

MỘT SỐ THÀNH TỰU NỔI BẬT

Some outstanding achievements

- Về soạn thảo trình ban hành các văn bản quy phạm pháp luật:

- Tham gia soạn thảo Luật Xây dựng số 50/2014/QH13

- Chủ trì soạn thảo các Nghị định của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng số 99/2007/NĐ-CP ngày 13/6/2007, số 112/2009/NĐ-CP ngày 14/12/2009, số 32/2015/NĐ-CP ngày 25/3/2015; Nghị định của Chính phủ về xây dựng, quản lý và sử dụng hệ thống thông tin về nhà ở và thị trường bất động sản số 117/2015/NĐ-CP ngày 12/11/2015;

- Chủ trì soạn thảo các thông tư hướng dẫn của Bộ Xây dựng trong lập và quản lý chi phí đầu tư xây dựng, dịch vụ công ích đô thị, quy hoạch xây dựng và đô thị; xây dựng và quản lý thông tin, cơ sở dữ liệu về nhà ở và thị trường bất động sản; hướng dẫn về đào tạo bồi dưỡng nghiệp vụ và cấp chứng chỉ hành nghề định giá xây dựng;...

- Về Xây dựng hệ thống công cụ, thông tin phục vụ quản lý nhà nước ngành xây dựng:

- Chủ trì soạn thảo trên 50 Quyết định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành hệ thống chỉ tiêu, định mức kinh tế-kỹ thuật, các chỉ tiêu suất vốn đầu tư xây dựng và giá bộ phận kết cấu công trình, chỉ số giá xây dựng cho các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, định mức dự toán xây dựng công trình, định mức dịch vụ công ích đô thị, hướng dẫn áp dụng BIM trong đầu tư xây dựng,...

- Soạn thảo các báo cáo đánh giá diễn biến tình hình thị trường (bao gồm: thị trường dịch vụ tư vấn, vật liệu, nhân công, máy và thiết bị thi công, thị trường bất động sản), báo cáo đánh giá về cơ chế chính sách nhằm cung cấp thông tin phục vụ quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng

- Chủ trì soạn thảo các đề án báo cáo Bộ Xây dựng trình Chính phủ về Huy động các nguồn lực đầu tư xây dựng hệ thống cấp, thoát nước và xử lý chất thải rắn sinh hoạt; Áp dụng Mô hình thông tin công trình (BIM) trong hoạt động xây dựng và quản lý vận hành công trình xây dựng.

- Triển khai nhiều đề tài, dự án nghiên cứu cấp nhà nước và cấp Bộ thuộc lĩnh vực được giao. Kết quả nghiên cứu đều được áp dụng trên thực tế và cụ thể hoá trong việc soạn thảo các cơ chế chính sách, văn bản quy phạm pháp luật phục vụ quản lý nhà nước.
- Đã tổ chức nhiều khoá đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ để nâng cao năng lực cho cán bộ, công chức, viên chức thuộc ngành Xây dựng.
- Đã hướng dẫn và thực hiện tư vấn cho nhiều chủ đầu tư về lập, quản lý chi phí, hỗ trợ công tác quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình quan trọng quốc gia, công trình có quy mô lớn, kỹ thuật phức tạp

- About drafting and putting forward legal documents:

- Participated in drafting Construction Law No. 50/2014/QH13;

- Led the drafting process of Government Decrees on management of construction investment costs No.99/2007/NĐ-CP dated June 13th, 2007, No.112/2009/NĐ-CP dated December 14th, 2009, No.32/2015/NĐ-CP dated March 25th, 2015; Government Decree on building, managing and using information system of housing and real estate market No. 117/2015/NĐ-CP dated November 12th, 2015;

- Led the drafting process for circulars of Ministry of Construction in estimating and managing construction investment costs, urban public services, construction and urban planning; building and managing information, databases on housing and real estate market; instructions on professional training and issuance of construction cost estimator practising certificate;...

- Creating tools and information system for the state management of construction industry:

- Led the drafting process for more than 50 decisions of the Minister of Construction promulgating the system of indicators, economic-technical norms, investment unit cost and construction unit cost, price index for provinces and cities directly under Central Government, construction cost norms, urban public service norms, guidelines for implementing BIM in construction investment,...

- Prepared reports to evaluate market situation (including market of consulting services, materials, labor, construction machines and equipment, real estate market), and evaluation report on policy mechanism to provide information for state management of the Ministry of Construction

- Led the drafting process to report of Ministry of Construction to the Government for mobilizing resources for investment in construction of water supply, drainage and solid waste treatment systems; Application of Building Information Model (BIM) in construction activities and construction operation management.

- Conducting many research projects at the state and ministerial levels in the assigned fields. Research results are applied in practice and used in drafting mechanisms, policies and legal documents for state management.
- Organized many professional training courses to improve the capability of cadres, civil servants in the Construction industry.
- Provided guidelines and consulting services to many investors on estimating and managing costs, supporting the project management activities for important, large-scale and complex projects.

TIỀM LỰC

Với gần 150 cán bộ gồm Tiến sỹ, Thạc sỹ, Kỹ sư, Cử nhân các chuyên ngành khoa học được đào tạo chuyên sâu, có hệ thống, thường xuyên cập nhật kiến thức, tiến bộ của khoa học công nghệ xây dựng, có kinh nghiệm thực tiễn, đầy đủ thông tin thị trường ... đáp ứng yêu cầu trong nghiên cứu, quản lý, đào tạo, tư vấn nghiệp vụ theo nhiệm vụ chủ yếu của Viện trên thực tế.

POTENTIALS

With 150 staffs including Ph.D, MA, Eng, BA, who have strong expertise and experience and are adequately equipped to get updated knowledge and information, ICE is able to meet all the requirements in research, management, training and consulting activities.



TẠP CHÍ
KINH TẾ XÂY DỰNG
VIỆN KINH TẾ XÂY DỰNG - BỘ XÂY DỰNG

- ★ **TỔNG BIÊN TẬP**
TS. Nguyễn Phạm Quang Tú
- ★ **PHÓ TỔNG BIÊN TẬP**
ThS. Vũ Hồng Hoa
- ★ **BAN THƯ KÝ**
TS. Tạ Ngọc Bình
CN. Nguyễn Văn Minh

TÒA SOẠN

20 Thế Giao, Hai Bà Trưng, Hà Nội
Tel: **024.3974 2152**
Email: tapchiktd@gmail.com
Giấy phép hoạt động Tạp chí In
số 58/GP-BTTTT ngày 15/3/2024
ISSN 1859-4921

Design: Phạm Huyền Hậu
In tại: Công ty cổ phần in thương mại
và trao đổi văn hoá Việt Nam

In xong và nộp lưu chiểu năm 2024

Giá: 50.000 đồng

MỤC LỤC

NGHIÊN CỨU LÝ LUẬN

- 4 Vận dụng linh hoạt lý thuyết dây chuyền trong tổ chức thi công bê tông cốt thép phần thân nhà cao tầng ở Việt Nam hiện nay**
* TS. Đặng Văn Dựa
* NCS. Vũ Thị Kim Dung
* TS. Hoàng Văn Giang
- 10 Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư tại một số nước trên thế giới**
* PGS.TS. Lê Anh Dũng
* TS. Nguyễn Thị Thu Hiền
- 21 Một số giải pháp nâng cao chất lượng phục vụ của hệ thống giao thông công cộng thành phố Hà Nội**
* ThS. Nguyễn Mạnh Hùng

TRAO ĐỔI NGHIÊN CỨU, GIỚI THIỆU CHUYÊN NGÀNH

- 27 Mô hình hỗ trợ công tác quản lý và triển khai thực hiện gói thuê ngoài (Outsource) trong ngành xây dựng tại Việt Nam**
* TS. Lê Hoài Long
* ThS. Trần Tuấn Kiệt
* ThS. Nguyễn Bảo Lộc
- 31 Đầu tư theo hình thức đối tác công – tư (PPP) trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ: Kinh nghiệm quốc tế và bài học với Việt Nam**
* TS. Đào Anh Tuấn
* Phạm Thu Hương
- 36 Phân tích các yếu tố ảnh hưởng và giải pháp tăng cường sự tham gia của cộng đồng trong phát triển cơ sở hạ tầng đường giao thông nông thôn tỉnh Đồng Nai**
* ThS. Nguyễn Xuân Quyết
* PGS.TS. Đinh Tuấn Hải
- 50 Một số giải pháp xây dựng khu du lịch giảm thiểu tác hại đến cảnh quan, môi trường sinh thái**
* ThS. Cao Đức Thịnh

THÔNG TIN CHUYÊN NGÀNH

- 56 Diễn biến thị trường bất động sản quý III năm 2024**
* Viện Kinh tế nhà ở và thị trường bất động sản



CONTENTS

TẠP CHÍ
KINH TẾ XÂY DỰNG
VIỆN KINH TẾ XÂY DỰNG - BỘ XÂY DỰNG

THEORETICAL STUDY

4 Flexible application of chain theory in current reinforced concrete execution for high-rise building superstructure in Vietnam
* Dr. Dang Van Dua
* Vu Thi Kim Dung
* Dr. Hoang Van Giang

10 Analyzing factors influencing Public-Private Partnership (PPP)-modeled management of construction investments in health projects in some countries in the world
* Assoc.Prof.Dr. Le Anh Dung
* Dr. Nguyen Thi Thu Hien

21 Solutions to improve service quality of the public transportation system in Hanoi city
* MSc. Nguyen Manh Hung

INTRODUCTION AND EXCHANGE

27 Support models for the management and implementation of outsourced packages in the construction industry in Vietnam
* Dr. Le Hoai Long, MSc.
* Tran Tuan Kiet
* MSc. Nguyen Bao Loc

31 Public-Private Partnership (PPP) investment in road transportation infrastructure construction. International experience and lessons for Vietnam
* Dr. Dao Anh Tuan
* Pham Thu Huong

36 Influencing factor analysis and solutions to promote public participation in development of rural road transportation infrastructure in Dong Nai Province
* MSc. Nguyen Xuan Quyet
* Assoc.Prof.Dr. Dinh Tuan Hai

50 Solutions to minimize negative impacts on the landscape and ecological environment in tourism zone construction projects
* MSc. Cao Duc Thinh

NEWS

56 Real-estate market in 3th quarter 2024
* Institute of Real Estate Economics

★ EDITOR-IN-CHIEF
Dr. Nguyen Pham Quang Tu
★ DEPUTY EDITOR-IN-CHIEF
MSc. Vu Hong Hoa
★ MANAGING EDITOR
Dr. Ta Ngoc Binh
BA. Nguyen Van Minh

OFFICE
20 The Giao, Hanoi
Tel: 024.3974 2152
Email: tapchiktxd@gmail.com
Publication No. 58/GP-BTTTTdate
15th, March, 2024
ISSN 1859-4921

Design: Pham Huyen Hau
Printed in: Viet Nam Culture
Exchange and Trading Print
Joint Stock Company

Price: 50.000 VND

VẬN DỤNG LINH HOẠT LÝ THUYẾT DÂY CHUYỀN TRONG TỔ CHỨC THI CÔNG BÊ TÔNG CỐT THÉP PHẦN THÂN NHÀ CAO TẦNG Ở VIỆT NAM HIỆN NAY

TS. ĐẶNG VĂN DỰA, NCS. VŨ THỊ KIM DUNG, TS. HOÀNG VÂN GIANG

Trường Đại học Xây dựng Hà Nội

(Ngày nhận bài: 23/7/2024, ngày sửa bài: 06/8/2024, ngày duyệt đăng: 15/8/2024)

Tóm tắt: Sản xuất theo dây chuyền mang đến rất nhiều lợi ích cho các doanh nghiệp. Tuy nhiên, việc áp dụng sản xuất dây chuyền trong ngành xây dựng là rất khó. Mặc dù vậy, các nhà sản xuất, nhà khoa học trong ngành xây dựng đã nghiên cứu áp dụng từ những thập niên 50-60 của thế kỷ XX. Tại Liên Xô trước đây, các nhà khoa học Xô Viết đã xây dựng lý thuyết sản xuất dây chuyền và áp dụng rất thành công trong công cuộc kiến thiết đất nước. Ở Việt Nam, lý thuyết này đã được nhiều tác giả viết thành giáo trình và được giảng dạy tại các trường đại học về xây dựng. Tuy nhiên, khoa học công nghệ xây dựng ngày nay đã phát triển vượt bậc. Hàng loạt nhà cao tầng đã và đang mọc lên, được thi công với những công nghệ tiên tiến và nhanh chóng làm thay đổi bộ mặt đô thị tại các thành phố lớn như Hà Nội, TP Hồ Chí Minh.... Hơn nữa, trong nền kinh tế thị trường hiện nay công tác giao thầu xây dựng cũng được thực hiện thông qua đấu thầu lựa chọn nhà thầu thay vì chỉ định thầu như trước đây. Vì vậy, công tác tổ chức thi công, trong đó có lý thuyết thi công dây chuyền cũng cần xem xét, điều chỉnh, kiểm định thực tế cho phù hợp với thời đại mới. Bài báo này giải quyết vấn đề thực tiễn nêu trên bằng cách đề xuất các cải tiến cho việc áp dụng lý thuyết dây chuyền khi thiết kế tổ chức thi công công tác bê tông cốt thép phần thân nhà cao tầng tại Việt Nam hiện nay.

Từ khóa: Tổ chức thi công dây chuyền; nhà cao tầng.

Abstract: Production lines bring many benefits to businesses. However, applying production lines in the construction industry is challenging. Nonetheless, manufacturers and scientists in the construction industry have researched and applied it since the 50s and 60s of the twentieth century. In the former Soviet Union, Soviet scientists developed the theory of production lines in construction and successfully implemented it. In Vietnam, this theory has been incorporated into textbooks by many authors and introduced at various construction universities. However, construction science and technology have advanced significantly in recent years. A lot of high-rise buildings have been grown, being constructed by cutting-edge advanced technology, and are quickly changing the urban architectural landscape of big cities such as Hanoi and Ho Chi Minh City.... Furthermore, rather than appointing contractors as in the past, construction contracting in the current market economy is done mostly through bidding. In order to adapt to the new era, the construction planning, including production line theory, must also be reexamined, modified, and verified in practice. This article solves the above practical problem by proposing improvements for applying production line theory to planning the reinforced concrete work of the body of high-rise buildings in Vietnam.

Keywords: Production line planning in construction, high-rise buildings,

1. Đặt vấn đề

Dây chuyền sản xuất đầu tiên là do Frederick Winslow Taylor thực hiện và sau này được Henry Ford của Hãng Ford ứng dụng cho ra đời mẫu xe ô tô Ford Model T vào năm 1908. Từ đó sản xuất dây chuyền được áp dụng cho nhiều ngành công nghiệp mang đến nhiều lợi ích cho doanh nghiệp như: tiết kiệm thời gian, chi phí sản xuất, nâng cao hiệu quả sản

xuất, số lượng sản phẩm làm ra nhiều hơn, độ đồng đều về chất lượng cao hơn. Tuy vậy, áp dụng sản xuất dây chuyền trong ngành công nghiệp xây dựng có nhiều khó khăn do đây là một ngành sản xuất đơn chiếc theo đơn đặt hàng, sản phẩm đứng cố định còn con người và thiết bị thi công thì di động trong quá trình hình thành. Mặc dù vậy, các nhà sản xuất-

nhà khoa học trong ngành xây dựng đã nghiên cứu áp dụng từ những thập niên 50-60 của thế kỷ XX, xuất phát từ quy mô xây dựng hàng loạt khu nhà ở đô thị từ 5-6 tầng ở các đô thị lớn như Mácxcơva, Leningrat,.. với công nghệ phổ biến là sử dụng bê tông trộn máy hoặc trạm trộn tại công trường, đổ bằng cần trục tháp chạy trên ray. Các nhà khoa học Xô

Viết đã xây dựng thành lý thuyết [2] và áp dụng rất thành công trong công cuộc kiến thiết đất nước. Ở Việt Nam, những năm 1970 sau Giải phóng Miền Nam chúng ta cũng đã xây dựng hàng loạt nhà ở lắp ghép tấm lớn 5 tầng ở các tỉnh phía Bắc, nhất là TP Hà Nội. Lý thuyết này đã được nhiều tác giả [2],[3],[4],... viết thành giáo trình và được giảng dạy tại các trường đại học về xây dựng.

Nhưng ngày nay, khoa học công nghệ xây dựng đã phát triển vượt bậc. Tại các đô thị lớn như Hà Nội, TP Hồ Chí Minh,... hàng loạt nhà cao tầng (từ 9 tầng trở lên) đã và đang mọc lên nhanh chóng làm thay đổi bộ mặt đô thị. Những nhà cao tầng này được thi công với những công nghệ tiên tiến như sử dụng bê tông thương phẩm, bê tông UPC, bê tông UHPC, công nghệ cốt thép nổi ren, thép dự ứng lực, công nghệ cốp pha leo, trượt, cốp pha bay, cốp pha nhôm,... cùng các thiết bị thi công tiên tiến như máy khoan cọc nhồi đường kính lớn; cần trục tháp cố định, cần trục tháp tự leo, cần phân phối bê tông,...

Theo quy định của Luật xây dựng và Luật đấu thầu hiện nay, các chủ đầu tư khi lựa chọn nhà thầu để thi công xây dựng từng công trình thuộc dự án hoặc toàn bộ dự án không phân biệt nguồn vốn đều phải lập hồ sơ mời thầu (HSMT) hoặc hồ sơ yêu cầu (HSYC), nhà thầu đều phải lập hồ sơ dự thầu (HSDT) hoặc hồ sơ đề xuất (HSĐX). Nhà thầu phải căn cứ vào yêu cầu của HSMT/HSYC về giới hạn thời gian thực hiện gói thầu (ký hiệu là T_{yc}); Các yêu cầu về số lượng, chất lượng sản phẩm bàn giao và các yêu cầu về năng lực tối thiểu của nhà thầu để làm HSDT/HSĐX. Như vậy, hiện nay các nhà thầu phải giải bài toán sao cho trúng thầu với giới hạn về nguồn lực về thời gian, không gian và yêu cầu kỹ thuật-công nghệ. Nhà thầu phải làm "những gì khách hàng (CĐT) cần, chứ không thể làm cái mà nhà thầu có" như phương thức giao thầu thời kỳ kinh tế kế hoạch hóa.

Từ lập luận nói trên, nhóm tác giả nhận định công tác tổ chức thi công cũng cần xem xét, điều chỉnh, kiểm định thực tế cho phù hợp thời đại mới. Nhóm tác giả đề xuất các cải tiến việc áp dụng lý thuyết dây

chuyển khi thiết kế tổ chức thi công công tác bê tông cốt thép phần thân nhà cao tầng tại Việt Nam hiện nay. Từ đó, có thể áp dụng cho các công tác xây lắp khác.

Nhóm tác giả sử dụng các phương pháp nghiên cứu lý thuyết, phương pháp điều tra khảo sát số liệu thực tế, từ đó phân tích, tổng hợp để giải quyết mục tiêu nghiên cứu.

2. Tổng quan lý thuyết dây chuyển và một số bình luận

2.1. Khái niệm thi công dây chuyển xây dựng

Theo [4] trang 36, "Phương pháp dây chuyển là một phương pháp tổ chức sản xuất, theo đó, đối tượng thi công được chia thành nhiều phần nhỏ (gọi là phân đoạn), còn quá trình xây lắp tổng hợp được chia thành nhiều quá trình nhỏ hơn (làm thành các quá trình bộ phận), mỗi quá trình bộ phận do một tổ công nhân thực hiện, gọi là dây chuyển. Cách thức mà dây chuyển hoạt động trên các phân đoạn là những quá trình bộ phận cùng loại sẽ được thực hiện theo phương pháp tuần tự, còn những quá trình khác loại sẽ được tổ chức thi công theo phương pháp song song"

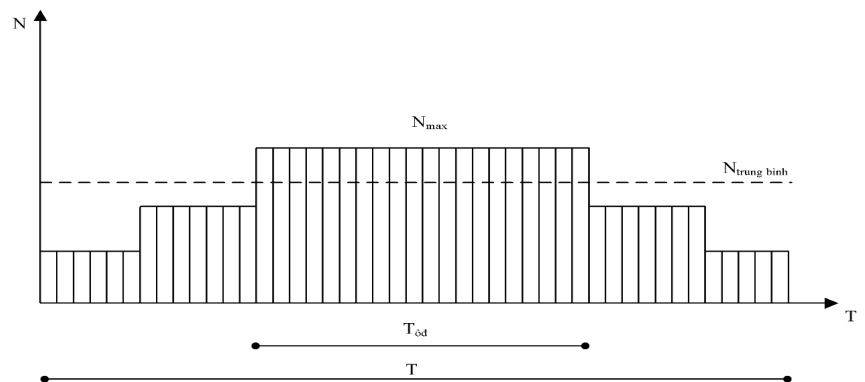
Theo [1] trang 44 thì "Tính dây chuyển trong thi công xây dựng là

việc tăng cường phương pháp thi công song song và xen kẽ giữa các công việc với nhau, làm cho các quá trình sản xuất được tiến hành liên tục với một năng lực sản xuất nhất định".

Hoặc theo [3] trang 50-51 "Đặc điểm cơ bản của phương pháp sản xuất dây chuyển là quá trình tạo nên sản phẩm được tổ chức tác nghiệp liên tục, nhịp nhàng. Nói cách khác, trong thi công dây chuyển, danh mục đầu việc đã được thiết lập sẽ được thực hiện theo nguyên lý thi công tuần tự qua từng phân đoạn (hay từng khu vực) đã chia, các đầu việc có quan hệ trước nó, sao cho tại mỗi phân đoạn hay khu vực đã chia chỉ có một loại quá trình (hay đầu việc) được thực hiện".

2.2. Điều kiện áp dụng

Thi công dây chuyển có hiệu quả khi khối lượng công tác xây lắp lớn, có thể làm liên tục một thời gian dài một năm hoặc nhiều năm như sản xuất công nghiệp. Trang 44 của [3] đều đề cập đến "đối tượng thi công là các ngôi nhà, các hạng mục hoặc các đoạn thi công". Vì vậy, khi vận dụng tổ chức thi công dây chuyển cho một số tổ hợp công nghệ phải tính toán sao cho tính dây chuyển đạt yêu cầu. Nghĩa là biểu đồ nhân lực có $T_{\text{đd}} \geq 0.4$ và < 1 (trang 60-61 của [1]).



Hình 1. Minh họa $T_{\text{đd}}$ và T của biểu đồ nhân lực

Đánh giá bằng hệ số ổn định nhân lực K_1

$$K_1 = T_{\text{đd}} / T \quad (1) \quad [1]$$

Trong đó:

$T_{\text{đd}}$ là thời gian mà nhân lực trên công trường ổn định dài nhất;

T là thời gian kế hoạch.

Yêu cầu này có thể chỉ đúng khi đánh giá thiết kế tổ chức thi công một khu phố hoặc một đại dự án đô thị

(vài trăm ha), còn đánh giá cho một công trình đơn vị thì rất khó đáp ứng. Khi áp dụng thi công dây chuyển cho tổ hợp công nghệ cụ thể còn khó đáp ứng hơn.

2.3. Nguyên tắc phân đoạn trong thi công dây chuyển

Theo [3], trang 46: Có 6 loại dây chuyển. Để vận dụng vào tổ chức thi công gói thầu, nhà thầu chủ yếu dùng loại dây chuyển thứ 6 là dây chuyển đơn và dây chuyển tổng hợp. Trong

đó, “dây chuyền tổng hợp là một tập hợp của nhiều dây chuyền đơn được sắp xếp phù hợp với trật tự công nghệ và tổ chức.”

Dây chuyền tổng hợp lại được chia thành:

Loại 1: Dây chuyền tổng hợp nhịp không đổi và thống nhất (hay dây chuyền đẳng nhịp, đồng nhất);

Loại 2: Dây chuyền tổng hợp nhịp không đổi và không thống nhất (hay dây chuyền đẳng nhịp, không đồng nhất);

Loại 3: Dây chuyền tổng hợp nhịp thay đổi, không thống nhất (hay dây chuyền biến nhịp, không đồng nhất).

Trong 3 loại trên, nếu tổ chức được theo loại 1 là đơn giản và hiệu quả nhất. Nếu có thể thì nên áp dụng loại này.

Theo [4], phân đoạn thi công là “Những phần công trình nằm ngang cho phép dây chuyền không thay đổi lực lượng sản xuất khi thực hiện công việc trên đó và đảm bảo yêu cầu kỹ thuật ngừng thi công tạm thời.” Phân đoạn có thể là một đơn nguyên, một phần của công trình hoặc một phần của kết cấu.

Nguyên tắc phân chia công trình thành phân đoạn cần quán triệt các nguyên tắc: đảm bảo kỹ thuật, hiệu quả lao động và an toàn.

Trong đó đảm bảo kỹ thuật thể hiện ở: (1) Kích thước của phân đoạn phải phù hợp giải pháp quy hoạch, hình khối, kết cấu của công trình. Giới hạn của phân đoạn có thể là khe lún, khe nhiệt độ, ranh giới giữa khu cao tầng và khu thấp tầng... (2) Phù hợp với sự phát triển của quá trình sản xuất, tức là các phân đoạn, đợt phải liên hoàn, tạo sự phát triển liên tục của dây chuyền sản xuất theo hướng nhất định. Thí dụ, phân đoạn được sắp xếp từ phía này sang phía kia của mặt bằng công trình, các phân đoạn tuy ở trên các tầng khác nhau nhưng ranh giới của chúng nên trùng nhau theo phương đứng...(3) Thỏa mãn yêu cầu kỹ thuật công nghệ thi công, ngụ ý là ranh giới phân đoạn, đợt phải là nơi cho phép ngừng thi công tạm thời, đảm bảo tính chất làm việc của kết cấu; diện tích phân đoạn phải đủ cho lực lượng sản xuất tác nghiệp, đặc biệt là khi công việc được thực hiện bằng cơ giới. Thông thường, ranh giới

phân đoạn đi qua 1/3 nhịp dầm-sàn, nên tránh cắt qua dầm chính...

Hiệu quả lao động thể hiện ở: (1) Thao tác thuận tiện, dễ làm và dễ quen. Điểm hay mạch dừng của phân đoạn, đợt nên bố trí ở những nơi dễ làm (dễ dừng, dễ tiếp tục sau khi ngừng...), dễ tạo thành thói quen cho công nhân (không cần đo, đếm mà vẫn đảm bảo yêu cầu về chính xác – đương nhiên là một cách tương đối). (2) Cường độ công việc đồng đều, tức là khối lượng công việc trên các phân đoạn xấp xỉ nhau, tạo điều kiện để các tổ, đội (tức các dây chuyền) hoạt động được đồng đều. Về lý thuyết, sự chênh lệch khối lượng của các phân đoạn không nên cao quá 15% [4].

3. Một vài bình luận và kiến nghị

3.1. Về khái niệm thi công dây chuyền

Trong các tài liệu tham khảo trên, tài liệu [4] có khái niệm cụ thể, chi tiết, nhưng còn một vài ý chưa rõ. Nhóm tác giả đưa ra khái niệm sau:

“Phương pháp thi công dây chuyền xây dựng là một phương pháp trong đó, sản phẩm của quá trình thi công được chia thành các phân đoạn, còn quá trình tạo ra sản phẩm được chia thành nhiều quá trình chuyên nghiệp, mỗi quá trình do một tổ công nhân thực hiện, gọi là dây chuyền đơn. Các dây chuyền đơn thực hiện tuần tự trên từng phân đoạn, các dây chuyền đơn có quan hệ công nghệ sao cho tại mỗi phân đoạn chỉ có một loại dây chuyền đơn được thực hiện, còn các dây chuyền đơn khác loại sẽ được tổ chức thi công song song trên các phân đoạn khác nhau”.

3.2. Về các nguyên tắc phân chia phân đoạn thi công dây chuyền bê tông cốt thép phần thân nhà cao tầng

a) Một vài bình luận

(1) Nguyên tắc khối lượng xây lắp đồng đều hoặc tương đối đồng đều ở các phân đoạn rất khó thực hiện vì một dây chuyền tổng hợp gồm nhiều dây chuyền đơn, nếu đồng đều ở dây chuyền đơn này thì có thể lại không đồng đều với dây chuyền đơn khác. Ví dụ : Với dây chuyền tổng hợp thi công bê tông cốt thép phần thân: nếu chia phân đoạn theo dây chuyền cốp pha đều nhau, thì dây chuyền

cốt thép lại không đều nhau, thường ở phân đoạn có lõi cứng thang máy và thang bộ thì cốt thép sẽ nhiều hơn phân đoạn khác mặc dù khối lượng cốp pha bằng nhau.

(2) Nguyên tắc phân đoạn ở các vị trí có nội lực nhỏ nhất (1/3 nhịp dầm chính ...) hoặc vị trí khe lún, khe nhiệt, chỉ phù hợp khi đổ bê tông dầm, sàn dùng bê tông trộn tại chỗ, công trình còn ít tầng và kỹ thuật tính toán thiết kế kết cấu công trình còn đơn giản. Hiện nay, hầu hết nhà cao tầng đều sử dụng cọc khoan nhồi chống xuống lớp cuội sỏi, nên không thiết kế khe lún; khe nhiệt (Việc co ngót do nhiệt cũng được dùng giải pháp kết cấu, giải pháp vật liệu nên hầu như không bố trí khe nhiệt). Công nghệ đổ BT thương phẩm đã thay thế BT trộn tại chỗ, BT dầm, sàn thậm chí cả BT cột, vách có thể bố trí đổ liền trong 1 ca (hoặc diện tích quá lớn thì chia zone đổ làm nhiều đợt, mỗi đợt cách nhau 3-4 ngày để tránh ảnh hưởng chấn động đến BT đã đổ đợt trước và giảm thiểu tác động nội lực do co ngót BT). Vì vậy, thực chất dây chuyền đơn đổ BT đã tách khỏi dây chuyền chính thi công BT dầm sàn mỗi tầng (vì công tác đổ bê tông chỉ thực hiện khi các công tác lắp dựng cốp pha, cốt thép đã kết thúc).

(3) Nhóm tác giả kiến nghị: Cách chia phân đoạn bê tông cốt thép phần thân nhà cao tầng nên chia theo công tác lắp đặt cốp pha và/hoặc công tác lắp đặt cốt thép. Với công tác lắp đặt cốp pha, cốt thép thì giới hạn phân đoạn tốt nhất là ở mép cột, vách.

(4) Mặt khác, khi giới hạn phân đoạn chia theo công tác lắp dựng cốt thép, cốp pha tại mép cột, vách thì kỹ sư hiện trường cũng khó (hoặc không thể) chỉ đạo tổ công nhân làm đúng hoàn toàn theo giới hạn phân đoạn vì phần cốt thép liên đới với nhau. Vì vậy, đề xuất việc chia phân đoạn là cần thiết, nhưng chỉ mang tính tương đối, miễn sao cách chia phân đoạn và hướng thực hiện các công việc và các tổ hợp công nghệ cùng đi theo một hướng thống nhất.

b) Đề xuất

Trên cơ sở các tác giả [1],...[4] và phân tích ở trên, nhóm tác giả đề xuất 4 nguyên tắc ngắn gọn về phân đoạn thi công công tác bê tông cốt thép phần

thân nhà cao tầng (cũng có thể áp dụng cho các tổ hợp công nghệ khác) như sau:

- Chia phân đoạn theo công nghệ thi công của dây chuyền đơn có ảnh hưởng nhất đến tiến độ thi công dây chuyền tổng hợp (dây chuyền lắp đặt cốt thép hoặc cốp pha);
- Bảo đảm mặt trận công tác và có khối lượng tương đối đồng đều trên các phân đoạn;
- Thao tác thuận tiện, dễ làm và dễ quen;
- Số phân đoạn phải lớn hơn hoặc bằng số quá trình (hay số dây chuyền đơn).

