacob, 2013).

Do đó, các nhân tố về môi trường sẽ bao gồm 2 yếu tố đại diện đó là: (i) Thời tiết; và (ii) Địa chất.

Về nhóm yếu tố về xã hội: Alghbari (2007) và Enshassi (2009) cho rằng các vấn đề trong kế hoạch dự án hoặc người dân xung quanh là yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động thực hiện dự án, dẫn đến trì trệ và vượt dự toán. Vì các dự án trải dài từ nơi này sang nơi khác nên cần thu hồi rất nhiều mặt bằng từ người dân để xây dựng. Do đó, nếu mức chi phí đền bù, bồi thường cho người dân không thỏa đáng sẽ dẫn đến khó khăn, chậm trễ trong công tác giải phóng mặt bằng, gây phát sinh chi phí do yếu tố trượt giá, tăng chi phí cơ hội của dự án, vấn đề hiệu quả, và tiến độ của dự án bị ảnh hưởng (Luu Trường Văn & cộng sự, 2015).

Ngoài ra, sự phối hợp không đồng bộ giữa các cơ quan khi giải phóng mặt bằng cũng là một cản trở hết sức khó khăn dẫn đến trì hoãn tiến độ và làm tăng chi phí. Theo lãnh đạo trong Ban QLDA đường sắt đô thị, mỗi cơ quan có chức năng, nhiệm vụ khác nhau do đó nhập nhằng giữa các cơ quan là điều không thể tránh khỏi. Căn cứ theo những nhận định trên, nhóm yếu tố về xã hội gồm có 2 yếu tố đại diện sau: (iii) Phối hợp không đồng bộ với cơ quan khác; và (iv) Sự phản đối của người dân.

*H<sub>3</sub>: Độ ổn định của môi trường tự nhiên-xã hội càng cao thì mức dự toán càng giảm*

#### 3.1.4 Nhóm nhân tố về tư vấn

Radman & cộng sự (2013), Larsen (2015) có cùng chung quan điểm về nhóm nhân tố liên quan đến tư vấn dẫn đến vượt dự toán trong các dự án công bao gồm: Thay đổi thiết kế thường xuyên, lỗi thiếu sót trong tài liệu tư vấn, thiết kế kém và chậm trễ, tư vấn viên không đủ năng lực và ít kinh nghiệm. Trong khi đó theo Odediran & cộng sự (2012), nguyên nhân lớn nhất dẫn đến vượt dự toán là do ước tính chi phí dự án ban đầu không chính xác.

Dựa trên các quan điểm đó, nhóm nhân tố về tư vấn dẫn đến vượt dự toán trong các dự án công ngành GTĐB gồm có các yếu tố đại diện sau: (i) Năng lực của tư vấn viên kém; (ii) Chậm trễ tiến độ hoàn thành công việc; (iii) Ước tính tổng mức đầu tư không chính xác; (iv) Công tác khảo sát thiếu quan tâm chặt chẽ; và (iv) Tài liệu tư vấn thiếu sót.

*H<sub>4</sub>: Năng lực của tư vấn càng cao thì mức dự toán càng giảm*

#### 3.1.5 Nhóm nhân tố về chủ đầu tư/ ban quản lý dự án

Enshassi & cộng sự (2009), Love & cộng sự (2015) đề cập các nhân tố liên quan chủ đầu tư dẫn đến vượt dự toán trong các dự án xây dựng công là: Chậm trễ đưa ra quyết định, thiếu sự phối hợp với các nhà thầu, thay đổi phạm vi, kỹ năng QLDA, nhân viên thiếu kinh nghiệm và trình độ, và các vấn đề tài chính (thanh toán chậm, khó khăn tài chính, và vấn đề kinh tế).

Flyvbjerg & cộng sự (2002, 2009), Cantarelli & cộng sự (2012) đồng quan điểm khi cho rằng khuynh hướng lạc quan trong thẩm định dự án và nói dối là các nhân tố chính dẫn đến vượt dự toán trầm trọng trong các dự án công ngành giao thông.

Bên cạnh đó, Giang & Pheng (2015) phát hiện các nhân tố liên quan đến chủ đầu tư ảnh hưởng đến hoạt động yếu kém trong các dự án lớn ở VN đó là: Thiếu minh bạch và trách nhiệm giải trình trong phát triển cơ sở hạ tầng và thiếu khuôn khổ thu hồi đất

hiệu quả. Hậu quả là các dịch vụ do các cơ quan chính phủ cung cấp hiệu quả thấp và tạo cơ hội cho tham nhũng quan liêu. Phương pháp xác định giá trị và phản ánh giá đất trên thị trường không rõ ràng, chính phủ thiếu công cụ kiểm soát khi giá đất tăng do thu hồi để xây dựng cơ sở hạ tầng, và quan liêu trong thiết lập tranh chấp đất đai và các yêu sách cho thấy các hoạt động quản lý đất đai hiện tại có thể dẫn đến rủi ro đáng kể trong quá trình thu hồi đất.

Trên cơ sở đó, tác giả đề xuất các yếu tố đại diện cho nhóm nhân tố liên quan đến chủ đầu tư/ ban quản lý dự án bao gồm: (i) Khả năng ra quyết định; (ii) Phối hợp với các bên tham gia; (iii) Thay đổi phạm vi; (iv) Kỹ năng quản lý dự án; (v) Khả năng thanh toán; (vi) Kỹ năng giải quyết vấn đề phát sinh; (vii) Thẩm định dự án lạc quan; (viii) Tính minh bạch và trách nhiệm giải trình; (ix) Quan liêu; và (x) Chậm trễ trong thu hồi đất.

*H<sub>5</sub>: Năng lực chủ đầu tư càng cao thì mức vượt dự toán càng giảm.*

### 3.1.6. Nhóm nhân tố nhà thầu

Chủ đầu tư, tư vấn và nhà thầu là 3 đối tác chính tham gia vào dự án. Larsen (2015) nhận thấy nhiệm vụ chính của nhà thầu là để tập hợp và phân bổ các nguồn lực lao động, công cụ và nguyên vật liệu đến dự án để hoàn thành hiệu quả tối đa về thời gian, chi phí và chất lượng.

Enshassi (2009) và Park (2012) nhận định quản lý và giám sát công trường kém và khó khăn tài chính của nhà thầu là một trong những vấn đề được xếp hạng đầu tiên dẫn đến vượt dự toán trong các dự án xây dựng công.Có trường hợp nhà thầu chính và nhà thầu phụ đi vào phá sản trong thời gian xây dựng dẫn đến sự chậm trễ đáng kể và chi phí phát sinh thêm như chủ dự án phải tái đấu thầu các công trình còn lại. Ngoài ra, còn có các nguyên nhân khác như là do phương pháp xây dựng lỗi thời và không phù hợp, nhà thầu phụ không đủ năng lực, xảy ra các lỗi trong quá trình xây dựng và thiếu kinh nghiệm dẫn đến vượt dự toán khá lớn trong các dự án công ngành giao thông.

Căn cứ những nhận định trên, nhóm nhân tố về nhà thầu bao gồm các biến đại diện sau: (i) Quản lý và giám sát công trình kém; (ii) Khó khăn trong tài chính của nhà thầu chính; (iii) Phương pháp xây dựng lỗi thời và không phù hợp; (iv) Nhà thầu phụ không đủ năng lực; (v) Xảy ra lỗi trong quá trình thi công; và (vi) Năng lực máy móc thiết bị nhà thầu chính.

*H<sub>6</sub>: Năng lực của nhà thầu càng cao thì mức vượt dự toán càng giảm*

### 3.1.7. Đặc điểm dự án

Hinze (1991), cho rằng vượt dự toán không phải là trường hợp ngẫu nhiên và thường kết hợp với một số biến của dự án. Ví dụ như vượt dự toán cao hơn được tìm thấy trong các dự án lớn hơn có bảng thầu lớn.

Hammad (2010), Love & cộng sự (2015) đều cho rằng quy mô dự án, loại dự án, hình thức chủ đầu tư, vòng đời dự án, mức độ phức tạp ảnh hưởng gián tiếp đến mức độ tác động của các nhóm nhân tố trực tiếp dẫn đến vượt dự toán trong các dự án công. Quy mô càng lớn, vượt dự toán càng có xu hướng tăng lên. Tuy nhiên, Odeck & cộng sự (2004) lại có quan điểm ngược lại, ông cho rằng vượt dự toán lớn thường xảy ra trong các dự án nhỏ hơn. Cantarelli & cộng sự (2012) hàm ý những dự án có quy mô nhỏ và trung bình có mức chi phí cao hơn, nhưng cũng có thể là do mẫu nhỏ. Các nghiên cứu kiểm tra mối quan hệ giữa quy mô dự án và vượt dự toán vẫn chưa đi đến kết luận và có thể vẫn như vậy trong một thời gian. Về loại dự án, nhiều loại dự án khác nhau sẽ có mức vượt dự toán khác nhau (Hammad, 2010).