3.3. Đề xuất các bước thiết kế tổ chức thi công gói thầu sao cho áp dụng được lý thuyết thi công dây chuyền đạt hiệu quả cao nhất

Do cơ chế lựa chọn nhà thầu hiện nay, chủ đầu tư là “người đặt ra luật chơi” thể hiện trong HSMT/HSYC, còn nhà thầu là “người chơi”. Có thể nói các nhà thầu khi dự thầu phải “giải bài toán ngược” so với thời kỳ “giao thầu” và phải đáp ứng điều kiện ràng buộc trong HSMT/HSYC, trong đó có thời gian hoàn thành gói thầu (T_{yc}) như đã đề cập ở trên.

Từ tư duy trên, nhóm tác giả đề xuất các bước lập thiết kế tổ chức thi công trong HSDT/HSĐX để áp dụng được tối đa ưu thế của tổ chức thi công dây chuyền như sau:

Bước 1: Xác định thời gian tối đa có tính khả thi được phép thi công gói thầu (ký hiệu T_{kt})

Từ thời gian thi công gói thầu được nêu trong HSMT/HYC (Ký hiệu T_{yc}) nhà thầu phải tính toán trừ đi một khoảng thời gian rủi ro như mưa bão, lũ lụt, nghỉ lễ tết,... (ký hiệu T_{rr}) để tính ra thời gian tối đa có tính khả thi được phép thi công gói thầu (ký hiệu T_{kt}), theo công thức (2) sau:

$$T_{kt} = T_{yc} - T_{rr} \quad (2)$$

Ví dụ: Gói thầu thi công một Tòa nhà chung cư 21 tầng gồm 2 tầng đế và 19 tầng ở, 2 tầng hầm, móng cọc nhồi, vách và lõi chịu lực, xây tường bao che và ngăn không gian. HSMT nêu thời gian thực hiện T_{yc} là 650 ngày. Nhà thầu xác định thời gian nghỉ lễ, tết, những ngày mưa bão, cấm đường,... $T_{rr} = 40$ ngày. Theo công thức (2), xác định được:

$T_{kt} = 650 - 40 = 610$ (ngày), tương đương 20 tháng.

Bước 2: Xác định cơ cấu tổ hợp công nghệ lớn và phân bổ thời gian thi công có tính khả thi được phép (T_{kt}) cho từng tổ hợp công nghệ lớn.

Từ yêu cầu về sản phẩm, năng lực trong HSMT; kinh nghiệm, kiến thức và năng lực của nhà thầu, nhà thầu sẽ xác định cơ cấu tổ hợp công nghệ lớn (hay gọi là phân chia điểm dừng kỹ thuật) và phân bổ thời gian thi công cho từng tổ hợp công nghệ như GS.TS Nguyễn Huy Thanh nêu ở trang 44-45 của [3].

Ví dụ với gói thầu thi công nhà cao tầng, có thể phân bổ thành các tổ hợp lớn: tổ hợp thi công cọc ($T_c = 3.5$ tháng), tổ hợp thi công móng và thô 2 tầng hầm đến cốt ± 0.000 ($T_m = 5$ tháng), tổ hợp thi công bê tông cốt thép thân thô ($T_{BT} = 10$ tháng), tổ hợp xây tường là 8 tháng,... Tổ hợp xây vào sau tổ hợp bê tông 3 tháng và ra sau 2 tháng. Phân bổ sao cho tổng các thời gian thực hiện các tổ hợp lớn có trừ thời gian song song xen kẽ giữa các tổ hợp không lớn hơn thời gian thi công có tính khả thi được phép (T_{kt}) theo công thức (3):

$$\sum_{k=1}^n T_k - \sum_{i=1}^m T_i \leq T_{kt} \quad (3)$$

Trong đó:

T_k là thời gian thi công tổ hợp công nghệ lớn thứ k ;

n là số tổ hợp lớn công nghệ thi công;

T_i là thời gian thi công song song xen kẽ giữa các tổ hợp công nghệ lớn thứ i ; được tính cho trường hợp tổ hợp $(k+1)$ vào sau tổ hợp k và ra cùng hoặc sau tổ hợp k . Nếu tổ hợp $k+1$ vào sau mà ra trước thì không có T_i .

m số lần thi công xen kẽ giữa 2 tổ hợp ($m < n$).

T_i được xác định theo công thức (4) sau:

$$T_i = T_k - T_{vsk} \quad (4)$$

Trong đó:

T_k là thời gian thi công tổ hợp lớn thứ k ;

T_{vsk} là thời gian tổ hợp $k+1$ vào sau tổ hợp k .

Từ số liệu trên ta tính được thời gian xen kẽ giữa tổ hợp bê tông và tổ hợp xây là:

$$T_{BT-X} = 10 - 3 = 7 \text{ tháng.}$$

Bước 3: Chia tổ hợp công nghệ lớn thành các tổ hợp công nghệ cụ thể

Từ từng tổ hợp công nghệ lớn, chia thành các tổ hợp công nghệ cụ thể (T_{kj}), sao cho tổng thời gian thi công các tổ hợp công nghệ cụ thể không vượt thời gian thi công tổ hợp công nghệ lớn (T_k) theo tinh thần công thức (3) và công thức (4).

Ví dụ Tổ hợp công nghệ Thi công thô đến cốt ± 0.000 Tm gồm: ép cừ lassen, đào đất móng; thi công văng chống (hoặc thi công neo đất giữ cừ), phá đầu cọc, đổ bê tông đài giằng móng, thi công cột vách tầng hầm B2, ...

Bước 4: Phân chia thời gian thi công từng tổ hợp công nghệ cụ thể (hay gọi là dây chuyền chính -TKJ) thành thời gian được phép của từng dây chuyền bộ phận (hay gọi là dây chuyền đơn) (T_{dcbp})

Giả sử TBT cho nhà 21 tầng là 306 ngày, từ đó ta chia thời gian thi công BTCT mỗi tầng điển hình là 14 ngày (ký hiệu TCT.1), riêng tầng 1 và 2 (tầng đế) có chiều cao lớn hơn nên được thi công mỗi tầng 20 ngày.

Do nhà thầu phải làm bài thầu theo HSMT/HSYC, Với phương thức giao khoán công trình của các công ty xây dựng hiện nay, việc tổ chức nhân lực ổn định trên công trường càng lâu càng tốt. Nhà thầu nên chọn dây chuyền tổng hợp nhịp không đổi và thống nhất là loại đơn giản và hiệu quả nhất. Đây là xuất phát điểm của nhóm tác giả để xuất cải tiến, vận dụng lý thuyết thi công dây chuyền cho một gói thầu. Công trình phức tạp hơn phải áp dụng loại dây chuyền khác sẽ được trình bày ở bài báo sau.

Tính thời gian tác nghiệp của từng công tác thành phần (hay còn gọi là dây chuyền đơn- T_{dcbp}) trong tổ hợp công nghệ cụ thể (khi đã biết thời gian thi công tổ hợp công nghệ thứ k, j ở bước 4). Từ một số công thức tính thời gian thi công dây chuyền tổng hợp đẳng nhịp, đồng nhất tham khảo trong các tài liệu [3], [4] và từ thực tế thi công thường chọn nhịp của dây chuyền $K=1$, nhóm tác giả đề xuất công thức (5) như sau:

$$T_{dcbp} = T_{k,j} - (n-1) \cdot t_{CN} - t_{TC} \quad (5)$$

Trong đó:

$T_{k,j}$ là thời gian thi công tổ hợp công nghệ thứ k, j ;

n : số dây chuyền đơn mỗi tổ hợp (n);

t_{CN} : thời gian gián đoạn kỹ thuật ;
 t_{TC} : thời gian gián đoạn tổ chức.
Ví dụ: Công tác BTCT tầng điển hình: dây chuyền thi công BTCT cột, vách, dầm sàn chia 7 dây chuyền đơn (dây chuyền bộ phận):

- Công tác lắp dựng cốt thép cột, vách;
- Công tác lắp dựng cốp pha cột, vách;
- Công tác đổ bê tông cột, vách;
- Công tác tháo ván khuôn cột vách;
- Công tác lắp dựng cốp pha dầm, sàn; (Chú ý dây chuyền này chỉ bố trí trên phân đoạn sao cho các công tác từ 1-4 đã kết thúc);

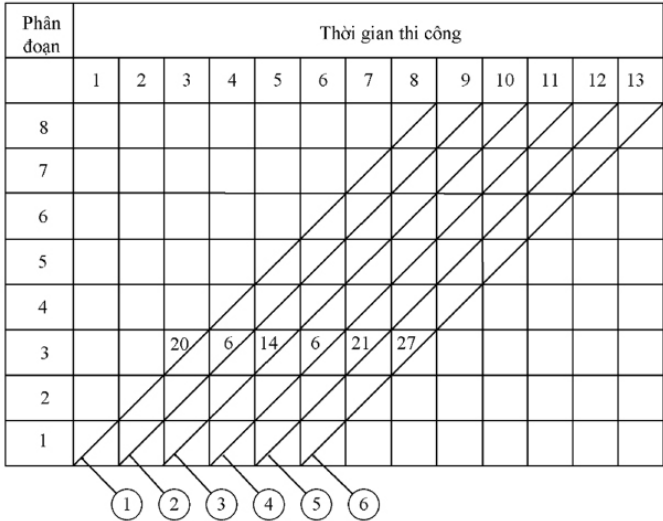
• Công tác lắp dựng cốt thép dầm, sàn;
• Công tác đổ bê tông dầm, sàn.
Nhưng như phần trên đã trình bày, dây chuyền 7 thực chất là công việc nối tiếp khi 6 dây chuyền đơn đã hoàn thành (khi đổ BT cả dầm sàn trong 1 ca), vì vậy $n = 7 - 1 = 6$; $T_{k,j} = 14 - 1 = 13$ (tách dây chuyền 7 ra thành một công việc kế tiếp dây chuyền chung).
Áp dụng (5) ta có:
 $T_{dcbp} = 13 - (6 - 1) - 0 - 0 = 8$ ngày
Hiện nay, xi măng được sản xuất theo công nghệ khô, và bê tông thương phẩm đều có phụ gia nên thời gian phát triển cường độ khá nhanh. Thời gian tháo cốp pha không chịu lực (cốp pha cột, vách, thành dầm)

khi thí nghiệm nén mẫu phải đạt trên 50 KG/cm² phổ biến trong vòng 24 giờ. Nên $T_{cn} = 0$.
Từ 4 nguyên tắc phân đoạn trên, ta chọn số phân đoạn là 8 để nhịp dây chuyền $K=1$ và đảm bảo số phân đoạn $m = 8 > \text{số quá trình } n = 6$
Bước 5: Từ kết quả bước 4, căn cứ vào khối lượng công tác xây lắp từng công tác Q_i (dây chuyền bộ phận); định mức nhân công nội bộ doanh nghiệp (ĐMNB), tính ra số công nhân ($SCN(i)$) mỗi dây chuyền đơn theo công thức (3.6) sau:
 $SCN = Q_i \times \text{ĐMNB} / T_{dcbp} \quad (6)$
Ví dụ:
Bảng 1. Bảng tính toán số lượng công nhân tầng điển hình

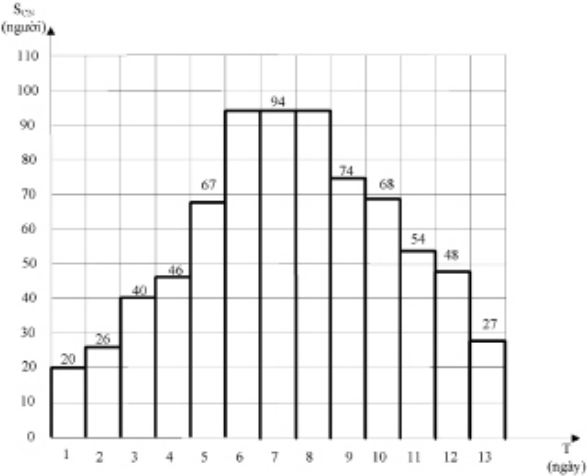
(Gói thầu thi công Nhà chung cư 21 tầng AL, diện tích sàn XD 1 tầng 2600 m²)

Dây chuyền BP	ĐVT	Khối lượng	ĐM nội bộ (cg/DVT)	TT _{dcbp}	S _{CN} (làm tròn)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6=3*4/5)
1. Công tác lắp dựng cốt thép cột, vách; cầu hỗ trợ đến vị trí lắp đặt)	Tấn	78	2	8	20
2. Công tác lắp dựng cốp pha cột, vách;	m2	900	0.05	8	6
3. Công tác đổ bê tông cột, vách; bằng cầu, cần phân phối	m3	380	0.3	8	14
4. Công tác tháo ván khuôn cột vách.	m2	900	0.05	8	6
5. Công tác lắp dựng cốp pha dầm, sàn	m2	3380	0.05	8	21
6. Công tác lắp dựng cốt thép dầm, sàn;	Tấn	109	2	8	27

Từ kết quả tính toán trên, ta vẽ được tiến độ và biểu đồ nhân lực như sau :



Hình 2. Thể hiện tiến độ theo sơ đồ xiên



Hình 3. Biểu đồ nhân lực

Như vậy, dây chuyền này đảm bảo thỏa mãn công thức trong [3], trang 70:

$$m \geq n + \frac{\sum t_{CN}}{K} \quad (7) \quad [3]$$

Trong đó:

m là số phân đoạn;

n là số dây chuyền bộ phận;

t_{CN} là gián đoạn công nghệ của dây chuyền bộ phận;

K là nhịp thống nhất của các dây chuyền bộ phận.

Đánh giá bằng hệ số ổn định nhân lực K_1 theo công thức (3.1):

$K_1 = T_{\text{ổr}}/T = 3/13 = 0.23$ (nhỏ hơn 0.4, nhưng có thể chấp nhận được)

Với việc cải tiến, đề xuất như trên

nhà thầu biết được thời gian khống chế (tối đa) ở mỗi tổ hợp công nghệ lớn, tổ hợp công nghệ cụ thể để từ đó nhà thầu cần sử dụng kỹ thuật-công nghệ gì, loại máy công suất bao nhiêu để thời gian thực hiện không vượt thời gian khống chế, ít phải điều chỉnh kỹ thuật-công nghệ và tổ chức khi làm HSĐT.

4. Kết luận

Sản xuất theo dây chuyền đã làm thay đổi thế giới vì những ưu việt của nó. Nên việc nghiên cứu áp dụng sản xuất dây chuyền cho từng ngành là rất cần thiết để nâng cao năng suất lao động. Tiến bộ khoa học-công nghệ trong xây dựng ở Việt Nam đã và đang phát triển rất mạnh, nhất là

khu vực kinh tế tư nhân và khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (FDI). Các nhà thầu, các chủ đầu tư do quy luật cạnh tranh nên luôn luôn phải tìm tòi các kỹ thuật-công nghệ mới cũng như cách tổ chức, quản lý mới tiên tiến để chiến thắng. Xuất phát từ quá trình tham gia trực tiếp và khảo sát thực tế sản xuất xây dựng, nhóm tác giả đề xuất cải tiến cách thiết kế tổ chức thi công gói thầu sao cho việc áp dụng thi công dây chuyền được tối đa, giảm sự biến động nhân lực và thiết bị thi công. Trong khuôn khổ bài báo, các tác giả mới chỉ đề cập sâu cho công tác thi công bê tông thân nhà cao tầng, khi vận dụng cho công tác khác có thể cần điều chỉnh cho phù hợp.

Tài liệu tham khảo

[1] Bộ Xây dựng (2020), Tổ chức thi công, Nhà xuất bản Xây dựng, Hà Nội.
[2] M.C. Bút-Nhi-Cốp, (1961), Lý luận cơ bản thi công xây dựng, Nhà xuất bản Ki-ép, Ki-ép.
[3] GS.TS. Nguyễn Huy Thanh (2012), Tổ chức xây dựng công trình, tập 1 (tái bản), Nhà xuất bản Xây dựng, Hà Nội.
[4] PGS.TS. Lê Hồng Thái (2013), Tổ chức thi công xây dựng, Nhà xuất bản Xây dựng, Hà Nội.
[5] Nguyễn Đình Thám, Nguyễn Ngọc Thanh (2001), Lập kế hoạch và chỉ đạo thi công, nhà xuất bản Xây dựng, Hà Nội.
[6] Quốc hội (2014), Luật xây dựng số 50/2014/QH13, <http://thuvienphapluat.vn>.
[7] Quốc hội (2020), Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật xây dựng số 50/2014/QH13, <http://thuvienphapluat.vn>.
[8] Quốc hội (2023), Luật đấu thầu số:22/2023/QH15, <http://thuvienphapluat.vn>



PHÂN TÍCH CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN QUẢN LÝ ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH Y TẾ THEO HÌNH THỨC ĐỐI TÁC CÔNG TƯ TẠI MỘT SỐ NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI

PGS.TS. LÊ ANH DŨNG

Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội

TS. NGUYỄN THỊ THU HIỀN

Viện Kinh tế xây dựng, Bộ Xây dựng

(Ngày nhận bài: 02/8/2024, ngày sửa bài: 12/8/2024, ngày duyệt đăng: 15/8/2024)

Tóm tắt: Trên thế giới, hình thức đối tác công tư được xem như là một trong những giải pháp hữu hiệu để chia sẻ gánh nặng đầu tư công với chính phủ của các nước. Tuy nhiên, việc áp dụng thành công hình thức này phụ thuộc vào các yếu tố khác nhau, tùy theo đặc điểm của công trình xây dựng, thể chế chính trị cũng như điều kiện kinh tế - xã hội của các nước trên thế giới. Đối với lĩnh vực y tế, hình thức đối tác công tư đã được áp dụng khá thành công tại nhiều nước, mang lại những lợi ích to lớn về an sinh xã hội, nâng cao chất lượng sống của người dân. Qua nghiên cứu và phân tích các dự án đầu tư xây dựng công trình y tế tại một số nước trên thế giới, tác giả nhận thấy một số điểm chung, các yếu tố ảnh hưởng đến việc quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư. Bài viết này nghiên cứu và tổng hợp một số yếu tố ảnh hưởng đến đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư nhằm rút ra những bài học cho Việt Nam.

Từ khóa: Đối tác công tư, quản lý đầu tư xây dựng, công trình y tế.

Abstract: Public-Private Partnership (PPP) Model is considered as one of the effective solutions to share the burden of public investment with the Government. The successful application of this model however depends on various elements and factors, such as the construction project's characteristics, or political mechanisms, or socio-economic conditions of each country, etc. The PPP model has been successfully applied in healthcare sector in various countries, bringing considerable benefits in terms of social security and improved living conditions for the local people. Through analyzing health construction projects, common findings and factors affecting the management of health construction projects under PPP model are identified. This article aims to study and summarize some factors affecting the investment of health construction projects under PPP model, and draw lessons for Vietnam.

Keywords: Public-Private Partnership (PPP), investment construction management, health construction projects.

1. Đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư

Công trình y tế có thể được đầu tư xây dựng bằng nhiều hình thức khác nhau, theo đối tác công tư là một trong những hình thức được áp dụng khá phổ biến trên thế giới những năm gần đây. Công trình y tế nói chung, công trình bệnh viện nói riêng là loại hình công trình xây dựng đặc biệt, ảnh hưởng đến sức khỏe, tính mạng của người dân do vậy công tác xây dựng ảnh hưởng lớn từ yếu tố chuyên môn y tế, chất lượng công trình xây dựng cũng như đảm bảo tính hiệu quả trong đầu tư. Quản lý đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư được áp dụng rộng rãi trên thế giới và đạt được nhiều thành công

trong việc xây dựng cơ sở hạ tầng nói chung, công trình y tế nói riêng phục vụ phát triển kinh tế xã hội. Hình thức đối tác công tư thể hiện một khuôn khổ pháp lý có sự tham gia của khu vực tư nhân nhưng vẫn ghi nhận vai trò quản lý của nhà nước, đảm bảo đáp ứng các nghĩa vụ xã hội của cơ quan nhà nước.

Cũng như các nước đang phát triển khác, việc đầu tư xây dựng công trình y tế đáp ứng mục tiêu an sinh xã hội là rất lớn trong khi nguồn vốn ngân sách từ Nhà nước lại khá hạn hẹp. Chính vì vậy, áp dụng giải pháp đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư là một giải pháp phù hợp với đặc điểm kinh tế xã hội ở Việt Nam hiện nay. Hình thức đầu tư xây dựng theo mô hình PPP khá

phổ biến trong việc cung cấp dịch vụ công nói chung và đầu tư xây dựng các công trình y tế nói riêng ở các quốc gia trên thế giới. Hiện nay, nhiều nước đang phải đối mặt với áp lực tài chính công ngày càng tăng đối với các dịch vụ công cộng, đặc biệt là y tế khi chi tiêu cho lĩnh vực này trên toàn cầu đã vượt 4 nghìn tỷ USD (9% GDP toàn cầu). Ngân sách công thường không đủ đáp ứng nhu cầu chăm sóc y tế của người dân, thậm chí tại các nước thu nhập thấp, người dân thường phải trả tới 60% chi phí y tế [1]. Chính vì vậy, đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư có thể tận dụng được những ưu điểm, thế mạnh so với việc đầu tư xây dựng theo phương thức truyền thống

như là: khả năng huy động nguồn tài chính tư nhân, tăng khả năng tiếp cận và hiệu quả trong việc cung cấp các dịch vụ y tế cho người dân. Ở Australia, đầu tư xây dựng trong lĩnh vực y tế theo hình thức đối tác công tư đã góp phần giảm chi phí vượt ngân sách từ 18% xuống 4,3%, tỷ lệ chậm tiến độ giảm từ 25,9% xuống 1,4% so với các dự án thực hiện đầu tư xây dựng theo phương thức truyền thống [1]. Tuy nhiên, việc tìm kiếm các giải pháp để đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư phù hợp, hiệu quả ở Việt Nam không đơn giản khi khung pháp lý về vấn đề này chưa hoàn thiện; chưa có chiến lược cụ thể cho hình thức hợp tác này;

thiếu diễn đàn chia sẻ thông tin...

2. Tình hình quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế tại một số nước trên thế giới

2.1. Australia (Úc)

Việc quản lý đầu tư xây dựng công trình theo hình thức đối tác công tư được áp dụng lần đầu tiên tại Úc từ năm 1985, khi Chính phủ bắt đầu có ý tưởng thỏa thuận với đối tác tư nhân để xây dựng đường hầm qua cảng Sydney. Sau đó, hình thức này được áp dụng rộng rãi với các loại hình công trình xây dựng khác nhau, đặc biệt là đối với công trình y tế. Đến nay, Úc là được coi là một trong những nước áp dụng thành công hình

thức đối tác công tư trên thế giới [2]. Các lĩnh vực được khuyến khích đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư là: (1) Đường cao tốc; (2) Đường sắt (tài trọng nhẹ và nặng); (3) Nhà ở; (4) Y tế; (5) Nhà tù; (6) Năng lượng; (7) Hạ tầng Olympic; (8) Công trình xử lý rác thải; (9) Nhà máy cấp nước; và (10) Công trình xử lý nước thải. Trong lĩnh vực y tế, quản lý đầu tư xây dựng công trình Bệnh viện North Shore Community ở Bang New South Wales, Bệnh viện Bendigo ở Bang Victoria là hai trong số các ví dụ điển hình của đầu tư xây dựng công trình theo hình thức đối tác công tư thành công tại Úc.

Bảng 1: Quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế tại Úc

TT	Dự án (Năm vận hành)	Đối tác tư nhân	Địa điểm	Thời gian (năm)
1	New sunshine coast university Hospital (2012)	Exemplar Health Partnership	Kawana, Queensland	25
2	New royal adelaide hospital (2016)	SA Health Partnership	Adelaide, South Australia	35
3	Royal children's hospital Parkville (2011)	Children's Health Partnership	Melbourne, Victoria	25
4	Bendigo hospital (2013)	Exemplar Health Partnership	Bendigo, Victoria	25
5	Royal North Shore Hospital (2008)	InfraCare (InfraShore)	New South Wales	28

Nguồn: [3]

Từ năm 1986, Chính phủ Úc đã thông qua một Đạo luật nhằm khuyến khích đổi mới mô hình quản lý đầu tư xây dựng trong lĩnh vực công, theo đó vai trò của Nhà nước trong việc cung cấp dịch vụ công dần dần được chuyển giao cho khu vực tư nhân. Do vậy, hàng loạt các chính sách hướng dẫn Luật được các tiểu bang ban hành nhằm thúc đẩy việc quản lý đầu tư xây dựng các công trình hạ tầng xã hội, hạ tầng kỹ thuật được áp dụng theo hình thức đối tác công tư, tạo ra môi trường cạnh tranh, thuận lợi cho sự tham gia của khu vực tư nhân, đặc biệt là các nhà đầu tư quốc tế.

a. Yếu tố thành công trong đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư

Theo Atkin (2005), quản lý đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư được thực hiện phổ biến ở Úc theo hình thức hợp đồng BOOT dựa trên nền tảng pháp lý chặt chẽ [2]. Bên cạnh các chính sách pháp luật thì bộ máy

quản lý nhà nước về đầu tư xây dựng tại Úc tương đối đồng bộ và thống nhất. Theo cấu trúc bộ máy Nhà nước, Chính quyền tiểu bang (State) và Chính quyền thành phố (Local) đều có quyền ban hành các Luật pháp theo các Đạo luật chung được quy định bởi Chính quyền Liên bang (Federal). Do vậy hình thức đối tác công tư được áp dụng theo nhiều cách, nhiều hình thức khác nhau, tùy thuộc vào từng đặc điểm của khu vực dự án. Bên cạnh đó, hệ thống luật pháp đồng bộ từ Liên bang, Tiểu bang đến thành phố đều thống nhất và linh hoạt trong cách xử lý các vấn đề. Theo David và Richard (2010), việc áp dụng quản lý đầu tư xây dựng công trình thành công tại Úc do 4 nguyên nhân, đó là [4]:

+ Đảm bảo yếu tố không cạnh tranh (và bồi thường) trong đầu tư xây dựng: Việc ổn định của chiến lược phát triển kinh tế xã hội cũng như quy hoạch đã tạo môi trường đầu tư minh bạch, lành

mạnh cho các nhà đầu tư tư nhân. Khi Nhà đầu tư Tư nhân đã tham gia quản lý đầu tư xây dựng công trình theo hình thức đối tác công tư thì Chính phủ sẽ không được phép có các công trình, hoặc dự án xây mới ngoài quy hoạch/kế hoạch mà ảnh hưởng đến hiệu quả của dự án đã có.

+ Quản lý rủi ro trong đầu tư xây dựng công trình: nhận thức của Chính phủ về quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư được thể hiện qua sự đồng bộ các văn bản pháp lý và sự chặt chẽ trong hợp đồng kinh tế giữa Nhà nước và Tư nhân. Hợp đồng đóng vai trò quan trọng trong việc phân bổ rủi ro cho bất kỳ hoạt động kinh tế giữa các bên, đặc biệt là hợp đồng PPP. Nhà nước và Tư nhân đều nhận thức được việc phân bổ và quản lý rủi ro là yếu tố thành công việc đầu tư xây dựng công trình y tế.

Bảng 2: Phân bổ rủi ro trong đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư

Loại rủi ro	Nhà nước	Tư nhân
Rủi ro về thị trường		X
Rủi ro về thiết kế		X
Rủi ro về tài chính		X
Rủi về pháp lý (tuân thủ đúng quy định)		X
Rủi ro về xây dựng		X
Rủi ro về chấp thuận, phê duyệt dự án	X	X
Rủi ro về địa chất		X
Rủi ro về quyền sử dụng đất (GPMB)	X	
Rủi ro về vận hành và bảo hành công trình		X
Rủi ro về luật pháp, thay đổi chính sách, thể chế	X	
Rủi ro bất khả kháng	X	
Rủi ro về quyền sở hữu tài sản	X	

Nguồn: [4]

Hầu hết các rủi ro trong quá trình đầu tư xây dựng thực hiện dự án theo hình thức đối tác công tư được chuyển giao cho khu vực tư nhân, từ thiết kế, xây dựng, vận hành và tài chính. Nhà nước với vai trò là đối tác quản lý nên đảm bảo xử lý tốt các rủi ro về chính sách, đất đai, quyền sở hữu tài sản, ... Tuy nhiên một ưu điểm của việc quản lý rủi ro trong đầu tư xây dựng tại Úc là việc Nhà nước chịu trách nhiệm quản lý rủi ro trong các trường hợp bất khả kháng (ở các nước khác thì rủi ro này được chia sẻ cho cả 2 đối tác).

+ Đảm bảo yếu tố thị trường: Chính sách điều hành nền kinh tế của Úc đảm bảo các dịch vụ công được điều tiết hài hòa theo quy luật cung - cầu. Đây là một trong những yếu tố quan trọng đảm bảo việc đầu tư xây dựng có hiệu quả về kinh tế và thu hút nhà đầu tư Tư nhân. Việc phân bổ sai các nguồn lực, có quá ít dịch vụ công sẽ ảnh hưởng đến chi phí chi trả của bên thứ 3 (người dân). Dưới góc độ kinh tế thị trường, người tiêu dùng sẽ có quyền lựa chọn dịch vụ, chất lượng tốt nhất phù hợp với chi phí mà họ phải bỏ ra. Nên các chiến lược phát triển kinh tế, đặc biệt là quy hoạch hệ thống các bệnh viện phải được định hướng và giữ được sự hài hòa trong việc chăm sóc sức khỏe của người dân. Một bệnh viện (công trình y tế) mới được đầu tư xây dựng tốt sẽ giải quyết được sự tập trung của người dân khi khám chữa bệnh, giảm chi phí đi lại khám chữa bệnh, tuy nhiên

nếu chi phí khám chữa bệnh giữa hệ thống bệnh viện công và bệnh viện tư quá chênh lệch sẽ khiến cho người tiêu dùng không sử dụng dịch vụ và việc đầu tư xây dựng công trình y tế trở nên thất bại.

+ Thời gian thực hiện dự án PPP: việc xác định thời gian thực hiện dự án đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư được cụ thể hóa như một công cụ chính sách trong nhiều văn bản pháp luật của Úc. Thời gian là yếu tố để nhà đầu tư tư nhân đạt được chỉ tiêu kinh tế khi đầu tư xây dựng công trình y tế được xác định trên cơ sở doanh thu, lợi nhuận. Trong nhiều trường hợp, yếu tố thời gian có thể được xác định như là phần thưởng cho nhà đầu tư tư nhân khi vận hành dự án tốt hoặc bù đắp cho một yếu tố bất lợi của dự án do Nhà nước mang lại. Bên cạnh đó, việc xác định thời gian thực hiện hợp đồng còn là động lực để tư nhân hoàn thiện công trình sớm hơn kế hoạch nhằm tăng lợi nhuận.

b. Thực tiễn quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế

Trường hợp nghiên cứu đối với Dự án đầu tư xây dựng bệnh viện Royal North Shore tại Bang New South Wales cho thấy bức tranh tổng thể về quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư. Dự án được Bộ trưởng Bộ Y tế đưa vào danh mục kêu gọi đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư vào ngày 13/9/2006. Dự án bao gồm 5 hợp phần chính: (i) xây

dựng mới bệnh viện cấp Bang; (ii) xây dựng cơ sở y tế cộng đồng mới; (iii) cải tạo tòa nhà Douglas; (iv) xây dựng bãi đỗ xe nhiều tầng; và (v) các dịch vụ bán lẻ phục vụ cho bệnh viện [5]. Để triển khai thực hiện dự án, Sở Y tế của Bang New South Wales đã thông báo kêu gọi các nhà đầu tư lập hồ sơ Đề xuất quan tâm (Expression of Interest) thực hiện dự án như một dự án được tài trợ bởi tư nhân. Theo đó 5 nhà đầu tư đã nộp hồ sơ (Plenary Health, Pinnacle Healthcare, InfraCare, Lancely Partnership, H3 Partnership) và Chính quyền Bang New South Wales lựa chọn nhà đầu tư thông qua các tiêu chí sau (Bảng 3).



Bảng 3: Tiêu chí đánh giá Đề xuất quan tâm thực hiện dự án PPP tại Úc

TT	Tiêu chí đánh giá	Tỷ trọng
1	Chi tiết về đơn vị đề xuất quan tâm Nhà đầu tư đề xuất quan tâm thực hiện dự án theo hình thức PPP phải nêu chi tiết các thông tin theo quy định, các đơn vị liên doanh hoặc có khả năng liên doanh thực hiện dự án	Đánh giá dựa trên tiêu chí đạt/ không đạt
2	Cơ cấu tài chính và quản lý rủi ro của dự án Đánh giá mô hình kinh doanh, tình hình và sức mạnh tài chính của Nhà đầu tư (và các chủ thể tham gia khác); Khả năng, mức độ Nhà đầu tư chấp nhận và quản lý rủi ro; Khả năng, mức độ Nhà đầu tư hiểu và chấp nhận cơ chế tài chính được thanh toán bởi Chính quyền	15%
3	Kinh nghiệm về cơ sở hạ tầng xã hội (CSHT XH) và chiến lược phát triển lâu dài Đánh giá mức độ hiểu biết, kinh nghiệm của Nhà đầu tư (và các chủ thể tham gia khác) về phát triển CSHT XH theo hình thức PPP (đặc biệt là PPP trong y tế), về khả năng QLVH hệ thống hạ tầng và mức độ phù hợp giữa chiến lược phát triển của Nhà đầu tư có tương xứng với mục tiêu của dự án.	15%
4	Thiết kế và Xây dựng Đánh giá kinh nghiệm của Nhà đầu tư (và các chủ thể tham gia khác) trong việc thiết kế và xây dựng phù hợp với loại hình công trình và quy mô của dự án. Đánh giá khả năng quản lý, hiểu biết các yêu cầu và thực hiện dự án.	25%
5	Cơ sở vật chất và trang thiết bị sử dụng Đánh giá tình trạng cơ sở vật chất, tài sản cố định, trang thiết bị của Nhà đầu tư (và các chủ thể tham gia khác) trong việc huy động, sử dụng để thực hiện dự án theo loại hình công trình và quy mô của dự án.	25%
6	Tài chính dự án Đánh giá khả năng tài chính của NĐT (và các chủ thể tham gia khác) trong việc huy động và sử dụng trực tiếp vào dự án	15%
7	Khả năng hoàn thành dự án Mức độ cam kết của NĐT (và các chủ thể tham gia khác) trong việc hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, kế hoạch.	5%

Nguồn: [5]

Dựa trên các tiêu chí đánh giá hồ sơ quan tâm đầu tư xây dựng công trình bệnh viện Royal North Shore, chính quyền bang New South Wales

đã đánh giá và lựa chọn rút gọn còn 3 nhà đầu tư (Plenary Health, Pinnacle Healthcare, InfraCare). Sau đó các Nhà đầu tư đề xuất Hồ sơ chi tiết

thực hiện dự án (Request for Detailed Proposals) và được đánh giá theo các tiêu chí sau (Bảng 4).



Bảng 4: Tiêu chí đánh giá Hồ sơ đề xuất chi tiết

TT	Tiêu chí đánh giá	Tỷ trọng
A	Thiết kế, xây dựng và vận hành thử công trình	35%
1	Mức độ phù hợp giữa đề xuất thiết kế với những yêu cầu, chỉ dẫn kỹ thuật chi tiết về dịch vụ và thiết bị; Đánh giá mức độ đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật của Nhà nước.	
2	Đánh giá mức độ cung cấp cơ sở vật chất y tế với chất lượng cao, hiệu quả theo các yêu cầu của dự án	
3	Mức độ linh hoạt trong thiết kế, đáp ứng được những thay đổi theo chức năng y tế và dự kiến chi phí khi điều chỉnh thiết kế và xây dựng theo tình hình cơ sở vật chất	
4	Sự đảm bảo về hồ sơ thiết kế, hoàn trả mặt bằng, xây dựng hoặc cải tạo và vận hành công trình theo các mốc thời gian được đề xuất	
5	Giảm thiểu sự gián đoạn đối với các dịch vụ y tế trong quá trình xây dựng	
6	Tính bền vững với môi trường, tiết kiệm năng lượng trong phương án thiết kế và sử dụng vật liệu xây dựng	
B	Chuyển giao dịch vụ	35%
1	Sự nhất quán, chất lượng và mức độ hoàn thiện của dự án, đặc biệt là nhận diện rủi ro và quá trình quản lý, bao gồm: + Nhận diện chính xác và cụ thể rủi ro đầu tư xây dựng + Khả năng quản lý và giảm thiểu rủi ro + Kế hoạch quản lý chất lượng, chương trình và hướng dẫn quản lý rủi ro, thiên tai, các điều kiện bất khả kháng.	
2	Khả năng cung cấp các Dịch vụ quản lý, Dịch vụ hỗ trợ, Tính linh hoạt của dịch vụ; Khả năng đáp ứng các yêu cầu của Luật Lao động dịch vụ theo các quy định về Luật, Tiêu chuẩn và chính sách của Chính phủ)	
C	Tiêu chí Thương mại	15%
1	Khả năng tuân thủ các thỏa thuận trong tài liệu dự án	
2	Khả năng cung cấp các dịch vụ thương mại, gắn liền với các khía cạnh pháp lý, tài chính và kỹ thuật trong đề xuất dự án và sự phù hợp của phân bổ rủi ro cho các đối tượng tham gia dự án	
3	Mức độ hiểu biết và khả năng chấp nhận cơ chế thanh toán tài chính đã được dự kiến đề xuất trong phụ lục 5 của hồ sơ yêu cầu từ chính quyền	
D	Tiêu chí Tài chính	15%
1	Đánh giá mức độ hiệu quả tài chính thông qua việc so sánh các chỉ tiêu tài chính (NPV) giữa các phương án đầu tư xây dựng bởi nhà đầu tư tư nhân, Nhà nước cùng với nội dung kiểm soát rủi ro, kinh tế của đề xuất Dự án	
2	Sức mạnh tài chính của Nhà đầu tư và khả năng chấp nhận, quản lý rủi ro của các Nhà thầu, bao gồm các công cụ bảo lãnh (bảo lãnh tín dụng, bảo lãnh trách nhiệm của công ty chủ quản,...)	
3	Khả năng huy động vốn, tài chính (xem xét dựa trên sự cam kết, ràng buộc, sự phù hợp của cấu trúc tài chính và đảm bảo khả năng cho vay từ các tổ chức tài chính, vốn chủ sở hữu và các hình thức tài chính khác)	
4	Mức độ hiệu quả, khả thi của phương án tài chính cơ bản, bao gồm các đánh giá giả định về chi phí xây dựng, chi phí quản lý vận hành trong suốt vòng đời dự án, chi phí quản lý thiết bị, chi phí dịch vụ, thuế và tài chính	
E	Tiêu chí đánh giá bổ sung khác	
1	Các tiêu chí bổ sung mà Sở Y tế NSW xem xét, đánh giá đề xuất của Nhà đầu tư (nếu có)	
2	Các nội dung liên quan đến kết quả trao đổi, làm việc của Sở y tế NSW với Nhà đầu tư trong quá trình thương thảo	

Nguồn: [5]

Bên cạnh những kinh nghiệm thành công về quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế tại Úc thì cũng có những kinh

nghiệm thất bại, chưa đạt được mục đích của các bên tham gia dự án. Ví dụ như là Bệnh viện cấp Bang Latcoat ở bang Victoria là một trong những dự án đầu tiên trong lịch sử nước Úc được thực hiện đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư có giá trị 56 triệu đô la Úc để thiết kế, xây dựng, tài chính, vận hành và duy trì một bệnh viện giảng dạy với 250 giường bệnh. Thời gian đầu tư xây dựng được quy định trong 20 năm với tùy chọn gia hạn thêm 5 năm, nhưng chỉ sau 2 năm hoạt động, bệnh viện đã được chuyển lại thành sở hữu công cộng do đối tác tư nhân bị thua lỗ nghiêm trọng. Có một số nguyên nhân đằng sau sự thất bại này như là: dự đoán không chính xác về mức độ bệnh nhân khám chữa bệnh, các giả định về miễn thuế trong tương lai không khả thi và thiếu kinh nghiệm đối với các đối tác quản lý trong việc điều hành bệnh viện theo quy mô này [6].

2.2. Thổ Nhĩ Kỳ

Hệ thống hạ tầng y tế tại Thổ Nhĩ Kỳ đã bị xuống cấp trầm trọng và không đáp ứng được nhu cầu chăm sóc sức khỏe của người dân. Ví dụ như là công trình xây dựng không phù hợp với công nghệ khám chữa bệnh mới, khả năng chống chịu với động đất, ... Số lượng giường bệnh chỉ có 2,6/1000 người dân, trong khi đó so sánh với các nước thuộc khối OECD là 4,8/1000 người (số liệu thống kê năm 2011) [7]. Theo đánh giá của Chính phủ, Thổ Nhĩ Kỳ dự kiến cần đầu tư xây dựng thêm 90.000 giường bệnh đến năm 2023 để đáp ứng được nhu cầu của xã hội. Trong khi đó nguồn lực đầu tư xây dựng lại rất hạn chế. Chính vì vậy, Chính phủ Thổ Nhĩ Kỳ đã khởi động chương trình đối tác công tư trong lĩnh vực y tế vào năm 2010 nhằm thu hút và sử dụng nguồn lực của các nhà đầu tư tư nhân để đầu tư xây dựng các công trình y tế. Mục tiêu của chương trình là nâng cao chất lượng dịch vụ y tế và hình thành mạng lưới bệnh viện tuyến trung ương đáp ứng được 90% nhu cầu của người dân.

Chương trình đối tác công tư trong lĩnh vực y tế đã thúc đẩy Chính phủ trong việc cải cách chính sách đầu tư xây dựng, nhằm kêu gọi và tạo môi trường thuận lợi cho nhà đầu tư

nhân tham gia đầu tư xây dựng các công trình y tế. Trong bối cảnh hạn hẹp về nguồn lực, Chính phủ Thổ Nhĩ Kỳ dự kiến đầu tư xây dựng 50 bệnh viện với tổng mức đầu tư khoảng 20 tỷ EUR. Giai đoạn 1 đã triển khai khoảng 16 dự án, các dự án này đang được tiến hành triển khai ở các giai đoạn khác nhau (đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư, đàm phán tài chính, xây dựng). Những dự án triển khai quản lý đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư đã bổ sung số lượng đáng kể giường bệnh vào hệ thống y tế tại Thổ Nhĩ Kỳ.

a. Chính sách quản lý đầu tư xây dựng theo hình thức PPP

Việc quản lý đầu tư xây dựng các bệnh viện theo hình thức đối tác công tư tại Thổ Nhĩ Kỳ được thực hiện theo Chương trình đối tác công tư trong lĩnh vực y tế được Chính phủ phê duyệt năm 2010. Theo đó, các dự án có vòng đời khoảng 28 -28,5 năm, trong đó: thời gian xây dựng từ 3-3,5 năm và thời gian quản lý, vận hành trung bình là 25 năm [9]. Trong trường hợp dự án được hoàn thành đưa vào sử dụng sớm hơn so với dự kiến thì toàn bộ chi phí, lợi nhuận thu được từ khoảng thời gian “đẩy nhanh tiến độ” này được tính vào lợi nhuận của nhà đầu tư (được quy định cụ thể trong Điều khoản hợp đồng quản lý đầu tư xây dựng dự án) [8].

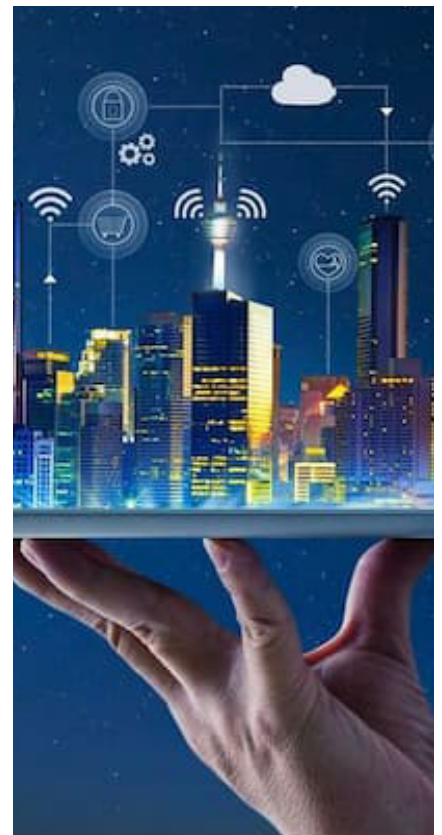
Công ty dự án sẽ nhận được thanh toán chi phí từ Nhà nước dựa trên điều kiện thực tế của từng dự án, quy định theo thời điểm định kỳ, bao gồm thanh toán cố định và thanh toán linh hoạt trong suốt vòng đời của dự án.

+ **Thanh toán cố định:** được áp dụng đối với các chi phí xây dựng, được xác định theo sự kiểm soát của nhà nước.

+ **Thanh toán linh hoạt:** được áp dụng đối với chi phí quản lý, vận hành. Việc kiểm soát thanh toán được Bộ Y tế thực hiện theo từng giai đoạn 5 năm dựa trên kết quả điều tra, đánh giá thực tế (không bao gồm các khoản mục sửa chữa đặc biệt).

Chính sách quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế tại Thổ Nhĩ Kỳ được dựa trên Điều luật duy nhất có hiệu lực là Luật Dịch vụ Y tế cơ bản năm 2005. Tuy nhiên, văn bản pháp lý này không đủ chặt chẽ để quy định

toàn bộ các khung pháp lý cần thiết cho việc ký kết thỏa thuận dự án, quyết toán dự án (trong trường hợp thực hiện theo hình thức đối tác công tư). Chính vì vậy, từ giữa năm 2007 đến 2011, các dự án đầu tư xây dựng bệnh viện theo hình thức đối tác công tư (bao gồm 16 dự án) và các dự án thực hiện ở giai đoạn 2 (từ năm 2011 đến 2013) đã lựa chọn được nhà đầu tư nhưng chưa thể ký kết thỏa thuận một cách chặt chẽ. Trước những bất cập đó, Chính phủ Thổ Nhĩ Kỳ đã ban hành Luật đầu tư xây dựng theo hình thức BLT (Xây dựng, Cho thuê và Chuyển giao) vào năm 2013 để hoàn thiện khung pháp lý cho việc đầu tư xây dựng các bệnh viện theo hình thức đối tác công tư. Điều 7 Luật đầu tư xây dựng theo hình thức BLT quy định chỉ bắt đầu có hiệu lực đối với các dự án được triển khai ở giai đoạn 2 và được sử dụng làm tài liệu tham khảo cho những dự án đã được triển khai ở giai đoạn 1. Sau khi ban hành Luật đầu tư xây dựng theo hình thức BLT, các thỏa thuận dự án triển khai giai đoạn 1 đã được hoàn thiện và ký kết giữa các bên liên quan. Đến cuối năm 2014, một số dự án giai đoạn 1 đã được quyết toán và đưa vào sử dụng.



Bảng 5: Một số dự án bệnh viện được quản lý đầu tư xây dựng theo hình thức PPP tại Thổ Nhĩ Kỳ

TT	Dự án	Thông tin dự án	Quy mô giường bệnh
1	Kayseri Integrated Health Campus	Ký thỏa thuận với nhà đầu tư YDA İnş. San. ve Tic. AŞ - Inso Sistemi từ 10/8/2011. Đang trong giai đoạn xây dựng.	1.584
2	Ankara Etlik Integrated Health Campus	Ký thỏa thuận với nhà đầu tư Astaldi SPA - Türkerler AŞ JV. Đang trong giai đoạn xây dựng.	3.566
3	Ankara Bilkent Integrated Health Campus	Ký thỏa thuận với nhà đầu tư IC İctaş İnşaat San. Tic. AŞ - Dia Holding FCZO JV. Đang trong giai đoạn xây dựng.	3.660
4	Mersin Integrated Health Campus	Nhà đầu tư Dia Holding FZCO – Techint Int. SPA JV. Dự án bắt đầu khai thác, vận hành từ Q1/2017.	1.253
5	Elazığ Integrated Health Campus	Đang trong giai đoạn xây dựng.	1.038
6	Yozgat Education and Research Hospital	Dự án bắt đầu khai thác, vận hành từ Q1/2017	475
7	Istanbul İkitelli Integrated Health Campus	Nhà đầu tư Rönesans Hol. AŞ - Rönesans Med. Yat. AŞ- et all Consortium. Đang trong giai đoạn xây dựng.	2.682
8	Adana Integrated Health Campus	Dự án bắt đầu khai thác, vận hành từ Q3/2017	1.550
9	Gaziantep Integrated Health Campus	Đang trong giai đoạn xây dựng.	1.875
10	Konya Karatay Int. Health Campus	Đang trong giai đoạn xây dựng.	840
11	Manisa Education and Research Hospital	Đang trong giai đoạn xây dựng.	558
12	Izmir Bayraklı Integrated Health Campus	Đang trong giai đoạn xây dựng.	2.000
13	TPHA & TPMDA Campus	Đang đàm phán các điều khoản tài chính	NA
14	Bursa Integrated Health Campus	Đang trong giai đoạn xây dựng.	1.355
15	Isparta City Hospital	Dự án bắt đầu khai thác, vận hành từ Q2/2017	755
16	Kocaeli Integrated Health Campus	Đang trong giai đoạn xây dựng.	1.180
17	PTR, Psychiatry and High Security Forensic Psychiatry Hospitals	Đang đàm phán các điều khoản tài chính	2.400
18	Eskisehir City Hospital	Đang trong giai đoạn xây dựng.	1.000
19	Istanbul Bakırköy Integrated Health Campus	Đang lựa chọn nhà đầu tư	1.043
20	Istanbul Üsküdar Integrated Health Campus	Đang lựa chọn nhà đầu tư	425

Nguồn: [9]

Từ số liệu thống kê cho thấy công tác quản lý đầu tư xây dựng công trình bệnh viện theo hình thức đối tác được áp dụng khá phổ biến trong lĩnh vực y tế. Theo kết quả nghiên cứu Sule Topcu Kilic (2015), việc quản lý đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư tại Thổ Nhĩ Kỳ thành công là do cơ chế đấu thầu dự án đã được minh bạch, được công bố trên các tờ báo quốc tế cũng như trang web của Bộ Y tế, do đó được công nhận bởi các nhà đầu tư và tổ chức quốc tế. Quy trình đấu thầu các dự án được quản lý đầu tư xây dựng

theo hình thức đối tác công tư cụ thể như sau [9]:

+ Giai đoạn sơ tuyển: Các bên quan tâm nộp tài liệu chứng minh đáp ứng các tiêu chí sơ tuyển (tiêu chí kỹ thuật, tiêu chí tài chính). Cơ quan đấu thầu dự án PPP sẽ đánh giá tất cả các hồ sơ và xác định danh sách dài các nhà thầu đủ điều kiện và công bố trên các phương tiện thông tin đại chúng.

+ Giai đoạn gửi đề nghị: Các nhà thầu qua giai đoạn sơ tuyển được Bộ Y tế cung cấp thiết kế sơ bộ dự án và sau đó được mời gửi đề nghị kỹ thuật và tài chính theo các quy định khác

nau. Dựa trên các hồ sơ đề nghị được gửi, Cơ quan đấu thầu sẽ đánh giá các nhà thầu theo các tiêu chí chặt chẽ, xếp hạng theo thứ hạng tốt nhất và đưa vào danh sách rút gọn.

+ Đề trình ưu đãi trong danh sách rút gọn: các nhà thầu trong danh sách rút gọn sau đó được yêu cầu lập lại phương án tài chính sau khi có kết quả đánh giá của giai đoạn gửi đề nghị nhằm nâng cao tính khả thi của phương án.

+ Đấu giá dự án: Các nhà thầu sẽ đấu thầu với nhau theo hình thức “đấu giá Hà Lan”. Theo đó, các nhà thầu

chứng minh khả năng góp vốn tự có và phương án thanh toán giá dịch vụ thấp nhất thông qua nhiều vòng thương lượng, trực tiếp. Các nhà thầu có thể thay đổi các cam kết, phương án nhằm đưa ra phương án tối ưu nhất để lựa chọn nhà thầu ưu tiên.

+ Thông báo kết quả lựa chọn nhà thầu ưu tiên: Sau kết quả đấu giá dự án, cơ quan đấu thầu tại Bộ Y tế sẽ thương thảo trực tiếp với Nhà thầu để đàm phán khả năng góp vốn tự có, mức độ chia sẻ/dóng góp nguồn lực của các bên tham gia. Sau đó, cơ quan đấu thầu sẽ thông báo kết quả lựa chọn nhà thầu ưu tiên.

+ Ký kết thỏa thuận dự án: Sau khi nhà thầu ưu tiên thành lập công ty dự án (SPV) và thực hiện các cam kết, bảo lãnh thực hiện quản lý đầu tư xây dựng dự án theo hình thức PPP thì thỏa thuận dự án sẽ được ký giữa SPV và Bộ Y tế.

Chính phủ Thổ Nhĩ Kỳ cho phép áp dụng các mô hình quản lý đầu tư xây dựng khác nhau đối với công trình sử dụng vốn ngân sách, như là bệnh viện, trường học (trung học và

đại học), nhà ở sinh viên, nhà tù và các trụ sở văn phòng của cơ quan nhà nước. Phần lớn các công trình được áp dụng theo hình thức DBOM, theo mô hình PFI của Vương quốc Anh. Tuy nhiên, đối với công trình y tế thì Bộ Y tế quy định chặt chẽ hơn do quan điểm về cung cấp dịch vụ y tế tại Thổ Nhĩ Kỳ. Các dự án đầu tư xây dựng công trình bệnh viện tại Thổ Nhĩ Kỳ được áp dụng theo mô hình DBFLT (Thiết kế - Xây dựng - Tài chính - Cho thuê - Chuyển giao) với quy định thời gian theo mô hình 3+25. Nhà đầu tư chỉ tham gia vào giai đoạn đầu tư xây dựng và cung cấp các dịch vụ quản lý, vận hành các công việc không quan trọng. Các lĩnh vực chuyên môn cao, đặc thù vẫn được cung cấp bởi Bộ Y tế.

b. Thực tiễn quản lý đầu tư xây dựng theo hình thức PPP

Một trong những ví dụ điển hình trong quản lý đầu tư xây dựng bệnh viện theo hình thức đối tác công tư tại Thổ Nhĩ Kỳ là Tổ hợp y tế Adana. Dự án được thực hiện theo hình thức BOM (xây dựng, quản lý, vận hành)

và kỳ vọng trở thành một trung tâm y tế quan trọng ở Anatolian, Thổ Nhĩ Kỳ. Tổ hợp y tế sẽ bao gồm 1.550 giường bệnh, bao gồm sáu bệnh viện: bệnh viện đa khoa 584 giường, bệnh viện dành cho phụ nữ và trẻ em 349 giường, bệnh viện tim mạch 185 giường, bệnh viện ung thư 182 giường, bệnh viện vật lý trị liệu và phục hồi chức năng 150 giường, và một bệnh viện tâm thần 100 giường. Theo kế hoạch của dự án, Nhà đầu tư được lựa chọn có trách nhiệm tài trợ tài chính, xây dựng, bảo trì và quản lý các công trình y tế, cung cấp hoặc điều phối các dịch vụ hỗ trợ y tế, trong khi Bộ Y tế (Bộ Y tế) sẽ cung cấp các dịch vụ y tế cốt lõi. Việc quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế sẽ mang lại nhiều lợi ích to lớn cho chính phủ thông qua việc chia sẻ, chuyển giao rủi ro cho nhà đầu tư nhân thông qua hình thức đối tác công tư. Nhà đầu tư sẽ chịu rủi ro về tài chính, kỹ thuật và các hoạt động quản lý vận hành, trong khi đó Nhà nước có thể tập trung các nguồn lực vào cung cấp dịch vụ y tế trọng yếu [7].



Hình 1. Dự án Tổ hợp y tế Adana được đầu tư xây dựng theo hình thức PPP

Theo điều khoản của hợp đồng dự án, Bộ Y tế Thổ Nhĩ Kỳ sẽ thanh toán cho Nhà đầu tư các khoản mục chi phí liên quan đến cơ sở vật chất, xây dựng công trình (thanh toán cố định) và các khoản mục chi phí liên quan đến dịch vụ, quản lý, vận hành (thanh toán linh hoạt). Dự án có tổng mức đầu tư khoảng 460 triệu EUR được khởi công từ ngày 19/12/2014 và dự kiến xây dựng trong 3 năm (36 tháng), thời gian nhượng quyền

là 28 năm. Việc quản lý đầu tư xây dựng ở Thổ Nhĩ Kỳ được thực hiện trên nguyên tắc “nhà nước nắm giữ giá trị cốt lõi” và được thể hiện khá rõ nét trong dự án Tổ hợp y tế Adana. Chính phủ khai thác hiệu quả nguồn lực của tư nhân thông qua nguồn lực tài chính, công nghệ xây dựng, quản lý hiệu quả, thời gian và chất lượng trong khi đó việc cung cấp dịch vụ y tế vẫn thuộc trách nhiệm nhà nước. Nhà đầu tư tư nhân chỉ tham gia vào

các dịch vụ hỗ trợ nhằm thu hồi vốn đầu tư, nâng cao hiệu quả kinh tế của dự án [7].

3. Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư

Tổng kết phân tích các kinh nghiệm tại Hàn Quốc và Thổ Nhĩ Kỳ cho thấy, để áp dụng quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư thành công cần

phải được thiết lập với sự bền vững dài hạn, cân nhắc đến giá trị của đồng tiền và mối quan tâm của các bên tham gia dự án. Quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế phải được xem như mối quan hệ thương mại lâu dài giữa khu vực công và tư nhân, không phải chỉ là những giao dịch mua hoặc bán một lần. Có thể nói các nhân tố ảnh hưởng đến quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư thành công là:

(i) Nhận diện nguyên tắc quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư;

(ii) Chính sách quản lý đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư được ban hành đầy đủ, chặt chẽ.

(iii) Hình thức quản lý đầu tư xây dựng

(iv) Quản lý rủi ro trong đầu tư xây dựng công trình y tế

3.1. Nguyên tắc quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức PPP

Kinh nghiệm thế giới cho thấy, nhờ quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư mà cả nhà nước và tư nhân đều cùng có lợi và đạt được mục tiêu riêng của mình. Nhà nước giảm bớt gánh nặng ngân sách đầu tư mà vẫn cung cấp cho người dân dịch vụ xã hội với mức chi phí hợp lý. Trong khi đó, nhà đầu tư tư nhân có cơ hội sử dụng những ưu điểm của mình (nguồn vốn, công nghệ, ...) thực hiện dự án với hiệu quả cao và có doanh thu, lợi nhuận tốt. Thông qua việc quản lý đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư, cơ quan Nhà nước có thẩm quyền thực hiện biện pháp quản lý, kiểm soát việc đầu tư xây dựng thực hiện dự án từ khâu xây dựng công trình đảm bảo đúng tiến độ và chất lượng đến khâu cung cấp dịch vụ công theo đúng chuẩn mực cam kết. Theo nghiên cứu của tác giả, công tác quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư thành công trên thế giới đều có chung một số nguyên tắc nhất định như sau:

+ Nguyên tắc hiệu quả: quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư không phải là một hình thức mới trên thế giới. Tuy nhiên, do việc sử dụng hiệu quả ưu điểm của các đối tác tham gia đầu

tư xây dựng mà quản lý đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư ngày càng được sử dụng phổ biến tại nhiều nước trên thế giới. Theo mô hình chung tại các nước thì trách nhiệm cung cấp các dịch vụ xã hội, đặc biệt là công trình y tế, bệnh viện là thuộc về nhà nước nhưng do áp lực về ngân sách nên trách nhiệm này dần dần được chuyển sang cho khu vực tư nhân dựa trên cơ sở hiệu quả đầu tư xây dựng. Nhà nước sẽ chỉ hợp tác với tư nhân trên cơ sở dự án đầu tư xây dựng bệnh viện được chứng minh thực hiện tốt hơn nếu Nhà nước tự thực hiện bằng nguồn vốn ngân sách. Do vậy, hiệu quả là một trong những yếu tố đầu tiên khi xem xét tính khả thi của việc quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế khi thực hiện theo hình thức đối tác công tư.

+ Nguyên tắc lợi nhuận: quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư gắn liền với mối quan hệ bình đẳng giữa các bên tham gia dự án. Tuy nhiên việc phân chia trách nhiệm, lợi ích trong toàn bộ vòng đời dự án là một trong những nguyên tắc quan trọng. Nhà đầu tư tư nhân chỉ chấp nhận tham gia quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế khi nhận thấy giá trị đồng tiền đầu tư, cơ hội kinh doanh và các lợi nhuận khác. Trong khi đó, Nhà nước lại quan tâm đến lợi nhuận dưới góc độ giảm gánh nặng cho ngân sách đầu tư xây dựng, hiệu quả xã hội mà dự án mang lại cho cộng đồng. Do vậy việc phân chia lợi ích, trách nhiệm của các bên trong việc thực hiện dự án là nguyên tắc quan trọng của việc áp dụng hình thức đối tác công tư.

+ Nguyên tắc rủi ro: quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư phải phân định một cách hợp lý các nhiệm vụ, nghĩa vụ và rủi ro mà đối tác nhà nước và tư nhân phải gánh vác. Do vậy, việc phân bổ rủi ro cho bên nào có khả năng quản lý rủi ro tốt nhất là một trong những ưu điểm khi áp dụng theo hình thức đối tác công tư. Nhà nước có thể mạnh về chính sách, cơ chế và tính pháp quyền, trong khi đó Nhà đầu tư có thể mạnh về nguồn vốn, công nghệ và kỹ thuật quản lý, thực hiện dự án. Như là, nhà thầu thi công sẽ chịu rủi ro trong quá trình

xây dựng, tư vấn thiết kế chịu rủi ro về thiết kế, nhà nước có trách nhiệm với rủi ro môi trường chính sách, giải phóng mặt bằng, ... Nguyên tắc này phản ánh bản chất của một mối quan hệ hợp tác, chia sẻ những khó khăn trong quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế và vì thế giảm thiểu được chi phí và nâng cao hiệu quả hoạt động.