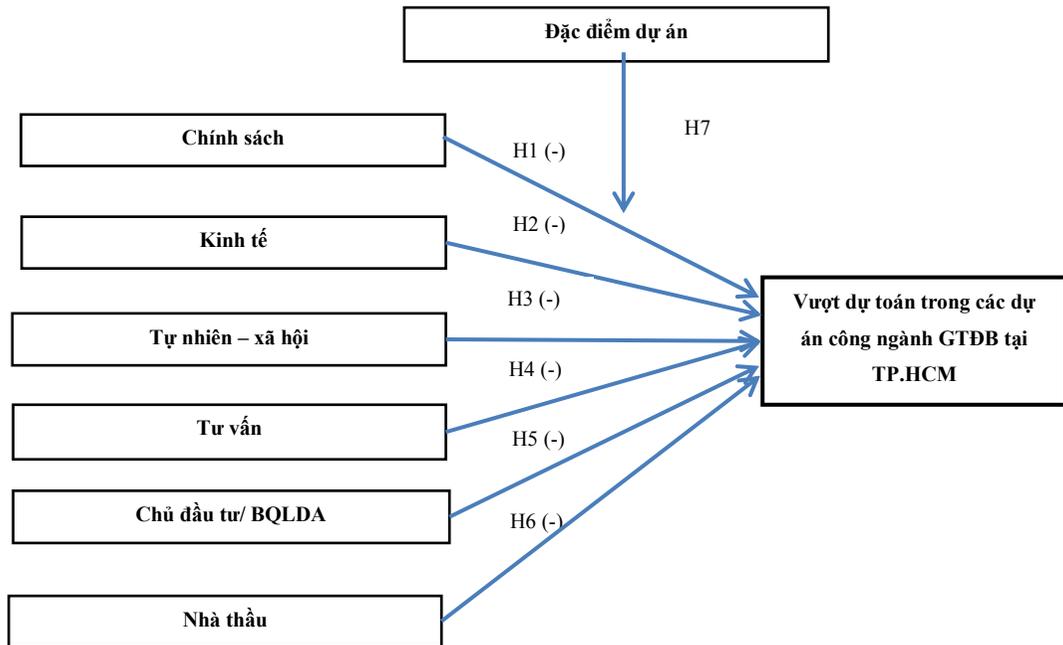
Tóm lại, các yếu tố sau đây đại diện nhóm đặc điểm dự án là: (i) Quy mô của dự án; (ii) Hình thức chủ đầu tư của dự án; (iii) Loại hình dự án; (iv) Vị trí của dự án; và (v) Tiến độ thực hiện của dự án.

Trên cơ sở 6 yếu tố nêu trên, tác giả đề xuất giả thuyết  $H_7$  như sau:

*$H_7$ : Quan hệ giữa đặc trưng của dự án và biến động chi phí là quan hệ gián tiếp. Độ mạnh tác động của 7 nhóm nhân tố nêu trên đến biến động chi phí sẽ chịu ảnh hưởng bởi nhóm nhân tố về đặc trưng của dự án.*

### 3.2. Mô hình nghiên cứu đề xuất

Trên cơ sở 7 nhóm nhân tố dẫn đến vượt dự toán trong các dự án công ngành GTĐB với nhân tố đại diện ở trên, mô hình nghiên cứu đề xuất như hình (1) với 7 giả thuyết tương ứng như sau:



**Hình 1.** Mô hình nghiên cứu đề xuất

### 3.3. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu được tiến hành thông qua nghiên cứu sơ bộ định tính và nghiên cứu chính thức định lượng. Dữ liệu được thu thập thông qua bảng câu hỏi được tác giả gửi đến các chuyên viên phụ trách tại các Sở ban ngành, Ban quản lý dự án chuyên ngành, các chuyên gia, kỹ sư có nhiều năm kinh nghiệm trong lĩnh vực giao thông tại TP.HCM với 27 câu hỏi tương ứng 27 yếu tố gây vượt chi phí của dự án (có 170 bảng câu hỏi được phát ra). Kết quả thu về 153 bảng, trong đó có 150 bảng hợp lệ và 03 bảng không hợp lệ. Với tỉ lệ quan sát /biến đo lường là 5:1, tương ứng với số lượng mẫu là  $27 \times 5 = 135$  mẫu. Do đó, với số lượng mẫu là 150 thì hoàn toàn phù hợp. Hệ số Cronbach's Alpha và hệ số tương quan biến tổng (Total Correlation) được sử dụng để kiểm định thang đo. Phép kiểm định T-test được thực hiện nhằm tìm ra sự khác nhau trong quan điểm đánh giá của nhóm đối tượng là cơ quan quản lý nhà nước và nhóm đối tượng tham gia dự án (TK, TC...), tiếp theo là mô hình hồi quy đa biến với mức ý nghĩa 5% và cuối cùng là phân tích phương sai (ANOVA).