+ Nguyên tắc bình đẳng: khác với các hình thức đầu tư truyền thống, các bên tham gia quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư phải là các đối tác bình đẳng, có cùng trách nhiệm và nghĩa vụ thực hiện dự án đạt hiệu quả cao nhất. Trong mối quan hệ đối tác, đối tác Nhà nước và Tư nhân phải ở vị trí ngang hàng với nhau, khác hẳn với cơ chế "xin-cho" như hình thức truyền thống. Nhà nước nhìn nhận đối tác Tư nhân dưới góc độ Nhà đầu tư tiềm năng, là đối tác giúp Nhà nước giải quyết vấn đề đầu tư xây dựng công trình y tế, cung cấp dịch vụ công cho cộng đồng. Nguyên tắc bình đẳng chỉ được thực hiện hiệu quả khi hành lang pháp lý đầy đủ và toàn diện. Việc quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư trong một khoảng thời gian dài (10-30 năm) do vậy đảm bảo được nguyên tắc bình đẳng và các vấn đề phát sinh trong quá trình xây dựng, vận hành dự án chỉ có thể giải quyết bằng công cụ pháp lý và được điều tiết bằng Luật pháp cụ thể.

+ Nguyên tắc cạnh tranh: quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư được áp dụng thành công không thể không xét đến yếu tố cạnh tranh minh bạch trong suốt vòng đời của dự án. Việc lựa chọn dự án, lựa chọn nhà đầu tư trong suốt quá trình quản lý đầu tư xây dựng phải được thực hiện trên nguyên tắc cạnh tranh nhằm tìm ra yếu tố tốt nhất. Nguyên tắc cạnh tranh phải được xem xét từ khi đầu thầu thực hiện công việc, sau khi ký hợp đồng và khai thác sử dụng công trình y tế. Cạnh tranh sẽ giúp đảm bảo việc chuyển giao có hiệu quả các rủi ro, các giải pháp tối ưu được thực hiện trong quá trình quản lý đầu tư xây dựng công trình bởi khu vực tư nhân và giá trị thực hiện dự án hợp lý qua quá trình đấu thầu. Nếu tư nhân

ở vai trò độc quyền thì hiệu quả quản lý đầu tư xây dựng dự án, lợi ích của quan hệ đối tác công tư sẽ không được đảm bảo.

3.2. Cơ chế chính sách, hành lang pháp lý

Phân tích từ trường hợp quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư cho thấy sự thành công xuất phát từ chính sách minh bạch cũng như chủ trương thống nhất của Chính phủ. Trong bối cảnh thiếu hụt vốn đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng như các nước đang phát triển khác, Chính phủ các nước này đã mạnh dạn đề xuất áp dụng quản lý đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư và xác định đây là công cụ chính giúp Nhà nước thu hút vốn đầu tư. Từ đó, bộ máy chính trị, cơ cấu tổ chức cũng như hành

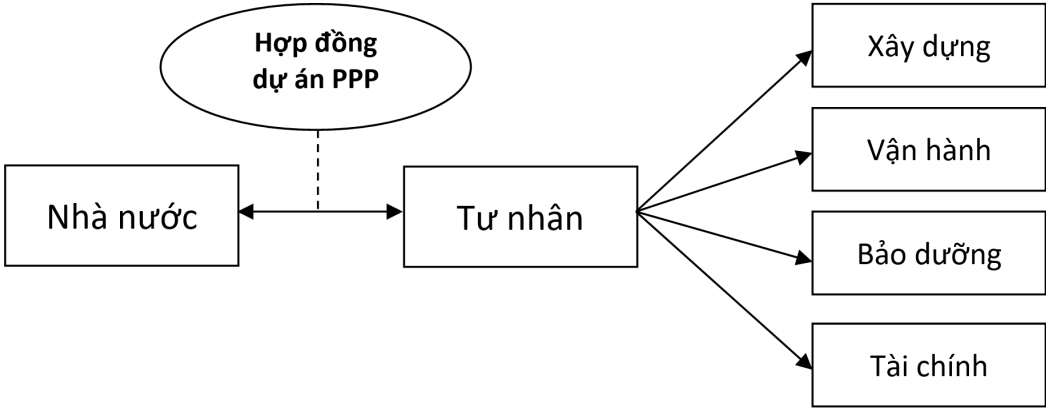
lang pháp lý được hình thành và hoàn thiện trong thời gian tương đối nhanh góp phần tạo ra một cơ chế hấp dẫn thu hút các nhà đầu tư tư nhân.

Mặt khác, trong giai đoạn đầu áp dụng quản lý đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư, chính phủ Thổ Nhĩ Kỳ cũng có những “thất bại” và chịu “thiệt thòi” trong quá trình đầu tư, hợp tác với khu vực tư nhân. Tuy nhiên, dần dần các vấn đề này đều được khắc phục và giảm thiểu theo thời gian sau khi có kinh nghiệm từ các dự án PPP trước đó. Chính phủ có những chính sách “mềm dẻo” nhằm điều chỉnh và vận dụng trong quá trình quản lý đầu tư xây dựng rất linh hoạt và hiệu quả. Một trong những đặc điểm góp phần thành công của hình thức PPP là do Chính phủ đề ra được những tiêu chí áp dụng PPP như

là: (i) tác động tích cực đối với kinh tế xã hội; (ii) hiệu quả đầu tư về mặt tài chính so với đầu tư của Nhà nước; (iii) thời gian xây dựng nhanh hơn so với Nhà nước và khả năng cung cấp dịch vụ; (iv) hiệu quả của dự án và trách nhiệm xã hội;

3.3. Hình thức quản lý đầu tư xây dựng

Bản chất của quản lý đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư phải gắn liền với hình thức hợp đồng dự án. Đây là sự hợp tác dài hạn giữa Nhà nước - Tư nhân trong việc cung cấp các dịch vụ công với hiệu quả tốt nhất. Sự hợp tác này được cam kết và ràng buộc bởi hợp đồng dài hạn giữa các bên tham gia ở từng giai đoạn thực hiện dự án.



Hình 2: Vai trò của hợp đồng dự án trong ĐTXD công trình

Hình thức hợp đồng PPP được áp dụng tùy theo đặc điểm của dự án, theo hành lang pháp lý và thể chế tại nhiều nước, ví dụ như Thổ Nhĩ Kỳ áp dụng hình thức BLT (hay còn gọi là DBFLT), Trung Quốc áp dụng hình thức BOT, BT và TOT, ... Các nước áp dụng thành công quản lý đầu tư xây dựng công trình theo hình thức PPP, như là Vương Quốc Anh, Hàn Quốc, Canada đều có những quy định rõ ràng trong việc ký kết hợp đồng dự án. Để đảm bảo sự thành công trong quản lý đầu tư xây dựng theo hình thức PPP cần hội tụ đủ 2 yếu tố cơ bản là đó là hợp đồng hiệu quả để tăng giá trị vốn đầu tư và cam kết thực hiện dự án, và môi trường thuận lợi để quản lý đầu tư xây dựng và thực hiện dự án. Do vậy, Chính phủ Việt Nam nói chung và chính quyền thành phố

Hà Nội cần nghiên cứu và đưa ra các nội dung, hướng dẫn cụ thể cho việc quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư là rất cần thiết, giúp cho Nhà đầu tư Tư nhân hiểu thêm về chủ trương và chính sách của Nhà nước trong việc tham gia đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng như kinh nghiệm của Vương Quốc Anh, Thổ Nhĩ Kỳ đã thực hiện.

Như kinh nghiệm của Ấn Độ, Thổ Nhĩ Kỳ, việc ban hành mẫu Hợp đồng nhượng quyền (MCA) là cơ sở giúp cho việc quản lý đầu tư xây dựng công trình theo hình thức PPP được rõ ràng và thuận lợi hơn rất nhiều. Việc thiết kế và áp dụng MCA là một quá trình cộng tác giữa tất cả các cơ quan chính phủ, đòi hỏi các cơ quan này trước đó phải đạt được sự đồng thuận đối với nhiều vấn đề chiến

lược và pháp lý chủ đạo về PPP. Kể từ khi MCA được áp dụng, các mẫu này đã được sử dụng nhiều để đầu tư vào các dự án trị giá hàng chục tỷ USD mỗi năm. Tại Ấn Độ, việc sử dụng MCA được đánh giá là đã củng cố niềm tin đáng kể cho cán bộ cấp cao của các Bộ, ngành, cơ quan nhà nước và các chính quyền địa phương để ký kết các hợp đồng dự án khi biết rằng các dự án hoàn toàn hợp pháp và tuân thủ những tiêu chuẩn rõ ràng.

3.4. Quản lý rủi ro trong đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức PPP

Nhà đầu tư tư nhân khi quyết định lựa chọn quản lý đầu tư xây dựng công trình theo hình thức đối tác công tư đều phải xem xét các yếu tố ảnh hưởng đến thành công của dự án, cũng như các rủi ro trong

quá trình thực hiện dự án, như là: Môi trường pháp lý, kinh doanh, xã hội và khả năng tài chính, quản lý của bản thân nhà đầu tư ...

+ Môi trường pháp lý: các quy định pháp luật liên quan đến đầu tư của khu vực tư nhân trong hình thức đối tác công tư. Hiện nay, hệ thống pháp lý cho việc quản lý đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư ở Việt Nam cũng chưa đầy đủ, chưa chặt chẽ về đầu thầu lựa chọn nhà đầu tư một cách minh bạch, các tiêu chí đánh giá năng lực của nhà đầu tư, ... tiềm ẩn nhiều rủi ro, lãng phí, thất thoát. Cơ chế giám sát doanh thu của dự án, chế tài xử lý vi phạm của nhà đầu tư cũng như cơ quan nhà nước có thẩm quyền còn thiếu, chưa chặt chẽ, ... ;

+ Môi trường kinh doanh: các quan hệ giữa cung-cầu, là các tập quán kinh doanh, ... Các thị trường tiền tệ, đất đai, ... hoạt động chưa đồng bộ cũng gây ra những khó khăn nhất định cho nhà đầu tư trong việc

quản lý đầu tư xây dựng công trình theo hình thức đối tác công tư, như là vay vốn, thế chấp và sử dụng các nguồn tài nguyên khác trong dự án. Bên cạnh đó, định hướng chiến lược về đầu tư xây dựng hệ thống bệnh viện chưa rõ ràng, cách thức đầu tư ảnh hưởng nhiều đến cơ hội kinh doanh của nhà đầu tư tư nhân.

+ Môi trường xã hội: đó là thái độ, tâm lý của người dân đối với các dịch vụ công, đặc biệt là trong lĩnh vực y tế. Trong một số trường hợp, người dân có những nghi ngại nhất định khi sử dụng dịch vụ y tế do nhà đầu tư tư nhân cung cấp, như là khám chữa bệnh, chuẩn đoán, xét nghiệm, phẫu thuật, ... Việc thiếu định hướng của Nhà nước cũng như các hình thức hỗ trợ khác, tác động đến môi trường xã hội cũng làm giảm hiệu quả quản lý đầu tư xây dựng dự án và tăng rủi ro cho nhà đầu tư trong quá trình khai thác, thực hiện quản lý đầu tư xây dựng dự án theo hình thức PPP.

+ Yếu tố tài chính: khả năng huy

động và sử dụng vốn đầu tư của nhà đầu tư tư nhân. Thông thường, các dự án quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư có thời gian thu hồi vốn lại kéo dài và phải huy động từ nhiều nguồn khác nhau;

+ Yếu tố quản lý: khả năng, trình độ quản lý của các nhà đầu tư tư nhân, thông thường các dự án đầu tư xây dựng bệnh viện yêu cầu nguồn vốn đầu tư lớn, công nghệ và kỹ thuật đặc thù trong lĩnh vực y tế, thời gian thực hiện và vận hành lâu năm, đòi hỏi các nhà đầu tư phải có trình độ tương xứng để có thể quản lý vận hành trong suốt vòng đời dự án.

Qua phân tích trên cho thấy một số yếu tố ảnh hưởng đến quản lý đầu tư xây dựng công trình y tế theo hình thức đối tác công tư. Đây có thể là cơ sở tham khảo để gợi mở ra một số giải pháp, có thể tham khảo, áp dụng tại Việt Nam trong điều kiện hiện nay.

Tài liệu tham khảo

[1] Bộ Y tế, Ngân hàng Thế giới (2014), Hội thảo “Kết hợp công tư trong cung cấp dịch vụ y tế. Khai thông môi trường đầu tư và lựa chọn mô hình” - Tài liệu hội thảo.

[2] Atkin (2005), “Update on best international practices in Public private partnership with regards to regional”, European Bank for Reconstruction and Development policy issues.

[3] Spotless (2017), Public Private Partnerships.

[4] David Czerwinski, Richard Geddes (2010), “Policy issues in U.S. Transportation Public Private Partnerships: Lesson from Australia”, MINETA Transportation Institute.

[5] New South Wales Department of Health (2008), Royal North Shore Hospital and Community Health Services Public Private Partnership, Health Infrastructure.

[6] The UK Office of Government Commerce (2006), NHS Trust - Adopting Good Practices.

[7] International Finance Corporation (2015), Public - Private Partnership Stories: Turkey - Turkish Healthcare PPP Program, Adana Hospital Complex.

[8] KPMG (2018), What works the triple win - Rethinking public private partnerships for universal healthcare.

[9] Sule Topcu Kilic (2015), Turkey’s Hospital Facilities Management PPP Programme; Deputy Head Turkey Infrastructure and Energy.



MỘT SỐ GIẢI PHÁP NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG PHỤC VỤ CỦA HỆ THỐNG GIAO THÔNG CÔNG CỘNG THÀNH PHỐ HÀ NỘI

THS. NGUYỄN MẠNH HÙNG

Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội

(Ngày nhận bài: 05/6/2024, ngày sửa bài: 12/6/2024, ngày duyệt đăng: 15/8/2024)

Tóm tắt: Thành phố Hà Nội có tốc độ phát triển nhanh chóng, dân số tính đến tháng 12/2022 khoảng 8.4 triệu người và số lượng phương tiện giao thông cá nhân rất lớn (hơn 7.7 triệu phương tiện), trong khi tỷ lệ đất dành cho giao thông rất nhỏ, chỉ hơn 8%. Để giảm ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường thì việc hạn chế sự gia tăng sở hữu phương tiện cá nhân là rất cần thiết. Tuy nhiên, để làm được điều này, thì việc mở rộng và nâng cao chất lượng phục vụ của hệ thống giao thông công cộng (GTCC) là điều kiện tiên quyết và cần phải đi trước một bước. Bài báo trình bày về những yếu tố ảnh hưởng đến chất lượng phục vụ của hệ thống GTCC nói chung, từ đó kiến nghị một số giải pháp để làm tăng tính cạnh tranh của hình thức giao thông này cho TP Hà Nội.

Từ khóa: Ùn tắc giao thông, chất lượng phục vụ, quy hoạch, giao thông công cộng, Hà Nội.

Abstract: Hanoi has a rapid growth rate. In 2022, the population is about 8.4 million people and the private vehicles is more than 7.7 million, while the rate of land for transportation is very small, just over 8%. In order to reduce traffic congestion and environmental pollution, it is necessary to limit the increase in personal vehicle ownership and improve the quality of the public transportation system. The paper presents the factors affecting the quality of service of the public transportation system and propose some solutions to increase the competitiveness of this kind of transport for Hanoi city.

Keywords: Congestion, quality of service, planning, public transportation, Hanoi.

1. Đặt vấn đề

Thành phố Hà Nội - thủ đô của nước Việt Nam - là trung tâm kinh tế lớn thứ hai đứng sau thành phố Hồ Chí Minh, với tốc độ tăng trưởng GDP hàng năm từ 11-12%. Với số lượng phương tiện xe máy thống kê năm 2022 là hơn 7.7 triệu xe và số lượng xe con hơn 1 triệu xe, xe máy hơn 6.5 triệu xe (chưa kể còn khoảng 1.2 triệu phương tiện từ các địa phương khác tham gia giao thông tại thủ đô). Hà Nội được coi là một thành phố phụ thuộc vào xe máy. Vì vậy, trong những năm gần đây, mặc dù có rất nhiều cố gắng nhưng thành phố Hà Nội vẫn đang phải đối mặt với các vấn đề nghiêm trọng về giao thông đô thị do các phương tiện cơ giới cá nhân gây ra[2].

Trước hết là vấn đề ùn tắc giao thông xảy ra nghiêm trọng trên địa bàn toàn thành phố, đặc biệt là trên các tuyến đường vành đai và các trục hướng tâm. Ùn tắc khiến cho việc đi lại của người dân tốn nhiều thời gian hơn, từ đó làm giảm năng suất lao động và đồng thời nó là một

trong những nguyên nhân làm giảm đáng kể sức cạnh tranh kinh tế của thành phố.

Đi lại trong thành phố phụ thuộc vào phương tiện cơ giới cá nhân còn làm suy giảm chất lượng không khí, gia tăng tiếng ồn trong đô thị và gia tăng tai nạn giao thông. Khí thải từ ô tô, xe máy gây tác hại đối với sức khỏe con người và suy thoái môi trường tự nhiên. Không chỉ như vậy, phương tiện cơ giới cá nhân mà đặc biệt là xe máy còn làm giảm mỹ quan đô thị, ngăn chặn giao thông phi cơ giới (đi bộ và xe đạp), cô lập các cộng đồng dân cư thành phố.

Nhiều thành phố trên thế giới, đặc biệt là ở Châu Âu đã trải qua thời kỳ phát triển phụ thuộc vào phương tiện cơ giới cá nhân (ô tô) tương tự như Hà Nội hiện nay và họ đang trong quá trình sửa chữa sai lầm. Một số thành phố đã thành công trong việc giảm sự phụ thuộc vào phương tiện cơ giới cá nhân trên cơ sở phát triển hệ thống giao thông công cộng và khuyến khích giao thông phi cơ giới như đi bộ, xe đạp.

Diện tích đất dành cho giao thông ở Hà Nội (đô thị loại đặc biệt) tính đến năm 2022 đạt 10.07% diện tích đất xây dựng đô thị. Đây là một con số rất khiêm tốn so với con số mục tiêu 15-20% trong quyết định 1659/QĐ-TTg của thủ tướng chính phủ ngày 07/11/2012 về chương trình phát triển đô thị quốc gia giai đoạn 2012-2020[5]. Đối chiếu với số lượng phương tiện cơ giới cá nhân hiện có, thì việc Hà Nội ùn tắc giao thông là điều dễ hiểu (chưa kể đến các nguyên nhân khác như quy hoạch sử dụng đất thiếu hợp lý).

Giải pháp mở rộng, cải tạo và xây dựng thêm các tuyến đường bộ trong thành phố để giảm ùn tắc là không khả thi, bởi nó đòi hỏi một nguồn vốn đầu tư cực lớn mà chính quyền thành phố Hà Nội không thể đáp ứng được. Kể cả trong trường hợp có thể đầu tư hạ tầng giao thông đô thị, thì nhiều nghiên cứu cũng đã chỉ ra rằng sự đi lại bằng phương tiện cơ giới càng thuận tiện thì càng phát sinh thêm nhu cầu đi lại, nghĩa là đây là một quá trình thiếu bền vững[1].

Vi vậy, tăng cường sự phục vụ của hệ thống giao thông công cộng là yêu cầu tất yếu mà lẽ ra thành phố phải dự báo và có kế hoạch hành động từ sớm hơn. Tuy nhiên, thực tế cho thấy việc tăng thị phần vận tải hành khách công cộng (VTHKCC) là không dễ dàng đối với bất kỳ một thành phố nào. Do đó, để giải quyết những vấn đề gây ra do phương tiện giao thông cơ giới cá nhân ở Hà Nội, việc phát triển GTCC phải đi trước một bước đồng thời phải nghiên cứu để tăng

sức cạnh tranh của VTHKCC thông qua nâng cao chất lượng phục vụ của hệ thống GTCC.

2. Chất lượng phục vụ của GTCC

Dịch vụ GTCC có ảnh hưởng trực tiếp hoặc gián tiếp đến cộng đồng dân cư, do vậy, sẽ có nhiều bên khác nhau quan tâm đến chất lượng phục vụ của nó, bao gồm: 1. Hành khách sử dụng GTCC; 2. Tổ chức cung cấp dịch vụ GTCC; 3. Người sử dụng phương tiện cá nhân để đi lại; 4. Cộng

đồng dân cư thành phố. Tuy nhiên, mỗi bên khác nhau sẽ có những mối quan tâm khác nhau (Bảng 1) và để nâng cao chất lượng phục vụ của GTCC thì chúng ta phải giải quyết được lợi ích giữa các bên liên quan. Một hệ thống GTCC có chất lượng phục vụ tốt, thỏa mãn yêu cầu của hành khách sẽ hấp dẫn người dân từ bỏ thói quen sử dụng phương tiện cá nhân, đặc biệt trong điều kiện ùn tắc giao thông như Hà Nội thì điều này càng trở nên quan trọng [8].

Bảng 1. Các bên liên quan đến chất lượng phục vụ của GTCC và các yếu tố quan tâm

Các bên liên quan		Yếu tố quan tâm	
	Hành khách sử dụng GTCC	Thời gian đi lại	- Thời gian đi lại bằng GTCC - Thời gian chuyển tuyến
		Hiệu suất hoạt động	- Khoảng cách tiếp cận GTCC - Tần suất phục vụ của GTCC - Thời gian phục vụ của GTCC
		Cách thức phục vụ	- Độ tin cậy của GTCC - Tiện nghi của GTCC - Điều kiện tiếp cận GTCC - Sự thân thiện của lái xe
		An toàn và an ninh	- Tỷ lệ tai nạn của phương tiện GTCC - Tỷ lệ tội phạm - Tỷ lệ tai nạn của hành khách - Các thiết bị đảm bảo an toàn
		Bảo trì GTCC	- Điều kiện hạ tầng GTCC - Mức độ sạch sẽ của phương tiện
Cộng đồng	Tổ chức cung cấp dịch vụ VTHKCC	Kinh tế	- Số lượng hành khách sử dụng GTCC - Hiệu quả kinh tế - Hiệu suất của hệ thống VTHKCC - Tuổi thọ của phương tiện GTCC
	Người đi lại bằng phương tiện cá nhân	Tác động của GTCC	- Tác động môi trường - Tác động xã hội - Tác động kinh tế
		Năng lực thông hành	- Năng lực thông hành của đường bộ - Hệ số sử dụng khả năng thông hành
		Thời gian đi lại	- Thời gian chậm xe - Tốc độ trung bình của dòng xe

Đánh giá chất lượng phục vụ của GTCC dưới góc độ của hành khách sử dụng GTCC được quan tâm hơn cả, nó là cảm nhận của hành khách đối với tính tiện lợi, tiện nghi, an toàn đối với GTCC trong toàn bộ quá trình sử dụng. Các tổ chức cung cấp dịch vụ VTHKCC, thông qua các điều tra trực tiếp hoặc gián tiếp cảm nhận của hành khách khi sử dụng dịch vụ để từ

đó tìm các biện pháp cải thiện chất lượng phục vụ để có thể thu hút thêm khách hàng mà vẫn đảm bảo các lợi ích kinh tế.

Quá trình hành khách sử dụng GTCC bao gồm 3 giai đoạn: 1. Tiếp cận đến ga hoặc điểm dừng GTCC (từ nhà hoặc nơi làm việc, học tập); 2. Sử dụng phương tiện VTHKCC; 3. Tiếp cận từ ga hoặc điểm dừng GTCC đến

điểm đích mong muốn (đến nơi làm việc, học tập hoặc về nhà). Giai đoạn 1 và 3 có thể gọi chung là tiếp cận với GTCC do nó ý nghĩa tương tự nhau.

Tiếp cận với GTCC là điều kiện vô cùng quan trọng để khiến GTCC trở nên hấp dẫn hơn và thu hút được nhiều hành khách hơn. Điều kiện tiếp cận được đặc trưng bởi các yếu tố sau: 1. Phương thức tiếp cận, 2.

Khoảng cách tiếp cận, 3. Môi trường tiếp cận.

Phần lớn hành khách đều đi bộ để tiếp cận với GTCC. Khoảng cách đi bộ được chấp nhận với người sử dụng giao thông công cộng phụ thuộc vào: loại hình GTCC (UMRT, BRT, xe buýt), tần suất chuyển đi, thời gian chờ đợi trung bình, tốc độ phương tiện GTCC, độ tin cậy về thời gian tới của phương tiện GTCC, chất lượng và cảnh quan đường, độ tuổi của hành khách.... Nói chung khoảng cách đi bộ chấp nhận được thông thường là 400-500m. Ngoài ra, một số nghiên cứu ở Mỹ cho thấy, hành khách chấp nhận đi xa hơn để tiếp cận với ga đường sắt đô thị so với xe buýt thường.

Một phần hành khách sử dụng xe đạp hoặc xe cơ giới để tiếp cận với GTCC. Trong trường hợp này khoảng cách tiếp cận có thể xa hơn tuy nhiên, cần phải bố trí chỗ đỗ dành cho xe đạp hoặc bãi đỗ xe trung chuyển (Park and Ride) để hành khách chuyển tiếp từ phương tiện cá nhân sang phương tiện công cộng.

Môi trường tiếp cận có ảnh hưởng lớn đến khả năng lựa chọn GTCC của hành khách. Một không gian đi bộ hoặc xe đạp thân thiện, nhiều cây

xanh và các tiện ích, đảm bảo an toàn thì sẽ khuyến khích người dân từ bỏ phương tiện cơ giới, chuyển sang đi bộ, xe đạp và sử dụng GTCC. Ngược lại, ngay cả trong trường hợp nằm trong cự ly đi lại chấp nhận được, nếu thiếu đường đi bộ thì sẽ không khuyến khích hành khách sử dụng GTCC.

Trong giai đoạn sử dụng phương tiện VTHKCC, hành khách quan tâm đến những yếu tố như sau: Thời gian đi lại, thời gian chuyển tuyến, tính tiện nghi, an toàn, độ tin cậy.

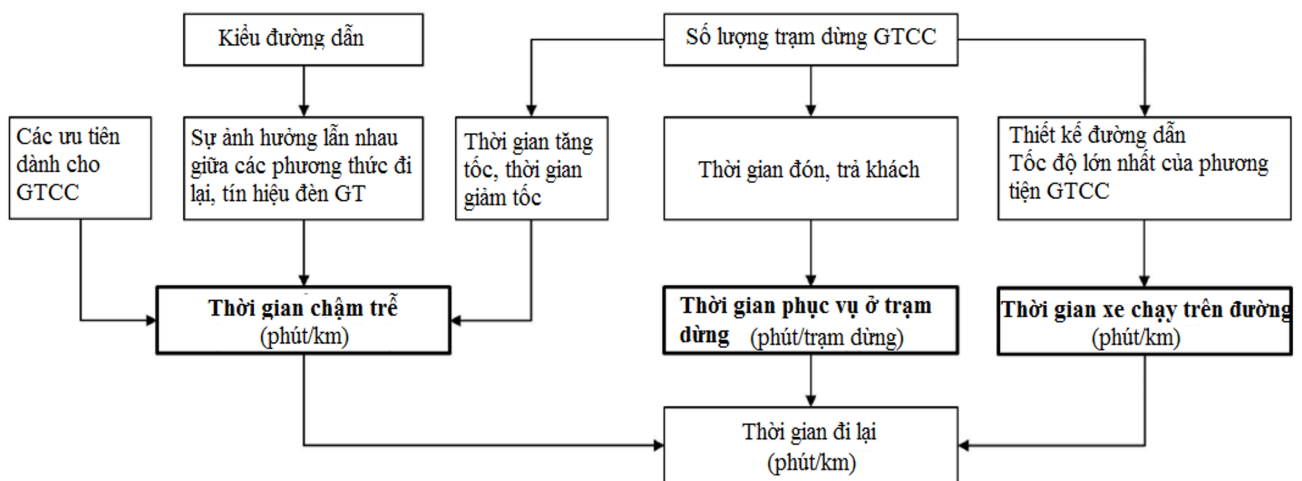
Thời gian đi lại là một thông số quan trọng phản ánh chất lượng phục vụ của GTCC. Nó bao gồm 3 thành phần: 1. Thời gian phương tiện GTCC chạy trên đường; 2. Thời gian dừng xe để đón trả khách tại các bến GTCC; 3. Thời gian chậm xe.

Thời gian phương tiện GTCC chạy trong điều kiện bình thường phụ thuộc vào đặc điểm của đường, tốc độ cấu tạo của xe; tốc độ cho phép do luật quy định... Thời gian dừng xe đón trả khách phụ thuộc vào số lượng trạm dừng và thời gian phục vụ đón trả khách tại 1 trạm. Số lượng trạm dừng càng nhiều thì càng tăng khả năng tiếp cận cho hành khách, nhưng sẽ làm tăng thời gian

đi lại từ đó giảm chất lượng phục vụ. Thời gian đón trả khách ở 1 trạm dừng GTCC phụ thuộc vào cấu tạo của sàn xe, cấu tạo các cửa đón trả khách và phương thức thu phí cũng ảnh hưởng lớn đến thời gian phục vụ tại 1 trạm. Ví dụ, xe buýt sàn thấp sẽ tạo điều kiện cho hành khách dễ dàng lên xuống hơn, và nó trở thành rất phổ biến trong GTCC ở Mỹ. Năm 1997, xe buýt sàn thấp chỉ chiếm 20% trong tổng số xe buýt phục vụ, thì đến năm 2010, nó đã gần như thay thế xe buýt sàn cao với tỷ lệ là 90%.

Thời gian chậm xe là một thành phần quan trọng ảnh hưởng lớn đến thời gian đi lại, nó phụ thuộc vào kiểu đường dẫn và tổ chức giao thông. Đối với GTCC bằng đường sắt, do chạy trên đường riêng nên thời gian chậm xe sẽ không nhiều. Nhưng với xe buýt, do chạy trên đường bộ cùng với các loại hình giao thông khác, đặc biệt trong trường hợp dòng xe hỗn hợp ở Hà Nội thì thời gian chậm xe do ảnh hưởng của các phương thức giao thông cá nhân là rất lớn.

Tổng hợp các thành phần trong thời gian đi lại của phương tiện GTCC được miêu tả ở sơ đồ hình 1.



Hình 1. Những yếu tố cấu thành thời gian đi lại của phương tiện GTCC

Thời gian chuyển tuyến hay số lần chuyển tuyến có ảnh hưởng đến tâm lý của hành khách khi sử dụng GTCC và thời gian đi lại. Nói chung, hầu hết các hành khách đều không muốn phải thay đổi phương tiện. Vì vậy, khi quy hoạch các tuyến GTCC, cần

phải đảm bảo số lần chuyển tuyến là ít nhất và đảm bảo kết nối thuận tiện trong hệ thống GTCC.