## 4. Kết quả phân tích

### 4.1. Thống kê mô tả

Loại hình dự án trong 150 bảng khảo sát gồm: Đường bộ: 36%, cầu, kênh: 54,7%, đường sắt đô thị: 6,7%, và hầm: 2,7%. Qua đó có thể thấy đối tượng khảo sát là những người đang tham gia tại các dự án cầu, kênh và đường bộ chiếm tỉ trọng cao nhất. Các đối tượng khảo sát đã và đang tham gia các dự án có nguồn vốn từ ngân sách nhà nước là chủ yếu, chiếm tỉ lệ 64%. Nguồn vốn ODA chiếm tỉ lệ 27,3% và các dự án từ hợp tác công - tư chiếm 9%. Hiện nay, chủ đầu tư trực tiếp quản lý dự án tại các công trình giao thông tại thành phố là phổ biến, Ban QLDA chuyên ngành của UBND các quận, huyện, các khu quản lý GTĐT trực thuộc Sở GTVT và các Ban QLDA trực thuộc UBND TP.HCM đảm nhận, với tỉ lệ 79%. Còn thuê tư vấn QLDA chiếm 21%. Tỉ lệ đối tượng khảo sát có kinh nghiệm quản lý dự án từ 5-10 năm chiếm tỉ lệ cao nhất, 34,7%. Kế đến là 10-15 năm chiếm 32%; 1-5 năm chiếm 26% và cuối cùng là trên 15 năm chiếm 7,3%. Các đối tượng khảo sát đa phần được tham gia các lớp bồi dưỡng nghiệp vụ từ 1-2 lần/năm, với tỉ lệ 75%, 3-5 lần/năm chiếm 11% và chỉ có 14% nhóm đối tượng không tham gia lần nào.

### 4.2. Kiểm định thang đo

Thang đo của 6 nhóm nhân tố đều có hệ số tương quan biến tổng  $> 0,3$  và hệ số Cronbach's Alpha  $> 0,7$  nên tất cả các yếu tố được đề xuất đều có độ tin cậy cao.

### 4.3. Kiểm định T-test

**Bảng 1**

Kiểm định T-test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means			Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means	
	F	Sig.	t	Sig. (2-tailed)		F	Sig.	t	Sig. (2-tailed)
CS1	4,998	0,027	0,900	0,369	TN3	0,002	0,967	1,291	0,199
CS2	3,760	0,054	1,814	0,072	NT1	0,143	0,706	0,551	0,582
CS3	0,141	0,708	1,638	0,103	NT2	0,787	0,376	2,100	0,037

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means			Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means	
	F	Sig.	t	Sig. (2-tailed)		F	Sig.	t	Sig. (2-tailed)
TV1	3,365	0,069	-0,660	0,510	NT3	0,003	0,960	0,470	0,639
TV2	6,255	0,013	0,000	1,000	NT4	0,516	0,474	1,176	0,242
TV3	8,448	0,004	0,112	0,911	NT5	0,100	0,753	1,267	0,207
KT1	2,703	0,102	2,389	0,018	NT6	0,096	0,757	1,111	0,268
KT2	1,944	0,165	1,926	0,056	CDT1	0,376	0,541	2,211	0,029
KT3	1,539	0,217	0,839	0,403	CDT2	1,771	0,185	1,780	0,077
KT4	0,110	0,741	1,148	0,253	CDT3	2,156	0,144	1,322	0,188
KT5	3,592	0,060	2,836	0,005	CDT4	1,865	0,174	1,983	0,049
TN1	2,944	0,088	0,721	0,472	CDT5	1,559	0,214	2,710	0,008
TN2	1,526	0,219	1,495	0,137	CDT6	0,237	0,627	1,605	0,111
					CDT7	0,194	0,660	1,812	0,072

Kết quả kiểm định T-test giữa hai nhóm đối tượng khảo sát, có thể khẳng định rằng hai nhóm đối tượng hầu như có cùng quan điểm đánh giá đối với các yếu tố gây vượt dự toán, đây có thể khẳng định về chất lượng của dữ liệu nghiên cứu.

#### 4.4. Phân tích nhân tố

**Bảng 2**

Kết quả phân tích nhân tố

Biến quan sát	Hệ số tải nhân tố					
	1	2	3	4	5	6
Chậm trễ thu hồi đất	0,888					
Khả năng giải quyết vấn đề phát sinh kém	0,871					
Khả năng phối hợp với các bên tham gia kém	0,863					
Khả năng ra quyết định kém	0,859					

Biến quan sát	Hệ số tải nhân tố					
	1	2	3	4	5	6
Khả năng quản lí dự án kém	0,824					
Thẩm định dự án không khách quan	0,757					
Thường xuyên thay đổi phạm vi dự án	0,750					
Quản lí và giám sát công trình kém	0,927					
Tài chính của nhà thầu chính không đủ khả năng ứng trước trong thi công	0,845					
Máy móc thiết bị nhà thầu chính không đủ theo yêu cầu khi phục vụ thi công	0,747					
Phương pháp xây dựng lạc hậu, không phù hợp	0,695					
Năng lực của nhà thầu phụ kém	0,690					
Nhân công của nhà thầu không đủ theo yêu cầu khi phục vụ thi công	0,628					
Lạm phát vượt so với kế hoạch	0,847					
Tỉ giá ngoại tệ vượt so với kế hoạch	0,750					
Lãi suất vay vốn vượt so với kế hoạch	0,667					
Giá nhân công, ca máy tăng đột biến	0,578					
Giá cả vật liệu xây dựng vượt so với kế hoạch	0,553					
Chậm trễ tiến độ hoàn thành công việc	0,933					
Ước tính tổng mức đầu tư không chính xác	0,916					
Năng lực của tư vấn viên kém	0,856					
Sự phản đối của người dân do không thoả đáng tiền bồi thường mặt bằng					0,840	
Cơ quan khác phối hợp không đồng bộ khi thu hồi mặt bằng					0,794	

Biến quan sát	Hệ số tải nhân tố					
	1	2	3	4	5	6
Điều kiện về thời tiết/địa chất/thủy văn tại công trường phức tạp hơn so với khảo sát					0,730	
Cơ chế - luật xây dựng không rõ ràng						0,808
Chính sách tiền lương không ổn định						0,769
Luật đấu thầu không ổn định						0,722

4.5. Phân tích hồi quy

**Bảng 3**

Kiểm định tương quan Pearson

	Đánh giá tổng thể	NT1	NT2	NT3	NT4	NT5	NT6
Đánh giá tổng thể	1	0,421**	0,398**	0,354**	0,153	0,303**	0,080
NT1		1	0,002	0,007	0,005	0,010	0,014
NT2			1	0,043	0,005	-0,004	0,024
NT3				1	0,004	0,023	0,005
NT4					1	0,017	-0,005
NT5						1	0,053
NT6							1

\*\* tương ứng mức ý nghĩa 1%

Kết quả từ Bảng 3 cho thấy các nhân tố có sự tương quan với biến phụ thuộc, trong đó cần lưu ý nhân tố thứ tư (0,153) và nhân tố thứ sáu (0,08) trong phần phân tích hồi quy tiếp theo vì có sự tương quan không cao đối với biến phụ thuộc. Vì vậy, các biến nhân tố thứ nhất, thứ hai, thứ ba và thứ năm được chọn để chạy mô hình hồi quy.

**Bảng 4****Kết quả phân tích hồi quy đa biến lần cuối**

Model	Hệ số chưa chuẩn hóa		Hệ số chuẩn hóa	t	Mức ý nghĩa Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Sai số chuẩn	Beta			Tolerance	VIF
(Hằng số)	0,620	0,004		141,460	0,000		
Chủ đầu tư thiếu năng lực, kinh nghiệm	0,034	0,005	0,412	7,459	0,000	1,000	1,000
Nhà thầu yếu kém	0,031	0,005	0,385	6,890	0,000	0,998	1,002
Ảnh hưởng của kinh tế	0,028	0,005	0,329	5,916	0,000	0,998	1,002
Tư vấn thiếu năng lực	0,025	0,005	0,293	5,161	0,000	0,996	1,004
R <sup>2</sup>	0,533						
R <sup>2</sup> điều chỉnh	0,520						
Sig. (F - statistic)	0,000						
Durbin-Watson	1,926						

Phương trình hồi quy được trình bày như sau:

$$Y = 0,62 + 0,412*CDT + 0,385*NT + 0,329*KT + 0,293*TN$$

Kết quả cho thấy nhân tố chủ đầu tư có hệ số Beta cao nhất (0,412) nên có tác động mạnh nhất đến khả năng vượt dự toán của dự án và nhân tố ảnh hưởng điều kiện tự nhiên, tiếp theo là nhân tố nhà thầu yếu kém (0,385), nhân tố ảnh hưởng bởi kinh tế (0,329) và cuối cùng là nhân tố tự nhiên - xã hội có hệ số Beta (0,293) có hệ số nhỏ nhất nên có tác động nhỏ nhất theo kết quả phương trình hồi quy và tất cả các nhân tố đều có sự tương quan thuận với biến phụ thuộc.