Độ tin cậy của GTCC (GTCC có phục vụ đúng giờ theo lịch trình hay không) là một trong những yếu tố nhất mà hành khách quan tâm. Nó

ảnh hưởng đến thời gian hành khách phải chờ đợi ở trạm dừng GTCC cũng như thời gian đến trạm cuối có đúng giờ hay không. Vì thế, các tổ chức cung cấp dịch vụ GTCC cần đảm bảo độ tin cậy để đáp ứng được yêu cầu của khách hàng. Ví dụ, Tranlink

quy định đối với GTCC bằng xe buýt, phải đảm bảo 90% số chuyến trên mỗi tuyến đến các trạm dừng không muộn quá 2 phút và không được sớm hơn theo lịch trình.

Tính tiện nghi của trong khi sử dụng GTCC cũng là một trong những yếu tố quan trọng hấp dẫn hành khách. Họ quan tâm đến các vấn đề như: trạm dừng có mái che không; phương tiện GTCC có điều hòa không khí tốt hay không, có sạch sẽ không, có đông đúc quá mức trong giờ cao điểm không... Sự thoải mái, tiện nghi càng quan trọng hơn đối với người già, người tàn tật.

An toàn và an ninh của GTCC ảnh hưởng lớn đến quyết định chọn phương thức đi lại của người dân.

Đảm bảo an toàn và an ninh sẽ giúp hành khách sử dụng GTCC có cảm giác yên tâm, tin tưởng, đặc biệt trong trường hợp hành khách thưa thớt và vào thời điểm đêm khuya.

Tóm lại, chất lượng phục vụ của GTCC sẽ ảnh hưởng đến việc người dân lựa chọn phương thức đi lại. Hiện nay, về mặt chiến lược, thành phố Hà Nội khuyến khích phát triển GTCC, đi bộ và xe đạp để giảm ùn tắc giao thông và bảo vệ môi trường, nhưng chưa có các giải pháp cụ thể và đồng bộ (từ quy hoạch cho tới thực thi) để nâng cao sức cạnh tranh của GTCC. Xe buýt Hà nội bị cạnh tranh bởi các phương tiện giao thông cơ giới cá nhân khác dẫn đến suy giảm chất lượng phục vụ, kém hấp dẫn, thậm

chí bị đổ lỗi là nguyên nhân gây ra ùn tắc giao thông. Vì vậy, tạo ưu tiên cho GTCC đồng thời nâng cao chất lượng của nó, cũng như áp dụng các biện pháp làm cho giao thông cơ giới kém hấp dẫn là giải pháp tốt cho giao thông Hà Nội trong cả hiện tại và tương lai.

3. Một số giải pháp làm tăng sức cạnh tranh của GTCC

3.1. Cải thiện điều kiện tiếp cận với GTCC

- Đảm bảo khoảng cách đi bộ (không phải khoảng cách theo đường chim bay) tới các ga, điểm dừng GTCC. Số liệu tham khảo của Tranlink[10], bảng 2:

Bảng 2. Khoảng cách đi bộ tới các ga, trạm dừng GTCC

Khoảng cách hai bên	500-2000m		250-400m
Làn riêng/làn chung (Loại phương tiện)	Riêng (UMRT, LRT, BRT)	Chung/Riêng (BRT, xe buýt)	Chung/Riêng (Xe buýt)
Khoảng cách đi bộ	Bán kính 800m	Bán kính 600m	Bán kính 500m

- Thiết kế đô thị tốt để tạo cảm giác dễ chịu, thoải mái và an toàn cho người đi bộ và đi xe đạp. Người đi bộ

quan tâm tới việc đường đi bộ có mái che hay không, cây xanh và tiểu cảnh đẹp, có chỗ ngồi nghỉ chân và có các

biện pháp đảm bảo an toàn cho họ. (xem hình 2)



Hình 2. Ví dụ về thiết kế đô thị để tạo cảm giác dễ chịu an toàn cho người đi bộ và xe đạp [7]

- Tìm giải pháp về pháp lý để cho phép các công trình 2 bên đường đô thị (tại một số khu vực đặc biệt) mở rộng lan can tầng 1, tạo mái che cho người đi bộ tránh mưa, nắng. Tham khảo thiết kế mái che cho người đi bộ ở phố Tràng Tiền – Hà Nội (Hình 3).



Hình 3. Hệ đường có mái che ở phố Tràng Tiền – Hà Nội

- Xây dựng bãi đỗ xe đạp và bãi đỗ xe trung chuyển ở gần trạm dừng để mở rộng phạm vi phục vụ của GTCC, tăng cường kết nối (Hình 4)



a) Bãi đỗ xe đạp bên cạnh trạm dừng xe bus



b) Bãi đỗ xe Park&Ride ở Charlotte, North Carolina, Mỹ

Hình 4. Ví dụ chỗ đỗ xe đạp và bãi đỗ xe park&ride

3.2. Cải thiện điều kiện kết nối các tuyến GTCC

- Liên kết giữa các tuyến GTCC sức chờ lớn bằng các trạm chuyển

tiếp. Khi các tuyến GTCC khối lượng lớn giao cắt với nhau, tối ưu nhất là bố trí chuyển tiếp trực tiếp trong một nhà ga trung chuyển. Khi đó hành

khách sẽ không phải ra khỏi trạm để tới tuyến GTCC tiếp theo. Trạm trung chuyển cũng giúp việc điều hành thu phí được dễ dàng hơn. (Hình 5)



a) Bãi đỗ xe đạp bên cạnh trạm dừng xe bus



b) Bãi đỗ xe Park&Ride ở Charlotte, North Carolina, Mỹ

Hình 5. Trạm trung chuyển GTCC sức chờ lớn

- Bố trí trạm dừng xe buýt tại vị trí điểm dừng đường sắt đô thị, BRT. Để tăng hiệu quả hệ thống GTCC, các tuyến xe buýt cần hỗ trợ cho GTCC

khối lượng lớn. Vì các trạm dừng GTCC khối lượng lớn đã cố định, các trạm xe buýt cần bố trí làm sao gần với điểm dừng nhất, để tối ưu hóa khả

năng trung chuyển giữa hành khách sử dụng đường sắt đô thị, BRT và xe buýt. (Hình 6)



a) Trạm trung chuyển UMRT với xe buýt (Kranji, Singapore)



b) Bến xe buýt đặt cạnh trạm dừng đường sắt trên cao (Washington D.C.) Mỹ

Hình 6. Kết nối đường sắt đô thị với xe buýt

3.3 Tổ chức giao thông theo hướng tạo ưu tiên GTCC, tạo khó khăn cho giao thông cơ giới cá nhân

- Kiểm soát sự tiếp cận trên các trục hướng tâm và vành đai. Với các khu vực hiện tại có nhiều đường nhánh đổ vào đường trục chính, có thể sử dụng phương án chặn đường xe cơ giới (chỉ cho xe đạp và người đi bộ tiếp cận đường chính). Ví dụ trong hình 7, một dải phân cách được xây chắn ngang và có trồng cây tạo điểm nhìn cho người điều khiển phương tiện không rẽ vào giúp khu ở sẽ bình yên và an toàn hơn vì không có phương tiện cơ giới đi lại.

- Kiểm soát sự tiếp cận của xe cá nhân, đồng thời tăng cường sự tiếp cận của GTCC là giải pháp quan trọng để giảm ùn tắc, khuyến khích hành khách đi bộ, xe đạp và sử dụng GTCC.

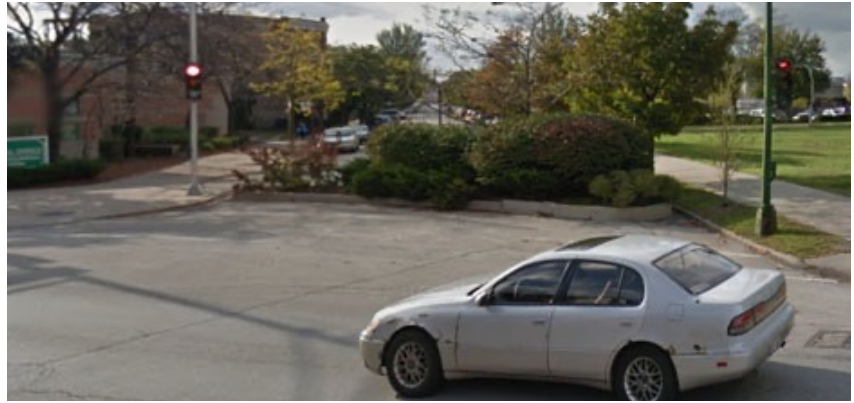
- Tổ chức đường riêng, làn riêng hoặc làn riêng theo giờ cho xe buýt, đặc biệt các tuyến xe buýt có lưu lượng hành khách lớn làm tăng hiệu quả và cải thiện chất lượng phục vụ GTCC. Ví dụ hình 8, xe buýt được bố trí làn riêng ở thành phố Thượng Hải – Trung Quốc[1], đảm bảo hoạt động hiệu quả và chất lượng phục vụ tốt hơn. Phân cách làn riêng có thể bằng vạch sơn kết hợp biển báo, tuy nhiên trong trường hợp ý thức tham gia giao thông của người dân Hà Nội còn chưa cao thì việc tranh chấp làn đường với xe buýt của các phương tiện cá nhân là có thể xảy ra.

Tổ chức làn riêng cho xe buýt đồng nghĩa với việc làm giảm năng lực thông hành dành cho các phương tiện cơ giới cá nhân (do phần xe chạy dành cho xe cá nhân sẽ bị thu hẹp). Việc này cũng gây ra ảnh hưởng lớn đối với xã hội, cần được nghiên cứu kỹ lưỡng.

- Tín hiệu đèn ưu tiên ở các nút giao thông cho GTCC. Điều này là có thể thực hiện khi áp dụng ITS (hệ thống giao thông thông minh) cho hệ thống giao thông đô thị. Nó làm giảm thời gian chậm xe, từ đó cải thiện được chất lượng dịch vụ GTCC.

3.4. Quy hoạch phát triển theo định hướng GTCC

- Quy hoạch Hà Nội phát triển theo định hướng GTCC (TOD) có thể giải quyết bền vững các vấn đề về giao thông đô thị. Hà Nội có thể áp dụng bộ giải pháp 6D của Translink [6] để tạo ra cộng đồng lái xe cá nhân ít hơn, đi bộ, xe đạp và GTCC nhiều



Hình 7. Chặn lối vào đường chính từ đường nội bộ



Hình 8. Tổ chức làn xe buýt riêng ở Thượng Hải – Trung Quốc

hơn. 6D ở đây bao gồm: Destinations (Đích đến), Distance (khoảng cách), Design (Thiết kế đô thị), Density (Mật độ sử dụng đất), Diversity (Sử dụng đất hỗn hợp), Demand Management (Quản lý nhu cầu). Như vậy, Sở Giao thông Hà Nội cần phối hợp tốt với Sở Xây dựng, Sở Tài nguyên môi trường, bởi vấn đề ở đây không chỉ là giao thông mà còn liên quan đến quy hoạch và quản lý sử dụng đất.

4. Kết luận, kiến nghị

- GTCC mang lại nhiều lợi ích quan trọng về kinh tế, môi trường và xã hội, không chỉ đơn thuần là giảm ùn tắc giao thông, nhưng để tăng thị phần GTCC là không dễ, đặc biệt với TP Hà Nội.

- Có nhiều yếu tố ảnh hưởng đến chất lượng phục vụ của GTCC. Để nâng cao

chất lượng thì cải thiện điều kiện tiếp cận, tăng mức độ tiện nghi, an toàn trong quá trình sử dụng dịch vụ GTCC là quan trọng để hấp dẫn người dân từ bỏ phương tiện cơ giới cá nhân và sử dụng GTCC.

- Quy hoạch Hà Nội phát triển theo định hướng GTCC là cách giải quyết các vấn đề về giao thông của Hà Nội hiện nay.

Tài liệu tham khảo

- [1] GTZ, “Quản lý nhu cầu giao thông” – tài liệu giảng dạy, năm 2009.
- [2] TEDI, “Quy hoạch phát triển GTVT Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050”, năm 2012.
- [3] TCXDVN 104:2007, “Đường đô thị – Yêu cầu thiết kế.”
- [4] Thủ tướng chính phủ, “Quyết định số 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050.”
- [5] Thủ tướng chính phủ “Phê duyệt Chương trình phát triển đô thị quốc gia giai đoạn 2012 – 2020”.
- [6] CTOD, “Capturing the Value of Transit”, November 2008.
- [7] Downtown Transportation Plan - Summary Report - City of Vancouver – 2005.
- [8] TCRP, “Transit Capacity and Quality of Service Manual, 3rd Edition”, 2013.
- [9] Translink, “Transit-Oriented Communities-A primer on key concepts,” 2011.
- [10] Translink, “Transit-Oriented Communities design guidelines- Creating more livable places around transit in Metro Vancouver,” 2012.

MÔ HÌNH HỖ TRỢ CÔNG TÁC QUẢN LÝ VÀ TRIỂN KHAI THỰC HIỆN GÓI THUÊ NGOÀI (OUTSOURCE) TRONG NGÀNH XÂY DỰNG TẠI VIỆT NAM

TS. LÊ HOÀI LONG, THS. TRẦN TUẤN KIẾT, THS. NGUYỄN BẢO LỘC
Đại học Quốc gia TP. Hồ Chí Minh

(Ngày nhận bài: 12/6/2024, ngày sửa bài: 19/6/2024, ngày duyệt đăng: 15/8/2024)

Tóm tắt: Bài báo này tiếp nối bài báo đã xuất bản trình bày một nghiên cứu tiên phong về sản phẩm thuê ngoài (Outsource) trong ngành xây dựng tại Việt Nam. Trong bài báo này, người viết sẽ trình bày nghiên cứu về quá trình xây dựng mô hình hỗ trợ việc đánh giá kết quả việc tạo dựng nhóm đảm nhận công việc thuê ngoài trong ngành xây dựng tại Việt Nam. Bài báo cũng trình bày việc thử nghiệm mô hình này trong thực tế nhằm đánh giá khả năng ứng dụng thực tiễn của nó. Thông qua những kết quả tìm thấy, nghiên cứu sẽ giúp cho các nhà quản lý có thể xem xét tổ chức, kiểm soát các yếu tố ảnh hưởng đến sản phẩm thuê ngoài một cách hiệu quả, nhờ đó mục tiêu quản lý trở nên rõ ràng hơn rất nhiều.

Từ khóa: Thuê ngoài, thời gian thực hiện, yêu cầu, mô hình.

Abstract: This paper is the second paper in a series of two papers introducing a research that aims at developing a model for managing outsource product implementation process in Vietnam. In this second paper, the development and validation process of the model are presented. Through the result, the model could help managers in their daily practices.

Keywords: Outsource, execution time, satisfaction, model.

1. Tổng quan

Thuê ngoài trong xây dựng tại Việt Nam bắt đầu phát triển mạnh mẽ từ những năm 2006 - 2007 với việc ra đời của hàng loạt công ty như: Inter Span, Gouvis Eng, DDarchitects, Truss-rite VN (2006), Denieli VN (2007). Các công ty này được các công ty xây dựng, vật liệu xây dựng nước ngoài chuyển một phần các dịch vụ thẩm tra, báo giá và các dịch vụ đặc thù được đào tạo riêng... để hoàn tất và cung cấp cho khách hàng. Trong tình hình kinh tế đất nước khó khăn, bất động sản đóng băng và xây dựng trong nước đình trệ thì thuê ngoài trong xây dựng đã thể hiện được sức hấp dẫn to lớn của nó đối với các nhà đầu tư cũng như nhân lực làm việc trong ngành xây dựng.

Là một bộ phận của ngành xây dựng, có sự hiện diện, phát triển lâu dài, có tiềm năng thu hút ngày càng nhiều lao động nhưng thuê ngoài trong ngành xây dựng tại Việt Nam vẫn chưa được xem xét, tìm hiểu đúng nghĩa. Khác với chủ đề thuê

ngoài trong các ngành khác, hiện tại cả trong nước và trên thế giới hầu như chưa có nhiều nghiên cứu về ngành công nghiệp thuê ngoài trong xây dựng được tiến hành.

Trong bài báo này, người viết sẽ trình bày một nghiên cứu tiên phong về việc xây dựng mô hình đánh giá kết quả việc tạo dựng nhóm đảm nhận công việc thuê ngoài trong ngành xây dựng tại Việt Nam. Mô hình này sẽ giúp cho các nhà quản lý dự đoán được thời gian thực hiện và mức độ thỏa mãn yêu cầu của sản phẩm thuê ngoài mà nhóm làm việc sẽ tạo ra. Các yếu tố (biến) đầu vào của mô hình đã được xác định trong một bài báo trước [6]. Bài báo này là tiếp nối của bài báo trước trình bày giai đoạn phát triển và thẩm định sơ bộ mô hình đề xuất.

2. Quy trình nghiên cứu

Hình 1 trình bày quy trình nghiên cứu được triển khai trong nghiên cứu này. Bài báo này chủ yếu trình bày kết quả nghiên cứu đạt được của giai

đoạn hai và ba. Giai đoạn một đã được trình bày trong bài báo trước [6]. Một số kết quả khi thực hiện quy trình này được trình bày chi tiết sau đây.

Dựa trên một vài nghiên cứu có tính chất tương tự đã được thực hiện ([2], [3], [4]), và chủ yếu là sự thảo luận trực tiếp với các chuyên gia, các nhà quản lý, cùng với quan sát và đánh giá trực tiếp hoạt động thực tiễn của các công ty trong lĩnh vực thuê ngoài trong ngành xây dựng tại Việt Nam (một trong số tác giả đang tham gia trong ngành thuê ngoài). Từ 27 yếu tố ảnh hưởng đến thời gian thực hiện và mức độ thỏa mãn yêu cầu của sản phẩm thuê ngoài thuộc 6 nhóm yếu tố được lựa chọn sơ bộ ban đầu, nghiên cứu xác định được 23 nhân tố ảnh hưởng đến thời gian thực hiện và mức độ thỏa mãn yêu cầu của sản phẩm outsource xây dựng Việt Nam như đã trình bày trong bài báo trước [6] và chi tiết trong tài liệu [1].

Căn cứ vào các nhân tố ảnh hưởng trên, bài báo này xây dựng một mô hình đánh giá kết quả việc

tạo dựng nhóm làm việc thuê ngoài. Mô hình này dự đoán thành quả (về thời gian thực hiện so với dự kiến và mức độ thỏa mãn yêu cầu của sản phẩm thuê ngoài) của nhóm làm việc trên cơ sở mức độ khả năng tổ chức hoạt động, kiểm soát các yếu tố ảnh hưởng của nhà quản lý. Mô hình đề xuất gồm 2 phần:

Phần A: mức độ nhà quản lý kiểm soát các yếu tố ảnh hưởng khi tạo dựng nhóm làm việc thuê ngoài mới cho cá nhân, tổ chức bằng phương pháp đánh trắc nghiệm. Các yếu tố quản lý được thiết kế thang đo sẵn với 4 cấp độ tương ứng với khả năng phân bổ/kiểm soát tài nguyên của người quản lý.

Phần B: mức độ nhóm làm việc thuê ngoài đạt được khi xây dựng (hay kiểm soát) các yếu tố ảnh hưởng theo phần A trên 2 tiêu chí: thời gian thực hiện và mức độ thỏa mãn yêu cầu của bên giao thuê ngoài bằng cách quy đổi các mức độ đạt được a; b; c; d của từng yếu tố trong phần A sẽ tương ứng với điểm số 1.25; 3.75; 6.25; 8.75 (quy đổi thang điểm 10). Kết quả là điểm số trung bình (ĐTB) của các yếu tố sẽ được đối chiếu với 4 mức thành quả cho trước tương ứng từ kết quả kém ĐTB < 2.5 đến kết quả tốt ĐTB > 7.5.

Mô hình được hoàn thiện thông qua việc khảo sát, lấy ý kiến về mức độ đồng ý với các yếu tố đề xuất cũng như xác nhận sự phù hợp của các thang đo trong mô hình dưới hình thức phỏng vấn trực tiếp, giải thích và ghi nhận kết quả cho người được khảo sát với các chuyên gia đang đảm nhiệm vị trí quản lý cấp cao, trưởng nhóm, trưởng phòng ban, giám đốc hoặc kỹ sư thuê ngoài có trung bình 7 năm kinh nghiệm làm việc thuê ngoài, bằng bảng câu hỏi khảo sát có 4 mức độ đồng ý với yếu tố đo và thang đo được thiết kế tương ứng mức điểm từ 1 (Hoàn toàn không đồng ý với yếu tố/thang đo được thiết kế) đến 4 (Hoàn toàn đồng ý với yếu tố/thang đo được thiết kế). Các yếu tố đề xuất được xem là phù hợp khi điểm trung bình khảo sát (ĐTB) > 2.5.

Để kiểm tra hiệu quả cũng như khả năng ứng dụng trong thực tế, mô hình được thử nghiệm bằng cách áp dụng cho một dự án đã được thực hiện

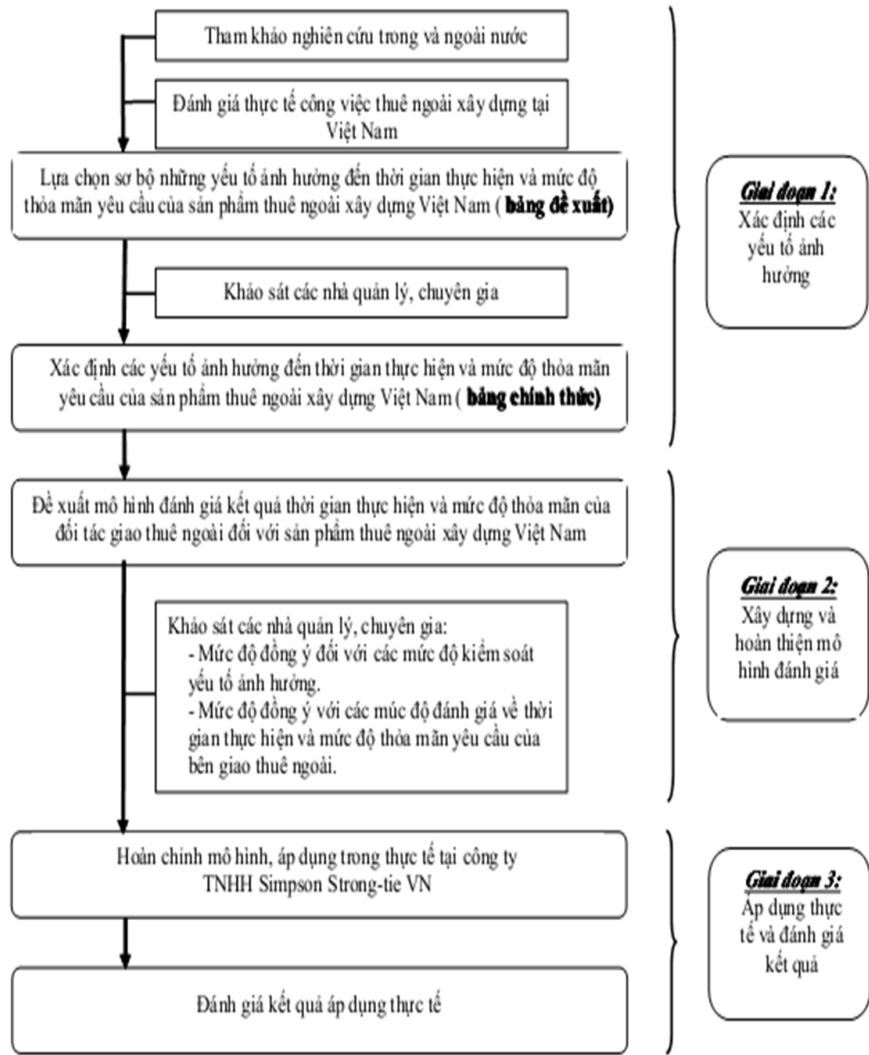
trong quá khứ của công ty Simpson Strong-tie Inc. Kết quả đề xuất từ mô hình và kết quả thực tế được so sánh để rút ra hiệu quả của mô hình.

3. Kết quả nghiên cứu

Bảng 1 là bảng giá trị trung bình thể hiện mức độ đồng ý đối với các thang đo được thiết kế cho các yếu tố quản lý đưa vào mô hình khảo sát như đã trình bày ở phần trên. Mỗi yếu tố có một giá trị trung bình trên mức độ ảnh hưởng về thời gian hoàn tất gói thuê ngoài và mức độ thỏa mãn của bên giao thuê ngoài. Điểm trung bình (ĐTB) càng lớn tương ứng với mức độ đồng ý càng cao.

Nhìn chung, mức độ đồng ý với các đề xuất đều ở mức cao. Các yếu tố đề xuất không được đồng ý hoặc có ĐTB thấp (chỉ tương đối đồng ý) thuộc nhóm

yếu tố năng lực thành viên tham gia dự án (YT 5, YT 7) hay nhóm thông tin trao đổi giữa các bên (YT 17, YT 18). Việc này được giải thích là vì, việc diễn đạt về kinh nghiệm nói riêng và năng lực nói chung của “địa số” gây khó khăn cho người được khảo sát và có sự chủ quan khi nhận thức về thể nào là “địa số” giữa những người được khảo sát với nhau. Cùng với đó, nhóm thông tin trao đổi giữa các bên là yếu tố 2 chiều. Tùy vào mô hình hoạt động giữa công ty giao và nhận thuê ngoài mà có sự phân hóa về thang đo trong yếu tố này. Vì vậy có sự sai khác trong cách hiểu của người tham gia khảo sát, dẫn đến kết quả đồng ý chưa cao. Đây cũng là một hạn chế của mô hình đến thời điểm này. Hy vọng các phát triển tiếp theo sẽ giải quyết được hạn chế này.



Hình 1. Quy trình nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến thời gian thực hiện và mức độ thỏa mãn yêu cầu của sản phẩm thuê ngoài trong ngành xây dựng tại Việt Nam

Bảng 1. Kết quả ĐTB đánh giá thang mức độ kiểm soát các yếu tố ảnh hưởng

Yếu tố	ĐTB	Yếu tố	ĐTB
(YT 1) mức độ quan tâm/tuân thủ về thời gian gửi kết quả	3.8	(YT 13) kinh nghiệm trong việc quản lý	3
(YT 2) mức độ hiểu/nắm rõ những yêu cầu từ đối tác	3.5	(YT 14) năng lực kiểm soát thành viên cấp dưới	3.5
(YT 3) ý thức khi nhận được phản hồi từ đối tác về sai sót mắc phải	3	(YT 15) khả năng chịu áp lực công việc	3.7
(YT 4) nhận thức về việc kiểm tra/rà soát kết quả công việc sau cùng	3.4	(YT 16) trình độ ngoại ngữ	3.8
(YT 5) kinh nghiệm làm việc outsource của đa số thành viên tham gia công việc	2.4	(YT 17) chất lượng thông tin đầu vào để bắt đầu thực hiện công việc	2.7
(YT 6) kiến thức chuyên sâu về outsource của các thành viên tham gia	3.2	(YT 18) chất lượng thông tin về những thay đổi, cập nhật trong suốt dự án	2.8
(YT 7) năng lực sắp xếp công việc giữa các thành viên tham gia	2.6	(YT 19) mô hình, cơ cấu công ty	3.4
(YT 8) khả năng ứng dụng công nghệ/thủ thuật tin học để cải tiến công việc	3	(YT 20) sự hỗ trợ giữa các nhóm làm việc khác nhau	3.7
(YT 9) khả năng ngoại ngữ của thành viên tham gia dự án	3.1	(YT 21) sự hỗ trợ của cấp trên, ban lãnh đạo	3.6
(YT 10) khả năng truyền đạt đến các thành viên cấp dưới	3.2	(YT 22) mức độ dàn trải trong khối lượng công việc ở từng dự án	3.7
(YT 11) năng lực tổ chức, phân công công việc	3.3	(YT 23) mức độ phân hóa trong yêu cầu chuyên môn của từng dự án	3.4
(YT 12) khả năng thẩm tra công việc	3.3		

Ngoài ra đối với thang chia mức độ thành quả đạt được cũng được tính toán. ĐTB mức độ đồng ý với sự phân chia thành quả tạo dựng nhóm thuê ngoài thành 4 mức như đề xuất là 3.5 ứng với sự đồng ý cao. ĐTB mức độ đồng ý với sự mô tả 4 mức thành quả tạo nhóm thuê ngoài như đề xuất là 3.

Một số điều chỉnh để phần nào giải quyết các hạn chế về thiết kế thang đo được thực hiện. Tuy nhiên việc điều chỉnh

vẫn chưa thực hiện được thấu đáo và xem như là hạn chế của mô hình. Sau khi hoàn chỉnh các thay đổi, tác giả đưa ra “Mô hình đánh giá kết quả thời gian thực hiện và sự thỏa mãn yêu cầu của sản phẩm thuê ngoài trong xây dựng tại Việt Nam” [1]. Với mô hình này, nhà quản lý sẽ cho biết mức độ mà mình có thể tạo dựng nhóm làm việc, kiểm soát 23 yếu tố trong danh sách bằng phương pháp đánh trắc nghiệm vào các lựa chọn có sẵn trong mô hình. Sau

Bảng 2. Bốn mức độ kết quả đạt được

Mức độ	Khoảng ĐTB mô hình	Mô tả chung	Mô tả chi tiết	
			Về thời gian thực hiện	Về mức độ thỏa mãn
1	1.0 ⇒ 2.5	Kết quả kém	Dự án thuê ngoài này mất rất nhiều thời gian hơn so với dự kiến để hoàn thành. Thường xuyên đàm phán lại hoặc có phản hồi không tốt từ đối tác về thời hạn gửi trả kết quả	Dự án có nhiều sai sót ảnh hưởng nhiều đến đối tác và được yêu cầu phải chỉnh sửa. Chậm khắc phục sai sót, thay đổi trong dự án. Không có khả năng đáp ứng các kỳ vọng cao hơn từ đối tác
2	2.5 ⇒ 5.0	Kết quả dưới mức trung bình	Dự án tuân thủ thời hạn gửi trả kết quả. Tuy nhiên, thời gian thực hiện công việc thường xuyên kéo dài thêm vì nhiều lý do (sai sót phải làm lại, nhân viên có năng lực kém, không có sự đầu tư nghiên cứu để cải tiến, rút ngắn thời gian hoàn thành công việc...)	Đối tác thường xuyên phản ánh về chất lượng công việc và sự khắc phục sai sót trong dự án. Ảnh hưởng của sai sót ở mức độ chấp nhận được (từ đối tác). Ít có khả năng đáp ứng các kỳ vọng cao hơn của đối tác.
3	5.0 ⇒ 7.5	Kết quả khá	Dự án tuân thủ tốt thời hạn gửi trả kết quả. Thời gian thực hiện được đảm bảo so với dự kiến. Có sự kiểm soát tốt những nguyên nhân gây ảnh hưởng đến thời gian thực hiện công việc trong tổ chức	Dự án ít có sai sót, mức độ ảnh hưởng của sai sót thấp, đáp ứng tốt các yêu cầu về chỉnh sửa sai sót, thay đổi trong dự án. Đáp ứng tốt các kỳ vọng cao hơn của đối tác
4	7.5 ⇒ 10	Kết quả tốt	Dự án tuân thủ tốt thời hạn gửi trả kết quả. Công việc được hoàn thành với thời gian ít hơn dự kiến. Có sự kiểm soát tốt và đặc biệt là nghiên cứu để cải tiến, rút ngắn thời gian thực hiện công việc trong tổ chức	Phần lớn dự án được phản hồi tích cực từ đối tác, không có yêu cầu về sai sót cần phải chỉnh sửa. Tuân thủ thời gian hoàn thành, nhanh chóng đáp ứng yêu cầu thay đổi trong dự án. Đáp ứng tốt các kỳ vọng cao hơn của đối tác

4. Thử nghiệm mô hình nghiên cứu trong thực tế

Mô hình xây dựng được áp dụng thử nghiệm với sản phẩm thuê ngoài là soft take-off (bên nhận thuê ngoài có nhiệm vụ tìm kiếm trên bản vẽ kết cấu những chi tiết liên kết có sử dụng sản phẩm của bên giao thuê ngoài; liệt kê, tính toán số lượng, giá thành sản phẩm; kiến nghị thay thế sản phẩm không hợp lý về cấu tạo và chịu lực) của công ty Simpson Strong-tie Inc - nhà cung cấp vật liệu, cấu kiện xây dựng nhà gỗ hàng đầu nước Mỹ, với dự án xây dựng khu phức hợp gồm 11 công trình lớn nhỏ tại Mỹ. Dự án có ngày hoàn thành được yêu cầu ngắn, khối lượng công việc nhiều, có thêm yêu cầu khác là kiến nghị thay thế hệ chịu tải ngang đi kèm. Tham gia dự án là 3 nhân viên và trưởng nhóm trực tiếp kiểm tra, rà soát công việc.