#### 4.6. Kiểm định ANOVA

##### 4.6.1 Nhóm đối tượng có số năm kinh nghiệm khác nhau

**Bảng 5**

Nhóm đối tượng có số năm kinh nghiệm khác nhau

Levene Statistic	df1	df2	Sig.
1,382	3	146	0,251

	Tổng bình phương	df	Trung bình bình phương	F	Sig.
Giữa các nhóm	0,040	3	0,013	2,163	0,095
Trong mỗi nhóm	0,900	146	0,006		
Tổng	0,940	149			

Kết quả từ Bảng 6, với Sig. = 0,095 > 0,050 là căn cứ đưa ra kết luận không có sự khác biệt trong việc đánh giá vượt dự toán của những người có kinh nghiệm khác nhau.

##### 4.6.2 Nhóm đối tượng tham gia các loại hình dự án khác nhau

**Bảng 6**

Nhóm đối tượng tham gia các loại hình dự án khác nhau

Levene Statistic	df1	df2	Sig.
0,619	3	146	0,604

	Tổng bình phương	df	Trung bình bình phương	F	Sig.
Giữa các nhóm	0,004	3	0,001	1,94	0,90
Trong mỗi nhóm	0,936	146	0,006		
Tổng	0,940	149			

Kết quả từ Bảng 7, với Sig. = 0,604 > 0,050 nên có thể kết luận rằng không có sự khác biệt trong việc đánh giá vượt dự toán của những đối tượng tham gia các loại hình dự án khác nhau.

## 5. Thảo luận và kết luận

Kết quả phân tích hồi quy cho thấy nhân tố độ ổn định của chính sách và nhân tố năng lực tư vấn không ảnh hưởng (hoặc ảnh hưởng rất ít) đến vượt dự toán trong điều kiện nghiên cứu tại các dự án công ngành giao thông đường bộ tại TP.HCM, mặc dù các nhân tố này có tác động đến vượt dự toán theo các nghiên cứu của Radman & cộng sự (2013), Larsen (2015), Alhomidan (2013), Enshassi & cộng sự (2009), Mahamid & Bruland (2012) v.v..

Trong nghiên cứu của Nguyễn Thị Minh Tâm (2009), công trình dân dụng chiếm 52,32%, nhà xưởng chiếm 19,91%, trong khi dự án đường chỉ có 3,7%, cầu 1,85% và dự án khác là 22,22%. Điểm khác biệt giữa dự án giao thông đường bộ với dự án xây dựng dân dụng và công nghiệp là: Phạm vi xây dựng trải dài qua nhiều địa bàn, rất khó khăn trong công tác giải phóng mặt bằng, cơ chế đền bù giải phóng mặt bằng mỗi địa bàn thường có sự khác nhau, vốn đầu tư rất lớn, dự án kéo dài nhiều năm, áp lực từ kì vọng người dân và xã hội rất lớn, v.v. Hiện nay, hầu như chưa có nghiên cứu chuyên sâu về vượt dự toán trong các công trình giao thông đường bộ tại TP.HCM, trong khi đó số lượng dự án giao thông đường bộ được khảo sát là 163 dự án, với 62 dự án đã quyết toán thì có 46 dự án vượt dự toán, chiếm tỉ lệ 74%, phù hợp với các nghiên cứu trước đây.

Tác giả đã đi sâu vào các dự án giao thông đường bộ tại TP.HCM để tìm các nhân tố chính gây vượt dự toán, kết quả tìm được các nhân tố tương đồng với nghiên cứu trước đây như: Young-Ill Park (2012) đã nghiên cứu 35 dự án tại châu Á đã phát hiện nhà thầu đưa ra giá thành thấp để trúng thầu, tuy nhiên trong quá trình thực hiện sẽ phát sinh nhiều chi phí cho dự án là nhân tố quan trọng nhất. Nghiên cứu đã chỉ ra rằng, nhóm yếu tố năng lực chủ đầu tư và nhà thầu là các nhân tố ảnh hưởng rất nhiều đến vượt dự toán chứ không còn chung chung là do nhóm yếu tố về năng lực như các nghiên cứu trước đây.

## 6. Kiến nghị chính sách

Dựa vào kết quả nghiên cứu, các khuyến nghị được đề xuất như sau:

- *Đối với nhóm yếu tố về năng lực chủ đầu tư:*

Cần nâng cao năng lực chủ đầu tư, ban quản lí dự án chuyên ngành, tổ chức bộ máy tinh gọn với trình độ chuyên môn cao nhằm phù hợp với xu hướng phát triển của

ngành giao thông vận tải trong thời kì mới. Cần thường xuyên tham dự các chương trình bồi dưỡng nghiệp vụ quản lí dự án với chuyên đề chuyên sâu, nâng cao trình độ ngoại ngữ và am hiểu các thông lệ, quy định của quốc tế và các nhà tài trợ. Chủ đầu tư phải dự trù các phương án xử lí tình huống bất lợi nhất trong công tác chăm thầu, vì hiện nay có rất nhiều kẻ hở trong các văn bản quy phạm pháp luật mà nhà thầu có thể lách được.

• *Đối với nhóm yếu tố về năng lực nhà thầu:*

Nhà thầu tham gia dự án phải có năng lực kinh nghiệm, chuyên môn nghiệp vụ cao, năng lực về tài chính vững chắc. Nhà thầu phải có đạo đức nghề nghiệp, đã thực hiện tốt nhiều dự án với quy mô, tính chất tương tự, đảm bảo an toàn tuyệt đối khi thi công, tránh các trường hợp sự cố tai nạn lao động nghiêm trọng. Thường xuyên cử cán bộ, nhân viên tham gia các lớp bồi dưỡng nghiệp vụ, nắm bắt tốt các thay đổi của chính sách, văn bản quy phạm pháp luật.

• *Đối với nhóm yếu tố về kinh tế:*

Phải dự tính trước giá nhân công, ca máy, vật liệu cũng như tỉ lệ lạm phát, lãi vay trong suốt quá trình thi công. Tính đúng và tính đủ mang yếu tố sống còn trong tình hình mới hiện nay.

• *Đối với nhóm yếu tố về tự nhiên-xã hội:*

Với trình độ dân trí ngày càng cao, người dân hiện nay có trình độ am hiểu pháp luật cao cũng như sự hỗ trợ từ các nhà tư vấn luật, thật không dễ để thực hiện công tác đền bù giải phóng mặt bằng. Do đó, cần xây dựng chính sách bồi thường, giải phóng mặt bằng rõ ràng, minh bạch sẽ giúp đẩy nhanh công tác này. Bên cạnh đó, trong quá trình triển khai dự án, rất cần sự phối hợp giữa các cơ quan ban ngành, các ban bồi thường giải phóng mặt bằng, xây dựng cơ chế phối hợp, thông tin nhanh và chính xác. Kiến nghị UBND thành phố cần tách rời chế độ kiêm nhiệm giữa hội đồng thẩm định và bồi thường thành phố với Chủ tịch Hội đồng là Giám đốc Sở Tài nguyên và Môi trường nhằm hạn chế khó khăn về thời gian và nhiệm vụ không bị chồng chéo. Ngoài ra, các điều kiện về tự nhiên như: Thời tiết, địa chất, thủy văn cần phải được quan tâm kĩ càng, tránh trường hợp khảo sát không đạt gây hậu quả nghiêm trọng.

---

**Chú thích**

<sup>1</sup> Theo số liệu tổng hợp từ Sở Giao Thông Vận Tải tháng 9 năm 2015

## Tài liệu tham khảo

- Adam, A., Josephson, P., & Lindahl, G. (2014). Implications of cost overruns and time delays on major public construction projects. *Proceedings of the 19th International Symposium on the Advancement of Construction Management and Real Estate*, 7-9 Nov 2014, Chongqing.
- Alhomidan, A. (2013). Factors affecting cost overrun in road construction projects in Saudi Arabia. *International Journal of Civil & Environmental Engineering*, 13(3).
- Alghbari, W., Kadir, M. R. A., Salim, A., & Ernawati. (2007). The significant factors causing delay of building construction projects in Malaysia. *Journal of Engineering, Construction and Architectural Management*, 14(2), 192-206.
- Ali, A.S., & Kamaruzzaman, S.N. (2010). Cost performance for building construction projects in Klang Valley. *Journal of Building Performance*, 1(1), 110-118.
- Al-Khalil, M.I., & Al-Ghafly, M.A. (1999). Important causes of delay in public utility projects in Saudi Arabia. *International Journal of Project Management*, 17(2), 647-655.
- Apolot, R. Alinaitwe, H., & Tindiweni, D. (2011). An investigation into the causes of delay and cost overrun in Uganda's public sector construction projects. *In Second International Conference on Advances in Engineering and Technology*, 305-311.
- Cantarelli, C. C., Molin, E. J. E., van Wee, B., & Flyvbjerg, B. (2012). Characteristics of cost overruns for Dutch transport infrastructure projects and the importance of the decision to build and project phases. *Transport Policy*, 22, 49-56.
- Cao Hao Thi & Fredric William Swierczek. (2010). Critical success factors in project management: Implication from Vietnam. *Asia Pacific Business Review*, 16(4), 567-589.
- Datta, B. (2002). Management of infrastructure projects in urban local bodies: Case study of Kanpur development authority. *India Infrastructure Report*, 207-211.
- Endut, I. R., Shehu, Z., Akintoye, A., & Jaafar, A. (2009). Cost and time of construction projects in Malaysia. *Fifth International Conference on Construction in the 21st Century: Collaboration and Integration in Engineering, Management and Technology*. Istanbul, Turkey.
- Enshassi, A., Mohamed, S., Abushaban, S. (2009). Factors affecting the performance of construction projects in the Gaza Strip. *Journal of Civil Engineering and Management*, 15(3), 269-280.
- Eshofonie, F. P. (2008). *Factors affecting cost of construction in Nigeria*. The department of building university of Lagos Akoka.
- Flyvbjerg, B., Holm, M. S., & Buhl, S. (2002). Cost underestimation in public works projects: Error or lie? *Journal of the American Planning Association*, 68(3), 279-292.
- Giang, D. T. H., & Pheng, L. S. (2015). Critical factors affecting the efficient use of public investments in infrastructure in Vietnam. *Journal of Infrastructure Systems*, 21(3).