Lãnh đạo công ty trực tiếp quản lý hợp đồng và trưởng nhóm thực hiện được yêu cầu đánh giá 23 yếu tố quản lý theo thang đo được thiết kế đồng thời giải thích lý do tại sao lại chọn mức độ của thang đo cho hợp đồng đã thực hiện. Đồng thời hai cán bộ trực tiếp tham gia dự án cũng được yêu cầu cho biết kết quả của hợp đồng này đã đạt được như thế nào so với bốn mức độ của mô hình. Sự nhất quán ý kiến của họ được quan tâm trên cơ sở họ đồng ý đưa ra nhận định duy nhất, tuy nhiên đối với những yếu tố mà chỉ với vai trò quản lý cụ thể mới có cái nhìn chính xác thì cấp quản lý đó sẽ được ưu tiên. Kết quả

cho thấy điểm số đánh giá là 5.86 tương ứng với mức 3. Mức độ 3 có nhận định chung là kết quả khá, tương ứng với thời gian thực hiện tuân thủ tốt thời hạn gửi trả kết quả hay thời gian thực hiện được đảm bảo so với dự kiến. Có sự kiểm soát tốt những nguyên nhân gây ảnh hưởng đến thời gian thực hiện công việc trong tổ chức. Mức độ thỏa mãn yêu cầu cũng đạt được kết quả ở mức 3, tương ứng với đánh giá dự án ít có sai sót, mức độ ảnh hưởng của sai sót thấp, đáp ứng tốt các yêu cầu về chỉnh sửa sai sót, thay đổi trong dự án, đáp ứng tốt các kỳ vọng cao hơn của đối tác.

Nhận định của mô hình về mức độ đạt được dự kiến với các mô tả được so sánh với ý kiến cho trước về kết quả đã đạt được của hợp đồng từ hai cán bộ quản lý. Có một sự tương đồng giữa ý kiến của nhóm cán bộ quản lý và ý kiến đánh giá từ mô hình.

Với kết quả này, mô hình đã phản ánh khá đúng thực tế về quá trình thực hiện dự án trong quá khứ và các yếu tố đã mô tả được khá toàn diện các vấn đề cần phải quản lý dù cho một số hạn chế vẫn còn tồn tại như đã nói ở trên.

5. Kết luận & kiến nghị

Tiếp nối một nghiên cứu về các yếu tố ảnh hưởng đến thời gian thực hiện và mức độ thỏa mãn các yêu cầu của sản phẩm thuê ngoài trong ngành xây dựng tại Việt Nam. Bài báo này đã trình bày việc xây dựng và thẩm định sơ bộ mô hình đánh giá kết quả việc tạo dựng

nhóm đàm nhận công việc thuê ngoài thông qua việc trắc nghiệm các nhà quản lý mức độ mà mình có thể tạo dựng/kiểm soát 23 yếu tố thuộc 6 nhóm nhân tố chính bao gồm: nhận thức của nhân viên tham gia dự án thuê ngoài; yếu tố năng lực của thành viên tham gia dự án; yếu tố năng lực của cấp quản lý trong tổ chức; thông tin trao đổi giữa các bên tham gia dự án; khả năng phối hợp trong tổ chức; tính đặc thù của từng dự án. Sau đó so sánh điểm số đánh giá đạt được với 4 mức kết quả cho trước các nhà quản lý sẽ dự đoán được thời gian thực hiện so với kế hoạch đề ra và mức độ thỏa mãn yêu cầu của sản phẩm thuê ngoài mà nhóm làm việc sẽ tạo ra.

Đề tài thuê ngoài hiện cả trong nước và trên thế giới có rất ít tài liệu tham khảo trực tiếp, đặc biệt là lĩnh vực thuê ngoài trong ngành xây dựng hoàn toàn không có nghiên cứu nào trong nước đã thực hiện. Trong hoàn cảnh là nghiên cứu tiên phong, hạn chế rõ ràng nhất của nghiên cứu là việc xây dựng mô hình, đánh giá nhân tố còn mang tính kinh nghiệm, định tính. Việc kiểm chứng mô hình cũng vì thế mà bị hạn chế phần nào. Do đó, việc mở rộng phân tích bằng các công cụ định lượng cũng như việc xây dựng bộ trọng số về mức độ ảnh hưởng của các nhân tố trong mô hình sẽ là hướng nghiên cứu tiếp theo trong tương lai, từ đó hoàn thiện hơn nữa mô hình đã xây dựng được nhằm phục vụ một cách có hiệu quả cho việc quản lý trong hoạt động của ngành thuê ngoài trong xây dựng tại Việt Nam.

Tài liệu tham khảo

- [1] Nguyễn Bào Lộc, (2015). "Những nhân tố ảnh hưởng đến thời gian thực hiện và mức độ thỏa mãn yêu cầu của sản phẩm Outsource Việt Nam". Luận văn Thạc sỹ, Đại học Bách Khoa TP.HCM.
- [2] Vũ Thị Hương Nhàn, (2012). "Những nhân tố ảnh hưởng đến năng suất của các doanh nghiệp thiết kế xây dựng". Luận văn Thạc sỹ, Đại học Bách Khoa TP.HCM.
- [3] Nguyễn Vy Lương, (2009). "Nghiên cứu những nhân tố ảnh hưởng đến mức độ thỏa mãn đối với công việc của nhân viên các công ty Outsource tại TP.HCM". Luận văn Thạc sỹ, Đại học Bách Khoa TP.HCM.
- [4] Anda S, Minato T.(2003). "Representing Causal Mechanism Of Defective Designs: a Sytem Approach Considering Human Errors". Construction Management And Economic, Vol.21, Issue 3.
- [5] Patrick X. W. Zou, Ying Chen. (2010). "Understanding And Improving Your Risk Management Capability: Assessment Model For Construction Organization", Journal Of Construction Engineering And Management, Vol.136, pp84-86.
- [6] Lê Hoài Long, Trần Tuấn Kiệt, Nguyễn Bào Lộc (2015). "Xác định các yếu tố ảnh hưởng đến thời gian thực hiện và mức độ thỏa mãn yêu cầu của sản phẩm thuê ngoài trong ngành xây dựng tại Việt Nam ". Tạp chí Kinh tế xây dựng, số 03/2015, trang 28-31.

ĐẦU TƯ THEO HÌNH THỨC ĐỐI TÁC CÔNG - TƯ (PPP) TRONG XÂY DỰNG HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ: KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VÀ BÀI HỌC VỚI VIỆT NAM

TS. ĐÀO ANH TUẤN & PHẠM THU HƯƠNG
Trường Đại học Mở - Địa chất

(Ngày nhận bài: 14/7/2024, ngày sửa bài: 21/7/2024, ngày duyệt đăng: 15/8/2024)

Tóm tắt: Hình thức đối tác công tư (Public-Private Partnership - PPP) được khởi đầu ở Vương quốc Anh từ những năm 90 của thế kỷ trước, cho đến nay hình thức này đã trở thành hình thức hợp tác đầu tư phổ biến trong đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng và cung cấp các dịch vụ công trên thế giới. PPP nhằm thu hút nguồn vốn từ khu vực tư nhân cho phát triển cơ sở hạ tầng cũng như cung cấp các dịch vụ công đặc biệt là các lĩnh vực đầu tư đòi hỏi nguồn vốn đầu tư lớn như xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông, xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng và dịch vụ y tế, giáo dục, đào tạo, dạy nghề, văn hóa, thể thao, du lịch.v.v... Trên cơ sở nghiên cứu kinh nghiệm đầu tư theo hình thức PPP của một số quốc gia trên thế giới trong xây dựng hạ tầng giao thông, bài báo tổng kết một số kinh nghiệm chủ yếu cho Việt nam khi áp dụng PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ.

Từ khóa: Đối tác công tư, xây dựng, hạ tầng giao thông đường bộ.

Abstract: Public-Private Partnership (PPP) originated in the United Kingdom in the 1990s and has since become a widely adopted model for investment cooperation in infrastructure development and public service provision. PPP aims to attract private sector capital for infrastructure development and public service delivery, particularly in sectors requiring big investment, such as transportation infrastructure, healthcare, education, training, culture, sports, tourism, etc. Drawing from other countries' experiences in applying PPP in transportation infrastructure, this article summarizes key lessons in road transportation infrastructure for Vietnam.

Keywords: Public-Private Partnership (PPP), construction, road transportation infrastructure.

1. Mở đầu

Hạ tầng giao thông nói chung, hạ tầng giao thông đường bộ nói riêng có vai trò vô cùng quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội mỗi quốc gia. Tuy nhiên, nguồn vốn truyền thống (từ ngân sách Nhà nước và một phần từ vốn hỗ trợ phát triển chính thức) thường không đáp ứng đầy đủ nhu cầu cho đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ của các quốc gia, kể cả quốc gia phát triển và đang phát triển. Trong hoàn cảnh các quốc gia đang đòi hỏi và hướng tới mục tiêu đảm bảo và nâng cao chất lượng các dịch vụ công (trong đó có hạ tầng giao thông đường bộ), đầu tư theo hình thức PPP được coi là một công cụ hữu hiệu để thu hút vốn từ khu vực tư nhân bổ sung vào nguồn vốn đầu tư truyền thống và nâng cao hiệu quả đầu tư (Yescombe, 2007).

Vai trò của đầu tư theo hình thức PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ dường như đã đạt được sự đồng thuận tại nhiều quốc gia, tuy nhiên trái với kỳ vọng của nhiều chính phủ, hình thức đầu tư này có thể phát triển ở một số nước nhưng lại kém phát triển ở những nước khác.

Lý luận và thực tiễn chỉ ra rằng, thành công của dự án đầu tư theo hình thức PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ gắn liền với sự tham gia của khu vực Nhà nước, khu vực tư nhân và các bên khác có liên quan (Yescombe, 2007). Trong đó, Nhà nước là lực lượng quyết định sự phát triển của dự án đầu tư theo hình thức PPP, bao gồm việc xây dựng chiến lược, quy hoạch đầu tư, danh mục các chương trình và dự án đầu tư, thiết lập khung chính sách, khung pháp lý, thống nhất các

quy định pháp luật, giám sát và đánh giá dự án đầu tư (Yescombe, 2007; ADB, 2008). Nói cách khác, quản lý Nhà nước có vai trò quyết định sự thành công của dự án đầu tư theo hình thức này.

Ở Việt Nam, vốn đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ chiếm đến 88,24% tổng vốn đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông giai đoạn 2001-2008 (Bộ GTVT, 2008) và đang ngày càng gia tăng. Giống như nhiều nước đang phát triển, nguồn vốn này chủ yếu từ kênh truyền thống, nghĩa là từ ngân sách Nhà nước và nguồn vốn ODA. Với những hạn chế về ngân sách và trong điều kiện nguồn vốn ODA đang dần thu hẹp cho một nước đã bước qua ngưỡng đói nghèo, tìm kiếm nguồn vốn từ các nhà đầu tư tư nhân cho xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ sẽ trở thành vấn đề

cấp bách. Để giải quyết vấn đề vốn cũng như nâng cao hiệu quả đầu tư, dự án đầu tư theo hình thức PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ, từng bắt đầu được áp dụng ở Việt Nam từ những năm 90 của thế kỷ trước (Bộ GTVT và Hiệp hội Phát triển Quốc tế, 2009), đang từng bước được thể chế hóa và phát triển ở Việt Nam. Quyết định số 71/2010/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 09/11/2010 “Về việc ban hành Quy chế thí điểm đầu tư theo hình thức PPP” trong đó xác định rõ đường bộ là ưu tiên hàng đầu trong 9 lĩnh vực thí điểm.

Cho đến nay, trong nhiều lĩnh vực đường bộ đã có dự án đầu tư theo hình thức PPP như: đường cao tốc, đường quốc lộ, đường đô thị, đường tránh, cầu đường bộ, hầm đường bộ... Tuy nhiên nhiều dự án trong danh mục kêu gọi đầu tư vẫn chưa thể triển khai. Nhiều dự án đã hoàn thành nhưng trong quá trình vận hành thì số lượt người sử dụng thấp thấp hơn nhiều so với dự báo khiến nhà đầu tư không có khả năng hoàn vốn (Bộ GTVT, 2009). Thiếu quy hoạch tổng thể, dài hạn của Nhà nước cũng như của từng địa phương, hành lang pháp lý chưa đầy đủ, yếu kém về khung pháp lý và thể chế (Đình Kiện, 2010), và năng lực còn hạn chế của cán bộ các cơ quan quản lý Nhà nước được đào tạo và có kinh nghiệm để đảm bảo dự án được quy hoạch và thực hiện có hiệu quả (Bùi Thị Hoàng Lan, 2010)... được coi là những nguyên nhân chủ yếu cản trở sự phát triển của dự án đầu tư theo hình thức PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam. Thậm chí trong nhiều trường hợp, các vấn đề cần giải quyết của dự án lại vượt quá năng lực của cơ quan Nhà nước được ủy quyền có nhiệm vụ quản lý hợp đồng. Trong khi hầu hết các cơ quan Nhà nước có rất ít kinh nghiệm trong việc triển khai thực hiện và quản lý các dự án đầu tư theo hình thức PPP, thì họ vẫn được giao quản lý thực hiện các dự án này một cách tương đối độc lập, với sự phối hợp lỏng lẻo, ít chia sẻ kinh nghiệm với nhau (Đình Kiện, 2010).

Nghiên cứu kinh nghiệm của các quốc gia đối với hoạt động đầu tư theo hình thức PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông sẽ giúp các cơ

quan QLNN ở Việt Nam xây dựng các chính sách phù hợp với điều kiện thực tế của Việt Nam cũng như khắc phục những nhược điểm còn tồn tại trong việc triển khai hình thức này ở Việt Nam.

2. Khái niệm đối tác công tư

Đối tác công - tư là thỏa thuận giữa Nhà nước (cơ quan Nhà nước) và một hoặc nhiều đối tác tư nhân, trong đó đối tác tư nhân cung cấp các tài sản hạ tầng và dịch vụ công phù hợp với mục tiêu của Nhà nước và mục tiêu lợi nhuận của đối tác tư nhân.

3. Kinh nghiệm các quốc gia trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ theo hình thức PPP

3.1. Tại Anh

Anh được coi là cái nôi của PPP kể từ năm 1992 khi chính phủ vương quốc Anh đưa ra “Sáng kiến tài chính tư nhân” nhằm khuyến khích hình thức PPP trong cung ứng dịch vụ công. Đây là chương trình PPP đầu tiên được áp dụng một cách chính thức và mang tính hệ thống trên thế giới. Tuy nhiên trên thực tế, lần đầu tiên Vương quốc Anh có sự tham gia của tư nhân vào xây dựng hạ tầng từ cuối những năm 1980. Cho tới nay ở Anh có khoảng 750 dự án PPP với tổng trị giá 90 tỷ USD đã được ký kết, trong đó hơn 500 dự án đã đi vào hoạt động trong các lĩnh vực giao thông, y tế và giáo dục.

Các báo cáo đánh giá cho thấy chương trình PPP ở Anh hoạt động rất hiệu quả, 90% dự án hoàn thành đúng và sớm hơn thời hạn. 96% người quản lý hợp đồng của khu vực công và 80% người sử dụng cuối cùng là hài lòng với kết quả dự án.

Trong lĩnh vực xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ, mục tiêu của các dự án PPP ở giai đoạn đầu thực hiện là:

- Đảm bảo các công trình được thiết kế, xây dựng, vận hành và bảo trì an toàn
- Tối đa hóa lợi ích cho người sử dụng và tối thiểu hóa tác động xấu về môi trường
- Tối thiểu hóa đóng góp tài chính của khu vực công
- Chuyển giao rủi ro cho khu

vực tư nhân ở mức độ phù hợp

- Hỗ trợ phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ của khu vực tư nhân
- Khuyến khích các sáng kiến về kỹ thuật, tài chính và thương mại

Mặc dù PPP ban đầu xuất phát từ mục tiêu tài trợ cho các dự án cơ sở hạ tầng nhằm bù đắp cho sự hạn hẹp về ngân sách thông qua việc thu hút tiền từ khu vực tư nhân cho hoạt động đầu tư, vấn đề giá trị đồng tiền hay hiệu quả đồng tiền đầu tư ngày càng trở nên quan trọng. Động cơ ban đầu của Chính phủ Anh là thu hút tài trợ của tư nhân cho xây dựng hạ tầng nhưng cho đến nay, dự án PPP sẽ không được thông qua nên không thể hiện được giá trị bổ sung của dòng tiền.

Một điểm nổi bật của các dự án PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ ở Anh là Chính phủ chịu trách nhiệm trước công chúng về sự thành công hay thất bại của chương trình PPP. Để hoàn thành trách nhiệm này, Chính phủ tiến hành giám sát và đánh giá một cách chặt chẽ, thường xuyên đối với chi phí - lợi nhuận của các dự án PPP và công khai các kết quả thu được. Vai trò của Chính phủ là trong những đảm bảo cho sự thành công của các dự án PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ.

Về cấu trúc tổ chức, bộ máy quản lý PPP của Anh bao gồm ba bộ phận. Cơ quan đường quốc lộ Anh thay mặt Chính quyền quản lý hợp đồng cho các dự án PPP xây dựng đường quốc lộ. Bên cạnh đó, Cơ quan hợp danh Anh, một liên doanh gia các bên tư nhân và Bộ Ngân khố hoàng gia có nhiệm vụ cung cấp cho Chính phủ và khu vực tư nhân những kiến thức cần thiết để vận hành và hợp tác tốt hơn. Tuy nhiên nhiệm vụ của cơ quan này là “nhà thiết kế” PPP chứ không phải là “nhà tư vấn” PPP. Các hoạt động của đơn vị này là: Xây dựng phát triển chính sách PPP, tiêu chuẩn hóa các hợp đồng PPP, đánh giá dự án, hỗ trợ thực hiện và đồng tài trợ cho các dự án PPP. Cùng với Cơ quan hợp danh Anh là các đơn vị PPP, có trách nhiệm hướng dẫn, quản lý, cung

cấp, công bố thông tin về PPP và thông qua các dự án PPP. Như vậy ở Anh có ba đơn vị quản lý chung đối với PPP trong đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ. Trong khi Cơ quan đường quốc lộ Anh là cơ quan chính quyền quản lý hợp đồng, mục tiêu hoạt động chủ yếu từ góc độ kỹ thuật, thì cơ quan hợp danh Anh có trách nhiệm xây dựng chính sách đồng thời phát triển các dự án PPP cụ thể, còn các đơn vị PPP hỗ trợ soạn thảo quy trình và tài liệu chuẩn hóa.

3.2. Tại Úc

Bên cạnh Anh, Úc là một trong những quốc gia có nhiều kinh nghiệm nhất và thành công trên thế giới về áp dụng hình thức PPP trong đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông. Chương trình Partnerships Victoria vào năm 2000 đã khởi xướng cho việc áp dụng hình thức PPP và tạo khuôn khổ chính sách ban đầu cho PPP trong đầu tư xây dựng hạ tầng nói chung, hạ tầng giao thông đường bộ nói riêng. Với ít nhất 17 dự án được thực hiện với tổng giá trị đầu tư lên đến 5,5 tỷ USD; chương trình Partnerships Victoria được coi là thành công và trở thành tiêu biểu cho việc áp dụng hình thức PPP vào đầu tư xây dựng hạ tầng ở các bang khác của Úc. Chính sách PPP của các bang khác được xây dựng dựa trên mô hình PPP của bang Victoria. Năm 2005, chính sách chung về PPP được quy định trên toàn lãnh thổ nước Úc. Năm 2008, Chính phủ Úc đã ban hành toàn bộ khung chính sách chung cũng như hướng dẫn chi tiết thực hiện PPP. Chức năng hoạch định chính sách PPP thuộc về Cơ quan Hạ tầng Úc.

Các dự án PPP đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ chiếm đến một phần ba tổng vốn đầu tư đầu tư các dự án PPP ở Úc và có rất nhiều nhà đầu tư quốc tế tham dự thầu vào các dự án PPP của Úc nói chung, dự án PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ nói riêng.

Tại Úc, có thể phân biệt rõ hai mô hình PPP dựa trên cơ chế hoàn vốn cho dự án. Mô hình thứ nhất được áp dụng điển hình ở bang New South Wales, theo đó Nhà nước chịu trách nhiệm cung ứng dịch vụ và

chịu hoàn toàn rủi ro về cầu của dịch vụ. Nhà đầu tư tư nhân thực hiện cung ứng dịch vụ, tài chính để hoàn vốn cho nhà đầu tư do Chính phủ trực tiếp chi trả. Mô hình thứ hai được áp dụng chủ yếu cho xây dựng hạ tầng giao thông, theo đó rủi ro về cầu được chuyển sang nhà đầu tư, nguồn tài chính để hoàn vốn không phải do Chính phủ trực tiếp chi trả mà từ doanh thu khai thác dự án.

Lý do chủ yếu dẫn đến thành công của đầu tư theo hình thức PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ ở Úc là hiệu quả sử dụng đồng tiền. Giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước không phải là mục tiêu hàng đầu mà quan trọng hơn đó là hiệu quả sử dụng đồng tiền công, đạt được mục đích tiêu giá trị đồng tiền. Cũng với cách tiếp cận này, chuyển bớt rủi ro sang khu vực tư nhân cũng là một trong những mục tiêu chính yếu bởi không chia sẻ rủi ro thì sẽ không đạt được hiệu quả sử dụng đồng tiền. Các dự án PPP phải khẳng định được hiệu quả vượt trội so với sử dụng hoàn toàn vốn Nhà nước theo các truyền thống. Để đánh giá giá trị đồng tiền, phương pháp "đối sánh khu vực công" được sử dụng để so sánh hiệu quả sử dụng vốn giữa phương pháp đầu tư truyền thống và phương pháp PPP. Chú trọng và đảm bảo hiệu quả đầu tư và giá trị đồng tiền là yếu tố cơ bản quyết định sự thành công theo hình thức PPP ở Úc.

3.3. Tại Trung Quốc

Trung Quốc là một nền kinh tế mới nổi ở Châu Á, đang trong giai đoạn chuyển đổi và các điều kiện tương đồng với Việt Nam. Trung Quốc đã và đang quy hoạch đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ nhưng Chính phủ không có đủ ngân sách cho những đầu tư này. Bên cạnh đó, sự yếu kém trong hệ thống doanh nghiệp Nhà nước với số lượng lớn, năng lực cạnh tranh thấp, quản lý lạc hậu, trách nhiệm xã hội thấp dẫn đến hậu quả là nguồn vốn bị sử dụng kém hiệu quả. Thâm hụt ngân sách và yêu cầu về cải tiến tính hiệu quả của khu vực doanh nghiệp Nhà nước đặt ra nhu cầu hỗ trợ cũng như sự tham gia tích cực của khu vực tư nhân.

Mong muốn của Chính phủ Trung Quốc là thiết lập một hệ thống luật pháp minh bạch và có khả năng dự báo nhằm hỗ trợ khu vực tư nhân đầu tư một cách an toàn vào hạ tầng giao thông, trong đó có hạ tầng giao thông đường bộ thông qua hình thức PPP. Một số luật như luật đấu thầu, Hợp đồng, Chứng khoán và các biện pháp tài trợ dự án đã đưa ra những quy định cho PPP trong đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông. Tuy nhiên, không như kỳ vọng của các nhà hoạch định chính sách và các nhà làm luật, các luật này có một số điều khoản mâu thuẫn, chồng chéo, tạo ra sự không rõ ràng và gây khó khăn trong quá trình thực hiện. Nếu xử lý được những mâu thuẫn chồng chéo này và các luật có thể kết hợp với nhau hài hòa sẽ tạo ra một cơ sở tốt cho nhà đầu tư.

Về hình thức thực hiện PPP, Chính phủ Trung Quốc khuyến khích thực sự tham gia của khu vực tư nhân thông qua một công ty cổ phần, các công ty này lại chịu sự quản lý thường xuyên bởi các đối tác công.

Nguồn tài trợ của nhiều dự án PPP dựa trên các khoản vay và trái phiếu quốc tế, một mặt gây rủi ro ngoại tệ cho Chính phủ, làm tăng nghi ngờ và giảm niềm tin của khu vực tư nhân khi phải chấp nhận rủi ro ngoại tệ. Để tái tài trợ dự án, công ty dự án có thể niêm yết phát hành chứng khoán (nếu có lợi nhuận dương liên tục trong ít nhất 3 năm).

Về cấu trúc tổ chức, ở Trung Quốc chưa thiết lập một đơn vị chuyên trách quản lý về PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ cấp quốc gia chưa có Bộ hay cơ quan Nhà nước nào có thẩm quyền thương thảo và ký kết hợp đồng. Là một đất nước có quy mô lãnh thổ rộng lớn và đặc điểm địa hình phức tạp, các dự án đầu tư theo hình thức PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ thường được thực hiện và quản lý ở cấp tỉnh hơn là cấp trung ương. Các công ty dự án theo hình thức PPP gắn liền với cơ cấu cấp tỉnh và ít chịu ảnh hưởng trực tiếp của chính quyền trung ương. Các chính quyền địa phương đã nỗ lực chi tiết hóa các văn bản pháp

luật cấp trung ương, đặc biệt là vấn đề thủ tục, quy mô mở rộng thị trường, dịch vụ công cho sự tham gia của khu vực tư nhân.

Một khó khăn đối với đầu tư theo hình thức PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ ở Trung Quốc là mức thu phí của Trung Quốc tương đối cao, tương đương nhiều nước phát triển trong khi thu nhập đầu người trung bình của Trung Quốc, đặc biệt ở một số vùng nông thôn, thấp hơn nhiều so với các nước phát triển, trong điều kiện mức độ nhạy cảm về phí giao thông là cao. Như vậy, mức tính toán về lợi ích kinh tế và tài chính dường như chưa đủ để hấp dẫn các nhà đầu tư tư nhân.

Về môi trường pháp lý, một hạn chế khiến PPP kém hấp dẫn các nhà đầu tư tư nhân là thiếu hành lang pháp lý nhất quán, thủ tục rõ ràng và một khuôn khổ thể chế đầy đủ và có hiệu lực. Điều này hạn chế khả năng phát triển PPP tại Trung Quốc.

3.4. Hàn Quốc

Hàn Quốc được coi là nước đi đầu trong việc đẩy mạnh các dự án PPP ở châu Á, bắt đầu chương trình PPP đầu tiên từ năm 1994 với Đạo luật Thúc đẩy vốn tư nhân đầu tư toàn xã hội. Tuy nhiên, chương trình này bị ghi nhận là không thành công vì chỉ có 42 dự án được thực hiện trong vòng 4 năm. Sự phát triển của PPP bị hạn chế do thiếu khuôn khổ pháp lý đầy đủ để các dự án PPP có thể kết hợp được với nhau: cơ chế chia sẻ rủi ro không hấp dẫn các nhà đầu tư tư nhân, thủ tục đấu thầu không rõ ràng, minh bạch, không phù hợp với thông lệ quốc tế nên thiếu động lực cho khu vực tư nhân.

Do những hạn chế trong thực hiện chương trình này và trước những sức ép của khủng hoảng tài chính tiền tệ những năm cuối thập kỷ 90 của thế kỷ trước, chính phủ Hàn Quốc chủ trương mở rộng thị trường cho phát triển hạ tầng giao thông đường bộ do tư nhân tài trợ. Luật PPI mới được ban hành vào cuối năm 1998, trong đó cải thiện các hình thức hợp đồng, đơn giản hóa thủ tục đấu thầu, quy định nghiên cứu khả thi bắt buộc đối với các dự án PPP, quy định cách thức quản lý

các dự án PPP, xác định hệ thống hỗ trợ xử lý rủi ro và thiết lập Trung tâm PPP Hàn Quốc. Với sự ra đời của luật PPI và trung tâm PPP Hàn Quốc (PICKO), tốc độ phát triển của các dự án PPP tăng nhanh chóng. Những thành công trong phát triển một khu vực PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ ở Hàn Quốc được ghi nhận là do:

Thứ nhất, chính sách đối với PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ nói chung và chính sách khuyến khích khu vực tư nhân tham gia vào hình thức này nói riêng. Thủ tục đấu thầu đơn giản, giảm nhiều loại thuế trong đó có miễn thuế VAT và 8% đầu tư được tính vào chi phí (trừ thuế), Chính phủ bảo lãnh cao đối với doanh thu của khu vực tư nhân (thậm chí trong nhiều hợp đồng, bảo lãnh doanh thu lên đến 90%) khiến rủi ro doanh thu hầu như chuyển từ khu vực tư nhân sang phía Chính phủ. Mặc dù nguyên tắc căn bản để thu phí là "người thụ hưởng trả cho hạ tầng", nhưng mức phí giữ ở mức không quá cao chứng tỏ có sự trợ cấp của Chính phủ để bù vào doanh thu từ việc thu phí của khu vực tư nhân.

Thứ hai, cấu trúc quản lý của Nhà nước. Sau khi có luật PPI năm 1998, trung tâm PPP Hàn Quốc (PICKO) ra đời năm 1999 như một cơ quan trung ương có vai trò xúc tiến và phát triển PPP (ở tầm vĩ mô). PICKO có vai trò: Hỗ trợ phối hợp kế hoạch tổng thể cho PPP, đánh giá đấu thầu, xây dựng hợp đồng, áp dụng giấy phép, xúc tiến PPP và thu hút đầu tư tư nhân, nghiên cứu khả thi và đào tạo trong lĩnh vực PPP. PICKO được sát nhập với Trung tâm quản lý đầu tư Nhà nước và tư nhân năm 2005 thành Trung tâm quản lý đầu tư hạ tầng Nhà nước và tư nhân (PIMAC), có vai trò như một đơn vị liên ngành, bao gồm 3 bộ phận: Bộ phận đánh giá đầu tư công cộng thực hiện nghiên cứu tiền khả thi và đánh giá nghiên cứu khả thi nhằm tăng cường hiệu quả tài chính của đầu tư công. Bộ phận quản lý sự tham gia của tư nhân vào lĩnh vực hạ tầng chịu trách nhiệm về kế hoạch PPP hàng năm, đánh giá dự án PPP, hỗ trợ quản lý dự án PPP và nghiên

cứu về hệ thống PPP. Bộ phận đánh giá chương trình có trách nhiệm về thực hiện chương trình và quản lý thực hiện chương trình. PIMAC có ảnh hưởng ở tầm Chính phủ như các bộ chuyên ngành.