- Hammad, A.A.A., Ali, S.M.A., Sweis, G.J., Sweis, R.J. (2010). Statistical analysis on the cost and duration of public building projects. *Journal of Management in Engineering*, 26(2), 105-112.
- Hinze, J., Selstad, G., & Mahoney, J.P. (1991). *Analysis of WSDOT Construction Cost Overruns*. RP GC 8719, Task 12, WA-RD 218.1, prepared for Washington State Transportation Committee, Department of Transportation and the US Transportation Federal Highway Administration.
- Larsen, J.K., Shen, G.Q., Lindhard, S.M., & Brunoe T.D. (2015). Factors affecting schedule delay, cost overrun, and quality level in public construction projects. *American Society of Civil Engineers*.
- Lee, J. K. (2008). Cost overrun and cause in Korean social overhead capital projects: Roads, rails, airports, and ports. *Journal of Urban Planning and Development*, 134(2), 59-62.
- Le Hoai Long, Lee, Y. D., & Lee, J. Y. (2008). Delay and cost overruns in Vietnam large construction projects: A comparison with other selected countries. *KSCE Journal of Civil Engineering*, 12(6), 367-377.
- Love, P.E.D., Smith, J., Simpson, I., Regan, M., & Olatunji, O. (2015). Understanding the landscape of overruns in transport infrastructure projects. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 42(3), 490-509.
- Luu Truong Van, Nguyen Minh Sang & Nguyen Thanh Viet. (2015). A conceptual model of delay factors affecting government construction projects. *ARP Journal of Science and Technology*, 5(2), 92-100.
- Mahamid, I., & Bruland, A. (2012). Cost deviation in road construction projects: The case of Palestine. *Australasian Journal of Construction Economics and Building*, 12(1), 58-71.
- Nguyễn Thị Minh Tâm. (2009). Các nhân tố ảnh hưởng đến biến động chi phí dự án xây dựng. *Science & Technology Development*, 12(1), 104-117.
- Odeck, J. (2004). Cost overruns in road construction - What are their sizes and determinants? *Transport Policy*, 11(1), 43-53.
- Odeiran, S. J., Adeyinka, B. F., & Eghenure, F. O. (2012). A study of factors influencing overruns of construction projects in Nigeria. *Journal of Architecture, Planning & Construction Management*, 2(2), 20-36.
- Omorie, A., & Radford, D. (2006). Infrastructure delays and cost escalation: Causes and effects in Nigeria. *6th International Postgraduate Research Conference in the Built and Human environment*, 79-93.
- Park, Y. -I. (2012). Causes of cost overruns in transport infrastructure projects in Asia: Their significance and relationship with project size. *Built Environment Project and Asset Management*, 2(2), 195-216.
- Radman, I. A., Memon, A. H., & Karim, A. T. A. (2013). Significant factors causing cost overruns in large construction projects in Malaysia. *Journal of Applied Sciences*, 13(2), 286-293.

- Shrestha, P. P., Burns, L. A., & Shields, D. R. (2013). Magnitude of construction cost and schedule overruns in public work projects. *Journal of Construction Engineering*, 2013(2013), 1-9.
- Sunjka, B. P. (2013). Significant causes and effects of project delays in the Niger delta region. *Nigeria, SAIIE25 Proceedings: Stellenbosch, South Africa © 2013 SAIIE*.
- Young - Ill Park. (2012). Causes of cost overruns in transport infrastructure projects in Asia: Their significance and relationship with project size. *Built Environment Project and Asset Management*, 195-216.