4. Các bài học kinh nghiệm đối với Việt Nam

Vương quốc Anh và Úc (những nước phát triển đi đầu và khá thành công trong phát triển PPP trong đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông), Hàn Quốc (một trong những nước tiên phong về PPP ở châu Á) hay Trung Quốc (một nền kinh tế mới nổi, đang trong giai đoạn chuyển đổi, có các điều kiện tương đồng với Việt Nam) là những trường hợp điển hình về áp dụng PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ. Nghiên cứu hình thức PPP tại những nước này có thể rút ra những bài học kinh nghiệm đối với Việt Nam.

Thứ nhất, về khung pháp lý và chính sách đối với PPP

Khuôn khổ pháp lý và chính sách đầy đủ, minh bạch, sự nhất quán về mặt chính sách, tính tin cậy và ổn định của khung pháp lý là điều kiện quan trọng để phát triển PPP. Với các nước có nền kinh tế đang chuyển đổi như Trung Quốc và Việt Nam, rủi ro cao về môi trường luật pháp, những bất cập về pháp lý sẽ hạn chế sự tham gia của khu vực tư nhân vào các dự án PPP. Hơn nữa việc chuyển các doanh nghiệp Nhà nước sang hoạt động theo đúng cơ chế thị trường là rất quan trọng để giảm thiểu sự thiếu minh bạch. Các chính sách nên hướng tới khuyến khích khu vực tư nhân để thu hút sự tham gia của khu vực này (đây là một trong những lý do chính của sự phát triển PPP do sự tham gia mạnh mẽ của khu vực tư nhân như trường hợp Hàn Quốc). Tuy nhiên cũng cần thận trọng tránh ưu đãi quá mức bởi chính những chính sách này có thể là nguy cơ của sự thiếu bền vững từ góc độ ngân sách Nhà nước do gánh nặng tài trợ cho các dự án PPP thông qua các hình thức bảo lãnh của chính phủ, trợ cấp phí đường bộ trong giai đoạn vận hành hay ưu đãi thuế cho khu vực tư nhân làm giảm thu ngân sách. Để khuyến khích

và tạo điều kiện cho hình thức PPP trong đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ phát triển, Việt Nam cần sớm xây dựng và hoàn thiện các chính sách liên quan đến PPP, bao gồm các chính sách chung và các chính sách riêng cho từng lĩnh vực, loại hình và giai đoạn thực hiện dự án đầu tư theo hình thức PPP,...

Hiện nay Việt Nam mới có “Quyết định về việc ban hành Quy chế thí điểm đầu tư theo hình thức PPP” hướng dẫn trực tiếp việc thực hiện đầu tư theo hình thức PPP. Để xây dựng khung pháp lý đầy đủ cho PPP, cần thiết xây dựng Nghị định về PPP, sau đó là Luật về đầu tư theo hình thức PPP để quy định và hướng dẫn việc áp dụng hình thức PPP thống nhất trên phạm vi toàn quốc.

Thứ hai, về cơ quan quản lý Nhà nước đối với PPP

Trong khi cơ quan quản lý PPP của Anh và Hàn Quốc đóng góp rất nhiều vào sự thành công trong phát triển PPP tại hai nước này, thì chính sự thiếu vắng một đơn vị quản lý PPP cấp trung ương là một trong những nguyên nhân cản trở sự phát triển PPP tại Trung Quốc. Có thể khẳng định thành công của các dự án PPP tại Anh và Hàn Quốc gắn liền với vai trò của các cơ quan quản lý Nhà nước đối với PPP. Ở Anh, có đến 3 cơ quan cùng tham gia quản lý, hỗ trợ các dự án PPP trong ngành đường bộ: Cơ quan đường quốc lộ Anh quản lý hợp đồng cho các dự án quốc lộ, Cơ

quan hợp danh Anh phát triển chính sách PPP, đánh giá, hỗ trợ thực hiện và đồng tài trợ các dự án PPP, Đơn vị PPP hướng dẫn, quản lý, cung cấp thông tin và phê duyệt dự án PPP. Ở Hàn Quốc, Trung tâm quản lý đầu tư hạ tầng Nhà nước và tư nhân PIMAC có ảnh hưởng tầm Chính phủ và có vai trò lập kế hoạch quốc gia, đánh giá dự án, hỗ trợ quản lý và nghiên cứu chính sách về PPP. Điều này cho thấy vai trò của một cơ quan quản lý tầm quốc gia đối với sự phát triển của PPP trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ, từ việc lập kế hoạch phát triển PPP trên phạm vi quốc gia, hỗ trợ quản lý dự án PPP về kỹ thuật, hành chính, xúc tiến dự án PPP, nghiên cứu về hệ thống PPP và đào tạo về PPP.

Ở Việt Nam cho đến nay chưa có một cơ quan quản lý chuyên trách về PPP đủ tầm để đảm bảo quản lý chung với các hoạt động và các dự án đầu tư theo hình thức PPP trên phạm vi toàn quốc. Cần thiết phải xây dựng bộ máy quản lý Nhà nước đối với PPP đảm bảo quản lý có hiệu lực đối với hình thức PPP xuyên suốt từ trung ương đến địa phương.

Thứ ba, vai trò của khu vực tư nhân

Lý luận và thực tiễn chỉ ra rằng trong đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ theo hình thức PPP, khu vực tư nhân có vai trò là nhà đầu tư tìm kiếm lợi nhuận và các cơ hội, là người xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ đồng thời là người cung cấp dịch vụ. Động lực tham gia vào

PPP của khu vực tư nhân là kỳ vọng có được lợi nhuận một cách bền vững và các cơ hội kinh doanh mới. Để có thể tham gia thành công vào PPP, đối tác tư nhân phải có năng lực tài chính đủ mạnh, năng lực chuyên môn và năng lực quản lý.

Nghiên cứu trường hợp của Hàn Quốc cho thấy các nhà thầu trong nước mạnh chứng tỏ năng lực trở thành đối tác tham gia vào PPP. Ở Việt Nam thiếu vắng các nhà thầu mạnh tư nhân trong nước nên chúng ta cần thu hút các nhà đầu tư nước ngoài hoặc chuyển đổi triệt để các doanh nghiệp Nhà nước, đồng thời với việc củng cố mạnh mẽ khu vực tư nhân. Giống như Trung Quốc và các nước đang phát triển khác, những thách thức chính đối với khu vực tư nhân khi tham gia vào hình thức PPP ở Việt Nam bao gồm: khu vực tư nhân thiếu năng lực chuyên môn để tiến hành PPP, thiếu khả năng cạnh tranh để tham gia đấu thầu và cung ứng dịch vụ một cách đáng tin cậy. Để trở thành một bên đối tác tích cực, tham gia mạnh mẽ vào PPP và thành công trong các dự án đầu tư theo hình thức PPP, khu vực tư nhân cần tăng cường năng lực tài chính, chuyên môn và quản lý của mình. Có động lực không đủ để dẫn tới thành công mà cần phải có đủ năng lực thì khu vực tư nhân mới có thể đảm nhiệm vai trò một bên đối tác trong hình thức PPP và đạt được mục tiêu kỳ vọng của mình.

Tài liệu tham khảo

- [1] Bùi Thị Hoàng Lan (2010), Nghiên cứu ứng dụng mô hình PPP trong phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam, Đề tài cấp Bộ B2009-06, Hà Nội.
- [2] Chính phủ (2010), Quyết định số 71/2010/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 09/11/2010.
- [3] Đinh Kiên (2010), Nghiên cứu các giải pháp thu hút vốn đầu tư xây dựng công trình giao thông theo hình thức BOT. (Đề tài cấp bộ).
- [4] Nguyễn Thị Kim Dung (2008), Quan hệ PPP trong cung cấp một số loại dịch vụ công cơ bản, Đề tài cấp Bộ.
- [5] ADB (2008), Public Private Partnership handbook, Publication stock No.071107, Philippnes.
- [6] ADB-WB-JBIC (2008), Kỳ yếu hội thảo “PPP trong việc cung cấp dịch vụ cơ sở hạ tầng cho người nghèo ở Việt Nam”, Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh.
- [7] Banks, B. (2008), Các dự án PPP trong lĩnh vực đường bộ của Australia - Nghiên cứu Dự án Airport Link, bài viết tại Hội thảo Hợp tác công - tư, TP. Hồ Chí Minh.
- [8] Ho Paul, H.K. (2006): Development of PPP in China, Survey-ors Times, Vol.15, No 10.. Kauff-mann,C. (2008): , PPP Forum in Vietnam, Hanoi.
- [9] Yescombe, E.R. (2007): Public-Private Partnerships, Principles of Policy and Finance

PHÂN TÍCH CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG VÀ GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG SỰ THAM GIA CỦA CỘNG ĐỒNG TRONG PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG NÔNG THÔN TỈNH ĐỒNG NAI

THS. NGUYỄN XUÂN QUYẾT

Học viện Nông nghiệp Việt Nam

PGS.TS. ĐINH TUẤN HÀI

Trường Đại học Kiến Trúc Hà Nội

(Ngày nhận bài: 04/8/2024, ngày sửa bài: 10/8/2024, ngày duyệt đăng: 15/8/2024)

Tóm tắt: Tính đến cuối năm 2023 toàn tỉnh Đồng Nai có 8.506 km đường giao thông nông thôn (Đường liên xã, liên thôn, liên xóm, ngõ hẻm và đường trục chính nội đồng). Nhưng tỷ lệ đã bê tông/ nhựa hoá/ cứng hoá chỉ chiếm 51,8%. Sự tham gia của cộng đồng vừa qua đã và đang góp phần đẩy nhanh tốc độ phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn, dưới các hình thức tham gia: đóng góp tiền bạc, ngày công, vật liệu tại chỗ, đất đai,... với mức độ và kết quả tham gia còn hạn chế so với nhu cầu và khả năng. Bài viết phân tích yếu tố ảnh hưởng đến sự tham gia và đề xuất một số giải pháp nhằm tăng cường sự tham gia của cộng đồng trong phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn ở Đồng Nai nói riêng và Việt Nam nói chung, bên cạnh việc kế thừa các bài học và kinh nghiệm thực tiễn ở Việt Nam và nước ngoài.

Từ khóa: Sự tham gia, cộng đồng, CSHT GTNT.

Abstract: Until to 2023, Dongnai Province has 8,506km of rural traffic infrastructure (included between village, inter-hamlet, hamlets, alleys and interior fields). But concreted/ asphalt/ surface treatment ratio is only 51,8%. The participation of community was contributing to hasten the development of traffic's infrastructure for rural areas as money, materials, workdays, lands,... But the result is limit to comparision with the needs and abilities of community. The article mention influence of factors and propose solotion basic for encourage and increase the participation of community in the development of traffic's infrastructure for rural areas in Dong Nai and Vietnam, in common with experiences and really lesson of Vietnam and foreign countries.

Keywords: Participation, community, rural traffic infrastructure.

1. Đặt vấn đề

Qua tổng kết việc thực hiện thí điểm Nghị quyết số 26/NQ-TW về "Nông nghiệp nông dân và nông thôn" (BCH TƯ Đảng, 2008) và Quyết định số 800/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng nông thôn mới giai đoạn 2010-2020 (TTCP, 2010) cho thấy Chương trình phát triển nông thôn đã đạt được một số thành tựu bước đầu nhưng nhìn chung đại bộ phận vùng nông thôn kinh tế - xã hội (KT-XH) còn kém phát triển. Một trong những nguyên nhân là sự yếu kém về hệ thống cơ sở hạ tầng (CSHT) giao thông nông thôn (GTNT).

Chỉ tính đến cấp xã thì hệ thống đường huyện và đường xã hiện nay là khoảng 176.863 km, chiếm 60,57%

tổng chiều dài mạng lưới đường bộ, trong đó đường huyện 45.999 km, chiếm 15,75%; đường xã 130.864 km, chiếm 44,81%. Ngoài ra, còn một mạng lưới đường thủy với hệ thống sông kênh rạch dày đặc vào loại tốt nhất trong khu vực. Giá trị của hệ thống GTNT lên tới nhiều tỷ đô la nếu không được khai thác, quản lí, bảo trì tốt sẽ là một sự lãng phí rất lớn và ảnh hưởng đến số đông người hưởng lợi (Sông Đông, 2008).

Từ nay đến 2030 Việt Nam cần khoảng 150 - 160 tỉ USD cho đầu tư CSHT (Trong đó điện 40 tỉ, đường bộ 53 tỉ, đường sắt 3 tỉ và cảng biển là 25 tỉ). Như vậy, mỗi năm cần khoảng 15 - 16 tỉ USD (Bộ GTVT, 2011). Với khả năng hiện nay các nguồn vốn truyền thống của nhà nước như vốn

ngân sách, ODA, trái phiếu,... cũng chỉ đáp ứng được khoảng 50% nhu cầu đầu tư. Nhà nước không thể nào đủ khả năng xây dựng CSHT cho mọi cấp độ nên việc tham gia của mọi thành phần là tất yếu.

Hơn nữa, CSHT nông thôn phục vụ chính cho người dân nông thôn, cộng đồng nông thôn nên tham gia của cộng đồng bảo đảm sự bền vững của nó. Muốn huy động sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT thì trước hết cần nghiên cứu các cơ sở lý luận và thực tiễn để đưa ra các giải pháp, các chính sách phù hợp nhằm tránh những sai sót và không đầy đủ.

Trên cơ sở đánh giá thực trạng sự tham gia, và phân tích các nhân tố tác động đến sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT thời gian

qua, bài viết đề xuất một số giải pháp chủ yếu nhằm tăng cường sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT ở Đồng Nai nói riêng và Việt Nam nói chung.

2. Cách tiếp cận và phương pháp nghiên cứu

Tiếp cận hệ thống, tiếp cận thể chế và tiếp cận có sự tham gia được sử dụng xuyên suốt quá trình nghiên cứu. Nghiên cứu phân tích thực trạng sự tham gia của cộng đồng (người dân, chính quyền, các tổ chức liên quan), tập trung vào nhu cầu của sự tham gia, hình thức, nội dung tham gia. Tiếp đó là thực trạng sự tham gia: mức độ tham gia, kết quả tham gia của cộng đồng,...các nhân tố ảnh hưởng đến sự tham gia và thảo luận các bất cập, tồn tại liên quan đến việc kêu gọi sự tham gia, để từ đó đề xuất các giải pháp.

Số liệu sử dụng trong nghiên cứu này bao gồm các số liệu thứ cấp đã được công bố chính thức, các công trình nghiên cứu và các báo cáo đánh giá có liên quan của các Bộ, ngành (chủ yếu của Bộ Giao thông Vận tải và Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn). Và các số liệu do tác giả khảo sát 438 hộ cộng đồng trên địa bàn nghiên cứu, tổng hợp và phân tích số liệu, kết hợp với tra khảo từ Sở Thống kê, Sở GTVT Đồng Nai...

3. Kết quả nghiên cứu và thảo luận

3.1. Thực trạng sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT Đồng Nai

3.1.1. Hiện trạng và nhu cầu phát triển CSHT đường GTNT

a) Thực trạng CSHT đường GTNT của Đồng Nai

Là một trong những tỉnh đi đầu cả nước về phát triển nông thôn mới với việc tập trung cao cho phát triển CSHT đường GTNT, tính đến cuối năm 2023 toàn tỉnh Đồng Nai có 1.374 km đường liên xã (đã bê tông / nhựa hóa 946 km, chiếm 69%), 1.592 km đường liên thôn (đã bê tông / nhựa hóa 840 km, chiếm 53%), 2.250 km đường liên xóm (đã cứng hóa 1.156 km, chiếm 51%), 2.182 km đường ngõ hẻm (đã cứng hóa 1.084

km, chiếm 50%) và 1.106 km đường trục chính nội đồng (đã cứng hóa 377 km, chiếm 34%) (¹).

Chất lượng đường GTNT của tỉnh theo đánh giá của cộng đồng, cũng như thống kê khảo sát chất lượng hiện nay là tương đối khá đối với đường trục liên xã, thường do cấp huyện quản lý và phát triển, nên có đầu tư tốt hơn; đường liên thôn, đường liên xóm và đường ngõ hẻm được đánh giá chung là trung bình xấu do phân cấp đầu tư cho cấp xã quản lý và phát triển, nhưng đầu tư còn hạn chế, phạm vi mạng lưới lại rộng hơn,...

b) Nhu cầu phát triển CSHT đường GTNT của Đồng Nai

Phát triển CSHT GTNT hàng năm của Đồng Nai đều tăng; năm 2023 toàn Tỉnh thực hiện được 522,5km đường (trong đó: đường huyện là 179km – tương đương 34,3% và đường xã 343,5km – tương đương 65,7%); năm 2024 kế hoạch thực hiện đã được phê duyệt toàn tỉnh là 665,9km (trong đó: có 212,3 km đường huyện và 453,6km đường xã);

Với thực trạng CSHT GTNT, nhu cầu thiết yếu và tính cấp thiết của CSHT GTNT, cộng đồng người dân thường có xu hướng mong muốn phát triển CSHT GTNT loại đường ngõ hẻm, đường liên xóm và liên thôn; với chính quyền địa phương thường ưu tiên cho phát triển CSHT GTNT mang tính đường trục/ đường liên xã.

Như vậy, xét trên tổng thể thì nhu cầu phát triển CSHT GTNT của Đồng Nai hiện nay là mang tính cấp thiết đối với cộng đồng nói chung.

3.1.2. Thực trạng sự tham gia của cộng đồng

a) Phân tích sự tham gia theo loại hình tham gia

- Cộng đồng đã tham gia cung cấp thông tin,

Khảo sát thực tế 438 hộ cộng đồng tại địa phương cho kết quả là 94,7% hộ có tham gia cung cấp thông tin cho phát triển CSHT GTNT theo từng loại đường giao thông và chỉ có 5,3% hộ không tham gia cung cấp thông tin. Việc tham gia cung cấp thông tin của cộng đồng cho phát triển CSHT GTNT phụ thuộc nhiều vào quyền lợi sát thực của chính cộng

đồng và chính sách kêu gọi sự tham gia; Điều đó có nghĩa là, muốn cộng đồng tham gia, hay kêu gọi cộng đồng tham gia cần cho cộng đồng được quyền lợi mà sự tham gia của họ đem lại cho chính họ; Đồng thời, muốn nâng cao khả năng và hiệu quả của sự tham gia thì việc tuyên truyền, khuyến khích sự tham gia, theo từng loại CSHT GTNT hay từng địa phương là rất quan trọng.

- Cộng đồng đã tham gia đóng góp ý kiến chuyên môn

Cũng từ kết quả khảo sát trên, cho thấy có đến 67,8% số hộ có tham gia vào việc đóng góp ý kiến cho một hay nhiều công đoạn trên phát triển CSHT GTNT (xác định nhu cầu và qui hoạch, xây dựng chính sách và kế hoạch, đóng góp nguồn lực, trực tiếp thi công xây lắp, kiểm tra giám sát, tổ chức vận hành và bảo trì bảo dưỡng, thụ hưởng và đánh giá hiệu quả). Việc tham gia của cộng đồng trong đóng góp ý kiến chủ yếu mang tính tự nguyện, vì người tham gia phải có hiểu biết nhất định về vấn đề mà mình tham gia đóng góp ý kiến. Vì vậy, có 32,2% số hộ được khảo sát không tham gia đóng góp ý kiến cho bất kỳ công đoạn nào của qui trình phát triển CSHT GTNT, do họ nghĩ rằng không lắm rõ, và hoặc không có chuyên môn sâu.

Như vậy, việc tham gia đóng góp ý kiến cho phát triển CSHT GTNT phụ thuộc vào việc xác định trách nhiệm, quyền lợi và sự hiểu biết của cộng đồng đối với từng công đoạn trong phát triển CSHT GTNT; Với trách nhiệm và quyền lợi càng sát với nhu cầu của cộng đồng thì sự tham gia càng cao và ngược lại; Sự hiểu biết của cộng đồng phù hợp với từng nhu cầu đóng góp ý kiến sẽ quyết định chất lượng của sự tham gia.

- Cộng đồng đã tham gia xây dựng cơ chế chính sách

Tham gia xây dựng cơ chế chính sách là việc một bộ phận cộng đồng người dân tham gia vào các công đoạn xây dựng cơ chế chính sách cho phát triển CSHT GTNT, bao gồm: cơ chế tham gia và kêu gọi đầu tư, cơ chế chính sách kêu gọi sự tham gia, cơ chế tham gia, quyền lợi và

¹ Sở Giao thông tin Đồng Nai (2013), *Thống kê hiện trạng đường huyện đến cuối năm 2013*

trách nhiệm của các của các tổ chức, người dân, cộng đồng,... trong phát triển và xây dựng CSHT GTNT. Việc xây dựng cơ chế chính sách từ lâu nay luôn được hiểu là việc làm của chính quyền địa phương, của tổ chức cộng đồng.

Việc tham gia xây dựng cơ chế chính sách cho phát triển CSHT GTNT phụ thuộc vào sự hiểu biết của cộng đồng đối với từng nội dung trong phát triển CSHT GTNT, việc xác định trách nhiệm, quyền lợi của bản thân cộng đồng và công tác tuyên truyền kêu gọi sự tham gia; Sự hiểu biết của cộng đồng phù hợp với từng nhu cầu xây dựng cơ chế chính sách sẽ quyết định chất lượng của sự tham gia; Việc xác định trách nhiệm và quyền lợi của cộng đồng tham gia sẽ tác động đến mức độ và tinh thần tham gia tự nguyện; công tác tuyên truyền sẽ nâng cao sự hiểu biết và cung cấp thông tin, tác động thúc đẩy sự tham gia của cộng đồng.

- *Cộng đồng tham gia đóng góp vật chất (tiền bạc, lao động, vật liệu, đất đai,...) cho phát triển CSHT GTNT*

Tham gia đóng góp vật chất (tiền bạc, lao động, vật liệu, đất đai,...) là hoạt động tham gia thiết thực và thường được các tổ chức cộng đồng, chính quyền địa phương áp dụng nhất. Đồng thời các đóng góp về vật chất là loại đóng góp được các đối tượng tham gia quan tâm nhất cả về mức độ tham gia, số lượng tham gia và hiệu quả sử dụng;

+ *Với các khoản đóng góp bằng tiền*, là loại đóng góp mang yếu tố kinh tế thiết thực; từ năm 2006-2010 số tiền mà nhân dân đóng góp là hơn 38,7 tỷ đồng chia đều cho các năm; Theo báo cáo thực hiện năm 2012, cộng đồng người dân toàn tỉnh đóng góp được 97,64 tỷ đồng (chiếm 18% tổng số vốn đầu tư) cho phát triển 432,69km CSHT GTNT đường xã trở xuống; năm 2013 con số này là 89,93 tỷ đồng (chiếm 25,7% tổng số vốn đầu tư) cho phát triển 343,5km CSHT GTNT đường xã trở xuống và kế hoạch năm 2014 dự kiến kêu gọi đóng góp 111,6 tỷ đồng cho kế hoạch phát triển 453,6km đường GTNT cấp xã trở xuống. Số tiền đóng góp này chưa kể đến các khoản đóng góp tự nguyện của người dân cho sửa chữa

và phát triển các loại CSHT GTNT mang tự phát của cộng đồng không được thống kê bởi cấp tỉnh và hoặc các dự án sửa chữa, phát triển CSHT GTNT tự nguyện bởi cộng đồng người dân và các đơn vị tổ chức địa phương không báo cáo. (*Nguồn: Sở Giao thông Đồng Nai*)

+ *Với các khoản đóng góp bằng lao động và vật liệu*, là loại đóng góp mang yếu tố hoạt động cộng đồng; hầu hết các DACT phát triển CSHT GTNT cấp xã đều có sự tham gia đóng góp ngày công từ cộng đồng, đặc biệt là khâu qui hoạch và tham gia thi công; Việc tham gia đóng góp ngày công thể hiện tính cộng đồng cao bởi mô hình hoạt động tập thể của thời kỳ XHCN, với đặc điểm làm chung, ăn chung ở chung,... của cộng đồng và được xem là một hình ảnh tốt của tinh thần đoàn kết dân tộc. Hiện nay, các loại đóng góp này vẫn còn phổ biến, nhưng mức độ và tinh thần tham gia vừa mang tính tự nguyện, vừa mang tính trao đổi hay bắt buộc (không đóng góp tiền bạc thì đóng góp ngày công,...).

+ *Với các hoạt động tham gia đóng góp về đất đai*, là loại đóng góp phổ biến đối với phát triển mở rộng CSHT giao thông nói chung và GTNT nói riêng. Với Luật đất đai hiện nay thì việc tham gia này có thể mang tính tự nguyện (hiến đất), vừa mang tính trao đổi (dền bù). Do vậy, phát sinh các vấn đề khiếu nại, khiếu kiện, tranh chấp, tiêu cực,... làm chậm tiến độ là phổ biến trong quá trình xây dựng phát triển CSHT GTNT nói chung...

Nói tóm lại, trong quá trình tham gia đóng góp cho phát triển CSHT GTNT, thì việc tham gia đóng góp của cộng đồng là không giới hạn về loại hình tham gia. Do vậy, trong quá trình kêu gọi sự tham gia của cộng đồng, tổ chức cộng đồng/ tổ chức chính quyền địa phương cần lưu ý nghi nhận và mở rộng mọi hình thức tham gia, tạo điều kiện cho cộng đồng tham gia được tự lựa chọn hình thức tham gia, lựa chọn kiểu tham gia phù hợp với điều kiện và từng các thể cộng đồng, nhằm khai thác tối đa sự tham gia của cộng đồng.

b) Phân tích sự tham gia theo mức độ kết quả tham gia

Theo kết quả khảo sát điểm 438

hộ cộng đồng tại địa bàn nghiên cứu có đến 98,4% số hộ tham gia đóng góp, đặc biệt có những địa phương kết quả khảo sát là 100% đóng góp, như Xuân Lộc và Trảng Bom,... chi tiết khảo sát sự tham gia của cộng đồng đối với các hoạt động tham gia đóng góp vật chất (tiền bạc, lao động, vật liệu, đất đai,...) cho phát triển CSHT GTNT như sau:

- *Với đóng góp bằng tiền*, có tổng số 376 hộ tham gia (chiếm tỷ lệ 85,8% số hộ được khảo sát), góp được 930 triệu đồng, trong đó: cao nhất là Trảng Bom với 154 hộ (97,5%), góp 353,5 triệu đồng; Nhơn Trạch 76 hộ (96,2%), góp 278,4 triệu đồng; Xuân Lộc 89 hộ (78,8%), góp 166,1 triệu đồng; Cán bộ huyện/ tỉnh 19 hộ (76%), góp 64,3 triệu đồng và Vĩnh Cửu 38 hộ (60,3%), góp 67,8 triệu đồng. Kết quả tham gia đóng góp tiền cho phát triển CSHT GTNT là khá cao, với hầu hết cộng đồng người dân địa phương đều tích cực tham gia nếu có điều kiện và việc tổ chức sự tham gia công khai minh bạch; Khảo sát thực địa cho thấy các địa phương đạt hiệu quả tham gia cao là các địa phương có điều kiện kinh tế tốt và công tác khuyến khích sự tham gia mang tính công khai minh bạch tốt.

- *Với đóng góp bằng lao động (ngày công)*, tổng số hộ tham gia là 435 hộ tham gia (chiếm tỷ lệ 99,3% số hộ được khảo sát), góp được 930 ngày công, trong đó: có 3 địa phương có tỷ lệ tham gia đạt 100% là; Nhơn Trạch góp 766,5 ngày công và Trảng Bom góp được 1584,5 ngày công; Vĩnh Cửu có 60 hộ (tỷ lệ 95,2%), góp được 462,5 ngày công; Xuân Lộc 113 hộ, góp 818 ngày công; Nhóm cán bộ với tỷ lệ 100% tham gia giám sát với 232,5 ngày công. Theo kết quả đó có thể thấy ý thức cộng đồng tại địa phương là khá tốt, với tư duy đơn giản là; "không có điều kiện góp tiền bạc thì góp ngày công", ví dụ điển hình như Vĩnh Cửu, với tỷ lệ đóng góp tiền bạc là thấp nhất (với 60,3%), nhưng đóng góp lao động đến 95,8%. Điều này cần lưu ý trong công tác vận động sự tham gia cần biết về điều kiện tham gia của cộng đồng sao cho việc khuyến khích sự tham gia là phù hợp nhất.

- *Với đóng góp bằng vật liệu*,

có tổng số hộ tham gia là 282 hộ (chiếm tỷ lệ 64,4% số hộ được khảo sát), đóng góp các loại vật liệu phục vụ cho xây dựng CSHT GTNT qui đổi tương đương 673,1 triệu đồng, trong đó: Nhơn Trạch 68 hộ (86,1%), vật liệu chủ yếu là đất, đá lát đường, xi măng và cây kè,... trị giá là 358 triệu đồng; Xuân Lộc 76 hộ (78,8%), vật liệu chủ yếu là cát và đá làm đường,... trị giá là 109 triệu đồng; Trảng Bom 85 hộ (53,8%), góp chủ yếu là đá, đất và gạch vỡ,... trải đường, với trị giá 113,7 triệu đồng; Vĩnh Cửu có 33 hộ (52,4%), góp chủ yếu là gạch vỡ, đá trải đường,... với trị giá là 37,4 triệu đồng; Các cán bộ huyện/ tỉnh của địa phương cũng tích cực đóng góp làm gương cho tập thể với 80% hộ tham gia đóng góp các loại vật liệu có thể với trị giá là 55,2 triệu đồng. Tỷ lệ tham gia của loại hình đóng góp này khá thấp thấp hơn các hình thức tham gia khác chủ yếu là do điều kiện tham gia của các hộ người dân cộng đồng là khác nhau, với tư tưởng "có gì góp lấy".

- Với đóng góp bằng đất, có 310 hộ tham gia (tương đương 70,8% hộ được khảo sát), đóng góp được 2953,8 mét đất, trong đó: Cao nhất là Nhơn Trạch có 65 hộ (82,3%), với 965,8m; Xuân Lộc 86 hộ (78,8%), góp 640m; Trảng Bom 108 hộ, góp 865,2m; Vĩnh Cửu có 30 hộ (47,6%), góp 229,8m và cán bộ huyện/ tỉnh có 21 hộ (84%), góp 253m. Việc đóng góp/ hiến đất

cho phát triển CSHT GTNT của địa phương là khá tốt, với mức độ đóng góp phụ thuộc vào nhu cầu của phát triển CSHT GTNT và công tác tuyên truyền vận động người dân. Mặc dù hàng năm tỷ lệ khiếu kiện khiếu nại về đền bù và GPMB trong xây dựng đường giao thông nói riêng là phổ biến, tuy nhiên việc khuyến khích người dân hiến đất cho xây dựng mở rộng đường xá tại khu vực nông thôn lại rất hiệu quả, đặc biệt là ở các địa phương có phong trào xây dựng nông thôn mới tốt, có tinh thần cộng đồng cao.

3.2. Các nhân tố ảnh hưởng đến sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT

Đánh giá các yếu tố tác động đến sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT là cần thiết, nhằm góp phần củng cố và đề ra các giải pháp tăng cường sự tham gia. Việc đánh giá các yếu tố tác động dựa vào số liệu khảo sát và phân tích định tính, kết hợp định lượng.

Sử dụng mô hình hồi quy Binary Logistic (Công thức 2.1) và Hàm phi tuyến đa biến với các thống số như sau:

$$\ln \left[\frac{P(Y_j = 1)}{P(Y_j = 0)} \right] = \beta_0 + \sum_{i=1}^n \beta_i X_i$$

(Công thức 2.1)

Trong đó:
+ P(Y₁=1) là: xác suất cộng đồng

có tham gia
+ P(Y₁=0) là: xác suất cộng đồng không tham gia
+ β (0, i = 1÷n) là: mức độ tác động
+ X_i là: các biến độc lập, với quy ước:

- X₁- độ tuổi
- X₂- giới tính (nam/ nữ)
- X₃- trình độ chuyên môn (sơ cấp, trung cấp, cao đẳng, đại học, trên đại học)
- X₄- trình độ văn hoá (tiểu học trở xuống, trung học cơ sở, trung học phổ thông)
- X₅- số lao động chính trong hộ
- X₆- loại kinh tế hộ (nghèo, cận nghèo, trung bình, khá)
- X₇- có người trong hộ làm cán bộ
- X₈- Thu nhập bình quân trên lao động
- X₉- Tỷ lệ thu nhập từ nông nghiệp
- X₁₀- Điều kiện địa bàn vùng sinh sống (đồng bằng, trung du, đồi núi)

Sử dụng chương trình SPSS 22.0 để phân tích mô hình, với thông tin khảo sát 438 hộ cộng đồng cho kết quả như sau:

a) Phân tích hồi quy Binary Logistic xác định các nhân tố ảnh hưởng đến sự tham gia góp tiền của cộng đồng cho phát triển CSHT GTNT

Trong đó:
+ P(Y₁=1) là: xác suất cộng đồng có tham gia đóng góp tiền
+ P(Y₁=0) là: xác suất cộng đồng không tham gia đóng góp tiền

Variables in the Equation							
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1a	x1	.015	.014	1.180	1	.277	1.015
	x2	-.184	.297	.383	1	.536	.832
	x3	.075	.206	.131	1	.718	1.077
	x4	.125	.297	.177	1	.674	1.133
	x5	-.128	.121	1.128	1	.288	.880
	x6	.425	.245	3.012	1	.083	1.530
	x7	-.061	.405	.023	1	.881	.941
	x8	-.037	.014	6.874	1	.009	.964
	x9	.023	.008	8.281	1	.004	1.024
	x10	-.051	.204	.062	1	.803	.950
	Constant	2.975	1.277	5.428	1	.020	19.582

a. Variable(s) entered on step 1: x1, x2, x3, x4, x5, x6, x7, x8, x9, x10.

+ Kiểm định hồi quy dựa trên mức ý nghĩa (Sig.) của kiểm định Wald cho thấy:

- Từ X_1 , đến X_5 và X_7 có Sig. đều > 0,05. Do đó, các biến tương quan không có ý nghĩa với biến Y_1 , với

độ tin cậy là 95%.

- Biến X_6 có Sig. < 0,1. Do đó, các biến tương quan có ý nghĩa với biến Y_1 , với độ tin cậy là 90%.
- Các biến X_8 và X_9 có Sig < 0,01. Do đó, các biến tương quan

có ý nghĩa với biến Y_1 , với độ tin cậy là 99%.

- + Kiểm định mức độ phù hợp của mô hình

Classification Table ^a					
	Observed		Predicted		
			cong dong co gop tien		Percentage Correct
			khong	co	
Step 1	cong dong co gop tien	khong	0	62	.0
		co	1	375	99.7
	Overall Percentage				85.6

a. The cut value is .500

Với 376 có tham gia đóng góp thì, mô hình dự đoán 375 hộ, vậy tỷ lệ đúng là 99,7%. Còn 62 hộ không tham gia, nhưng mô hình dự đoán tỷ lệ là 0, nên

tỷ lệ đúng là 0%. Do đó tỷ lệ dự báo đúng của toàn mô hình là 85,6%.

Kiểm định Omnibus cho thấy Sig. < 0,05 (độ tin cậy 95%). Như vậy,

các biến độc lập có quan hệ tuyến tính với biến phụ thuộc trong tổng thể. Tức mô hình lựa chọn là tương đối phù hợp.

Omnibus Tests of Model Coefficients				
		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	18.519	10	.047
	Block	18.519	10	.047
	Model	18.519	10	.047
Model Summary				
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square	
1	338.689 ^a	.041	.074	

a. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than .001.

Kết quả: $Y_1 = 2,975 + 0,015X_1 - 0,184X_2 + 0,075X_3 + 0,125X_4 - 0,128X_5 + 0,425X_6 - 0,061X_7 - 0,037X_8 + 0,023X_9 - 0,051X_{10}$

Theo kết quả phân tích, các yếu tố về thu nhập bình quân, tỷ lệ thu nhập từ nông nghiệp và loại kinh tế hộ có tác động trực tiếp đến việc góp tiền của cộng đồng cho phát triển CSHT GTNT.

Trong đó, loại kinh tế hộ/ mức sống (nghèo, cận nghèo, trung bình, khá) có tác động cao nhất đến quyết định đóng góp, vì một mặt kinh tế hộ tốt, thì nguồn đóng góp sẽ tốt và ngược lại, một mặt kinh tế hộ tốt cũng đồng nghĩa với nhu cầu được tham gia cao hơn. Đây được xem như lưu ý khi động viên cộng đồng tham gia đóng góp tiền.

b) Phân tích hồi quy Binary Logistic xác định các nhân tố ảnh hưởng đến sự tham gia góp ngày công của cộng đồng cho phát triển CSHT GTNT

Trong đó:

- + $P(Y_2=1)$ là: xác suất cộng đồng có tham gia đóng góp ngày công
- + $P(Y_2=0)$ là: xác suất cộng đồng không tham gia đóng góp ngày công

Variables in the Equation							
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	x1	.115	.093	1.533	1	.216	1.121
	x2	-.367	1.312	.078	1	.780	.693
	x3	-3.573	1.376	6.745	1	.009	.028
	x4	1.071	1.821	.346	1	.556	2.920
	x5	-.145	.769	.036	1	.850	.865
	x6	-21.962	1676.989	.000	1	.990	.000
	x7	7.424	2.970	6.250	1	.012	1676.550
	x8	.159	.103	2.380	1	.123	1.172
	x9	-.029	.022	1.750	1	.186	.971
	x10	-12.577	1828.568	.000	1	.995	.000
Constant		122.441	8665.420	.000	1	.989	1.497E+53

a. Variable(s) entered on step 1: x1, x2, x3, x4, x5, x6, x7, x8, x9, x10.

+ Kiểm định hồi quy dựa trên mức ý nghĩa (Sig.) của kiểm định Wald cho thấy:

- Từ X_1 , X_2 , X_4 - X_6 và X_8 - X_{10} có Sig. đều > 0,05. Do đó, các biến tương

quan không có ý nghĩa với biến Y_2 , với độ tin cậy là 95%.

- Biến X_7 có Sig. = 0,012 < 0,02. Do đó, các biến tương quan có ý nghĩa với biến Y_2 , với độ tin cậy là 98%.

• Các biến X_3 có Sig < 0,01. Do đó, các biến tương quan có ý nghĩa với biến Y_2 , với độ tin cậy là 99%.

- Kiểm định mức độ phù hợp của mô hình

Classification Table ^a					
	Observed		Predicted		
			cong dong co gop ngay cong		Percentage Correct
			khong	co	
Step 1	cong dong co gop ngay cong	khong	2	4	33.3
		co	0	432	100.0
	Overall Percentage				99.1

a. The cut value is .500

Với 432 có tham gia đóng góp thì mô hình dự đoán đúng 432 hộ, vậy tỷ lệ đúng là 100%. Còn 6 hộ không tham gia, nhưng mô hình dự đoán là

2, tỷ lệ đúng là 33,3%. Do đó tỷ lệ dự báo đúng của toàn mô hình là 99,1%.

Kiểm định Omnibus cho thấy Sig.< 0,01 (độ tin cậy 99%). Như vậy,

các biến độc lập có quan hệ tuyến tính với biến phụ thuộc trong tổng thể. Tức mô hình lựa chọn là phù hợp.

Omnibus Tests of Model Coefficients					
Step 1		Chi-square	df	Sig.	
	Step	32.654	10	.000	
	Block	32.654	10	.000	
	Model	32.654	10	.000	
Model Summary					
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square		Nagelkerke R Square	
1	30.749 ^a	.072		.533	

a. Estimation terminated at iteration number 20 because maximum iterations has been reached. Final solution cannot be found.

Kết quả: $Y_2 = 122 + 0,115X_1 - 0,367X_2 - 3,573X_3 + 1,071X_4 - 0,145X_5 - 21,962X_6 + 7,424X_7 + 0,159X_8 - 0,029X_9 - 12,577X_{10}$

Kết luận, yếu tố trình độ chuyên môn và hộ có người là cán bộ có tác động trực tiếp đến việc góp tiền của cộng đồng cho phát triển CSHT GTNT. Trong đó, trình độ chuyên môn có tác động khá cao đến quyết định tham gia của cộng đồng, vì người có trình độ

thường tự tin tham gia hơn và ngược lại; Các hộ có người làm cán bộ thường công tác tuyên truyền sự tham gia tốt hơn với yếu tố "cán bộ làm gương", nên việc kêu gọi sự tham gia sẽ tốt hơn. Đây có thể xem như giải pháp trong công tác tăng cường sự tham gia. Đồng thời, trình độ chuyên môn cần được khảo sát trước khi kêu gọi sự tham gia, nhằm nâng cao được hiệu quả tăng cường sự tham gia, cũng như nâng cao hiệu

quả quản lý và sử dụng sự tham gia lao động của cộng đồng tham gia.

c) Phân tích hồi quy Binary Logistic xác định các nhân tố ảnh hưởng đến sự tham gia góp vật liệu của cộng đồng cho phát triển CSHT GTNT

- Trong đó:
- + $P(Y_3=1)$ là: xác suất cộng đồng có tham gia đóng góp vật liệu
 - + $P(Y_3=0)$ là: xác suất cộng đồng không tham gia đóng góp vật liệu

Variables in the Equation							
Step 1 ^a		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
	x1	.003	.010	.075	1	.784	1.003
	x2	-.265	.217	1.497	1	.221	.767
	x3	.507	.161	9.958	1	.002	1.660
	x4	-.350	.218	2.571	1	.109	.705
	x5	.022	.091	.059	1	.808	1.022
	x6	-.198	.187	1.121	1	.290	.820
	x7	-.057	.310	.033	1	.855	.945
	x8	.006	.012	.297	1	.586	1.006
	x9	.004	.005	.871	1	.351	1.004
	x10	.340	.142	5.734	1	.017	1.405
	Constant	.480	.865	.308	1	.579	1.617

a. Variable(s) entered on step 1: x1, x2, x3, x4, x5, x6, x7, x8, x9, x10.

+ Kiểm định hồi quy dựa trên mức ý nghĩa (Sig.) của kiểm định Wald cho thấy:

- Từ X_1, X_2, X_4-X_9 có Sig. > 0,05. Do đó, các biến tương quan không có ý nghĩa với biến Y_3 , với độ tin

cậy là 95%.

- Biến X_{10} có Sig. = 0,017 < 0,02. Do đó, các biến tương quan có ý nghĩa với biến Y_3 , với độ tin cậy là 98%.
- Các biến X_3 có Sig = 0,002 <

0,01. Do đó, các biến tương quan có ý nghĩa với biến Y_3 , với độ tin cậy là 99%.

+ Kiểm định mức độ phù hợp của mô hình

Classification Table ^a					
	Observed		Predicted		
			cong dong co gop vat lieu		Percentage Correct
			khong	co	
Step 1	cong dong co gop vat lieu	khong	28	131	17.6
		co	27	252	90.3
	Overall Percentage				63.9

a. The cut value is .500

Với 279 có tham gia đóng góp thì, mô hình dự đoán đúng 252 hộ, vậy tỷ lệ đúng là 90,3%. Còn 159 hộ không tham gia, nhưng mô hình dự đoán là

28, tỷ lệ đúng là 33,3%. Do đó tỷ lệ dự báo đúng của toàn mô hình là 63,9%.

Kiểm định Omnibus cho thấy Sig. = 0,002 < 0,01 (độ tin cậy 99%).

Như vậy, các biến độc lập có quan hệ tuyến tính với biến phụ thuộc trong tổng thể. Tức mô hình lựa chọn phù hợp.

Omnibus Tests of Model Coefficients				
		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	27.413	10	.002
	Block	27.413	10	.002
	Model	27.413	10	.002
Model Summary				
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square	
1	546.483a	.061	.083	

a. Estimation terminated at iteration number 4 because parameter estimates changed by less than .001.

Hàm kết quả: $Y_3 = 0,480 + 0,003X_1 - 0,265X_2 + 0,507X_3 - 0,350X_4 + 0,022X_5 - 0,198X_6 - 0,057X_7 + 0,006X_8 + 0,004X_9 + 0,340X_{10}$

Vậy, yếu tố trình độ chuyên môn và điều kiện vùng địa bàn sinh sống (đồng bằng, trung du, đồi núi) của hộ có tác động trực tiếp đến việc góp vật liệu của cộng đồng cho phát triển CSHT GTNT. Trong đó, trình độ chuyên môn có tác động khá cao đến quyết định tham gia, vì người có trình độ chuyên môn thường tham gia được với nhiều cách khác nhau; Việc đóng góp phụ thuộc vào điều kiện khả năng của

hộ, vì cần có vật liệu sẵn có tại chỗ và hoặc có khả năng huy động nguồn. Tuy nhiên, Đây cũng được xem như giải pháp trong công tác tăng cường sự tham gia. Mặc dù vật liệu thường là biện pháp tăng cường cho sự tham gia, trong trường hợp các hình thức tham gia khác hạn chế đối với một số hộ, nhưng với điều kiện đặc thù của từng địa phương thì giải pháp này được xem là rất hiệu quả bởi: khuyến khích được nhiều đối tượng cộng đồng tham gia, bằng nhiều hình thức đóng góp; hạn chế các khó khăn đặc thù của cộng đồng người dân nông thôn là kinh tế yếu kém, trình độ

hạn chế,... tạo sự công bằng trong tham gia, từ đó vừa tăng cường được sự tham gia và nâng cao kết quả tham gia, vừa đảm bảo sự tham gia bền vững của cộng đồng.

d) Phân tích hồi quy Binary Logistic xác định các nhân tố ảnh hưởng đến sự tham gia góp đất đai của cộng đồng cho phát triển CSHT GTNT

Trong đó:

+ $P(Y_4=1)$ là: xác suất cộng đồng có tham gia đóng góp vật liệu

+ $P(Y_4=0)$ là: xác suất cộng đồng không tham gia đóng góp vật liệu

Variables in the Equation							
Step 1 ^a		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
	x1	.002	.011	.047	1	.828	1.002
	x2	-.394	.229	2.943	1	.086	.675
	x3	-.046	.166	.076	1	.783	.956
	x4	.071	.229	.097	1	.755	1.074
	x5	.017	.096	.030	1	.863	1.017
	x6	-.103	.198	.269	1	.604	.902
	x7	.795	.366	4.733	1	.030	2.215
	x8	-.017	.012	2.217	1	.137	.983
	x9	.018	.006	9.724	1	.002	1.018
	x10	.226	.150	2.283	1	.131	1.254
	Constant	2.314	.952	5.900	1	.015	10.111

a. Variable(s) entered on step 1: x1, x2, x3, x4, x5, x6, x7, x8, x9, x10.

+ Kiểm định hồi quy dựa trên mức ý nghĩa (Sig.) của kiểm định Wald cho thấy:

- Từ $X_1, X_3-X_6, X_8, X_{10}$ có Sig. > 0,05. Do đó, các biến tương quan không có ý nghĩa với biến Y_4 , với

độ tin cậy là 95%.

- Biến X_2 và X_7 có Sig. = 0,086 và 0,030 < 0,1. Do đó, các biến tương quan có ý nghĩa với biến Y_4 , với độ tin cậy là 90%.
- Các biến X_9 có Sig. = 0.002 <

0,01. Do đó, các biến tương quan có ý nghĩa với biến Y_4 , với độ tin cậy là 99%.

+ Kiểm định mức độ phù hợp của mô hình

Classification Table ^a					
	Observed		Predicted		
			cong dong co gop dat dai		Percentage Correct
			khong	co	
Step 1	cong dong co gop dat dai	khong	14	117	10.7
		co	11	296	96.4
	Overall Percentage				70.8

a. The cut value is .500

Với 307 có tham gia đóng góp thì, mô hình dự đoán đúng 296 hộ, vậy tỷ lệ đúng là 96,4%. Còn 131 hộ không tham gia, nhưng mô hình dự đoán là

14, tỷ lệ đúng là 10,7%. Do đó tỷ lệ dự báo đúng của toàn mô hình là 63,9%. Kiểm định Omnibus cho thấy Sig. = 0,001 < 0,01 (độ tin cậy 99%).

Như vậy, các biến độc lập có quan hệ tuyến tính với biến phụ thuộc trong tổng thể. Tức mô hình lựa chọn phù hợp.

Omnibus Tests of Model Coefficients				
		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Model	30.498	10	.001
Model Summary				
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square	
1	503.940 ^a	.067	.095	

a. Estimation terminated at iteration number 4 because parameter estimates changed by less than .001.

Hàm kết quả: $Y_4 = 2,314 + 0,002X_1 - 0,394X_2 - 0,046X_3 + 0,071X_4 + 0,017X_5 - 0,103X_6 + 0,795X_7 - 0,017X_8 + 0,018X_9 + 0,220X_{10}$

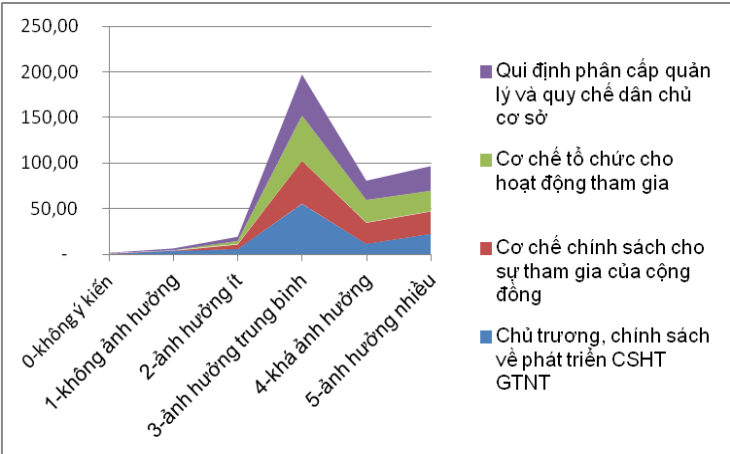
Từ kết quả phân tích, yếu tố tỷ lệ thu từ nông nghiệp và giới tính, hộ có người làm cán bộ có tác động trực tiếp đến việc góp đất đai của cộng đồng cho phát triển CSHT GTNT. Trong đó, hộ có người làm cán bộ đặc điểm giới tính có tác động khá cao đến quyết định tham gia của cộng đồng, vì có khả năng tuyên truyền tốt (Như giải thích ở trên), kể đến là yếu tố giới tính và thu nhập từ nông nghiệp. Điều này lý giải rằng người dân nông thôn, với thu nhập thường thấp và khoản thu thường mang tính nhỏ lẻ hơn thành thị, đồng thời giá đất nông thôn cũng thấp, kết hợp thói quen tiết kiệm, chỉ tiêu với lợi ích trước mắt,... nên việc quyết định góp đất (nếu được) thường dễ dàng hơn khu vực thành thị.

e) Ảnh hưởng của chủ trương, cơ chế chính sách

Mức độ ảnh hưởng của nhóm nhân tố cơ chế chính sách đến sự

tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT là trung bình với đánh giá có độ dốc cao nhất, kể đến là mức độ khá ảnh hưởng và ảnh hưởng nhiều có độ dốc thấp hơn theo tỷ lệ đánh giá của 438 hộ được khảo sát. Các nhân tố tác động được đánh

giá mức độ ảnh hưởng/ tác động để theo xu hướng chung của nhóm và có mức độ so sánh tác động là tương đương nhau về kết quả đánh giá và mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố tác động. (Hình 3.1)



Hình 3.1. Đánh giá Nhân tố cơ chế, chính sách tác động đến sự tham gia của cộng đồng

Nói tóm lại, nhân tố cơ chế có tác động đến sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT, và mức độ tác động/ ảnh hưởng là trung bình

theo kết quả khảo sát. Mức độ tác động của từng yếu tố được thể hiện theo số liệu phân tích.

f) Đánh giá nhóm Nhân tố nguồn nhân lực tác động đến sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT đường GTNT

Mức độ ảnh hưởng/ tác động của nhóm nhân tố nguồn nhân lực đến sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT là trung bình với đánh giá có độ dốc cao nhất, kể đến là mức độ khá ảnh hưởng và ảnh hưởng nhiều có độ dốc thấp hơn theo tỷ lệ đánh giá của 438 hộ được khảo sát. Các yếu tố tác động được đánh giá mức độ ảnh hưởng/ tác động đều theo xu hướng chung của nhóm và cũng có mức độ so sánh tác động là tương đương nhau về kết quả đánh giá, kể cả mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố tác động. (Hình 3.2)

Nói tóm lại, nhân tố nguồn nhân lực có tác động đến sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT, và mức độ tác động/ ảnh hưởng là trung bình theo kết quả khảo sát. Mức độ tác động của từng yếu tố được thể hiện theo số liệu phân tích.

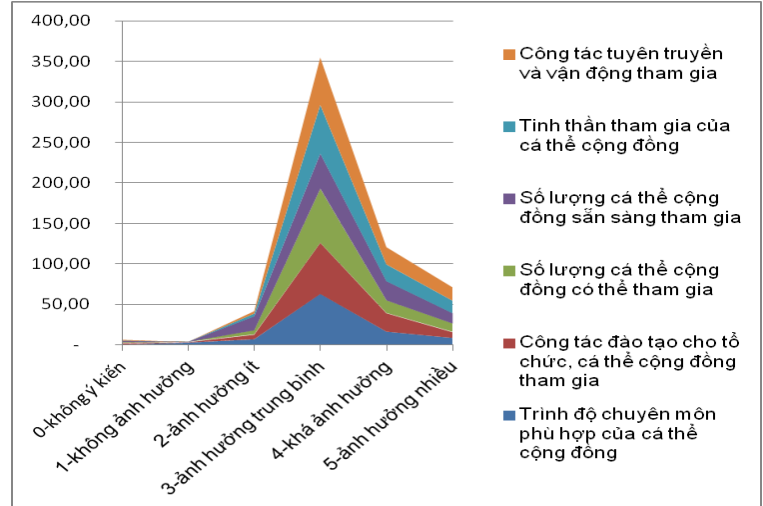
c) Đánh giá nhóm Nhân tố nguồn tài lực (tiền, vật liệu,...) tác động đến sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT đường GTNT

Mức độ ảnh hưởng/ tác động của nhóm nhân tố nguồn tài lực đến sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT là trung bình với đánh giá có độ dốc cao nhất, kể đến là mức độ khá ảnh hưởng và ảnh hưởng nhiều có độ dốc thấp hơn theo tỷ lệ đánh giá của 438 hộ được khảo sát. Các yếu tố tác động được đánh giá mức độ ảnh hưởng/ tác động đều theo xu hướng chung của nhóm và cũng có mức độ so sánh tác động là tương đương nhau về kết quả đánh giá, kể cả mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố tác động. (Hình 3.3)

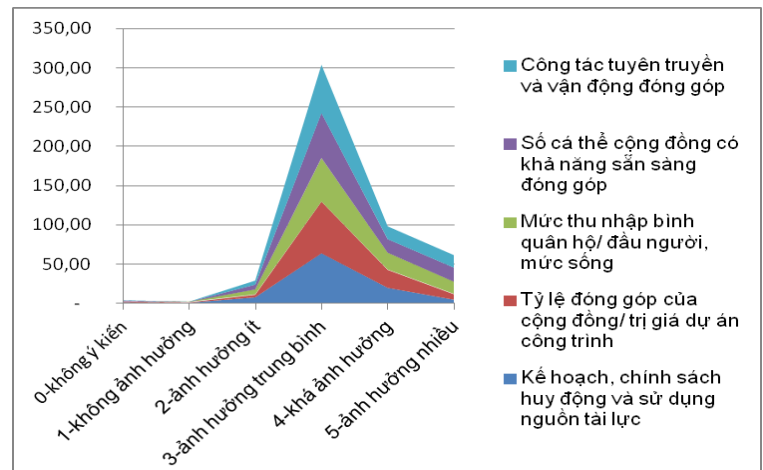
Nói tóm lại, nhân tố nguồn tài lực có tác động đến sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT, và mức độ tác động/ ảnh hưởng là trung bình theo kết quả khảo sát. Mức độ tác động của từng yếu tố được thể hiện theo số liệu phân tích.

d) Đánh giá nhóm Nhân tố điều kiện môi trường tự nhiên và xã hội tác động đến sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT đường GTNT

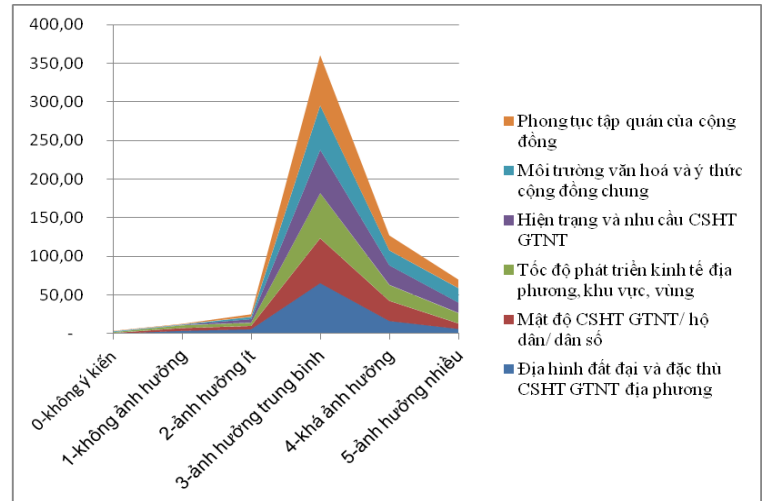
Mức độ ảnh hưởng/ tác động của nhóm nhân tố điều kiện môi trường



Hình 3.2. Đánh giá Nhân tố nguồn nhân lực tác động đến sự tham gia của cộng đồng



Hình 3.3. Đánh giá Nhân tố nguồn tài lực tác động đến sự tham gia của cộng đồng



Hình 3.4. Đánh giá Nhân tố điều kiện môi trường tự nhiên và xã hội tác động đến sự tham gia của cộng đồng

tự nhiên và xã hội đến sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT là trung bình với đánh giá có độ dốc cao nhất, kể đến là mức độ khá ảnh hưởng và ảnh hưởng nhiều có độ dốc thấp hơn theo tỷ lệ đánh giá của 438 hộ được khảo sát. Các

yếu tố tác động được đánh giá mức độ ảnh hưởng/ tác động đều theo xu hướng chung của nhóm và cũng có mức độ so sánh tác động là tương đương nhau về kết quả đánh giá, kể cả mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố tác động. (Hình 3.4)

Nói tóm lại, nhân tố điều kiện tự nhiên và xã hội có tác động đến sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT, và mức độ tác động/ ảnh hưởng là trung bình theo kết quả khảo sát. Mức độ tác động của từng yếu tố được thể hiện theo số liệu phân tích.

3.3. Các giải pháp tăng cường sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT

Quá trình nghiên cứu sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT, kết hợp giữa thực tiễn của cán bộ quản lý trực tiếp tham gia với ý kiến của các chuyên gia, chúng tôi đề xuất một số giải pháp nhằm tăng cường sự tham gia của cộng đồng như sau:

3.3.1. Xây dựng cơ chế tham gia linh hoạt, kết hợp với quy trình tham gia có sự phối hợp chặt chẽ giữa các chủ thể tham gia.

Cơ chế tham gia, kết hợp với quy trình tham gia là yêu cầu bắt buộc, nhằm đảm bảo sự phối hợp chặt chẽ giữa các chủ thể tham gia, qua đó làm tăng tính hiệu quả của sự tham gia, góp phần tạo niềm tin vào tổ chức cộng đồng, tác động trực tiếp đến quyết định tham gia của cộng đồng.

a) Cơ chế tham gia linh hoạt, là việc tổ chức cộng đồng, cá thể cộng đồng và chính quyền cùng nhau thiết lập các quy định nhằm tạo điều kiện tất nhất cho việc tham gia của các chủ thể tham gia, làm thỏa mãn điều kiện tham gia và phù hợp với nhu cầu, đòi hỏi của việc tham gia. Có 4 chủ thể tham gia:

+ **Chính quyền**, chính quyền liên kết với đại diện tổ chức cộng đồng để bàn bạc các cơ chế chính sách cho việc tham gia, bàn bạc xây dựng kế hoạch, cũng như thông qua tổ chức này để triển khai tham vấn cộng đồng. Đồng thời, ghi nhận tập trung các phản ánh về nhu cầu, khiếu nại,... các vấn đề liên quan đến phát triển CSHT GTNT và sự tham gia, cũng như các mục tiêu truyền thông định hướng đến cá thể cộng đồng; Chính quyền thông qua tổ chức đoàn thể nhằm mục đích truyền truyền thông rộng rãi đến cá thể cộng đồng; Chính quyền liên kết với các đơn vị chuyên môn tư vấn

nhằm thực hiện các kế hoạch, dự toán,... liên quan đến kỹ thuật trong phát triển CSHT GTNT và hoặc các vấn đề chuyên môn về tổ chức, quản lý sự tham gia; Chính quyền cần hạn chế việc làm việc trực tiếp với cá thể cộng đồng, vì tích hiệu quả trong khuyến khích sự tham gia và tính cộng khai minh bạch trong thực tiễn.

+ **Đại diện Tổ chức cộng đồng**,

Cơ chế tham gia của Đại diện Tổ chức cộng đồng, là có thể liên kết với chính quyền/ hay tư vấn, xây dựng cơ chế cho sự tham gia và các nội dung liên quan đến phát triển CSHT GTNT; kết hợp với tổ chức đoàn thể và hoặc tự truyền thông, tham vấn và lấy ý kiến cộng đồng cho các vấn đề cần tham vấn rộng rãi, như: cơ chế tham gia, hình thức tham gia, mức độ tham gia,... của cá thể cộng đồng; kết hợp với các đơn vị chuyên môn, tư vấn tham khảo, tham vấn các nội dung liên quan đến chuyên môn liên quan đến phát triển CSHT GTNT, nhằm nâng cao hiểu biết và thông tin truyền thông cộng đồng, đảm bảo tối đa tính công khai minh bạch.

+ **Cá thể cộng đồng**,

Cơ chế tham gia của cá thể cộng đồng, là kết hợp với Tổ chức cộng đồng nhằm tham gia bàn bạc, góp ý, cung cấp thông tin,... về các nội dung liên quan đến sự tham gia và các thông tin liên quan đến phát triển CSHT GTNT; liên kết với tổ chức đoàn thể và đơn vị chuyên môn tư vấn để nắm bắt thông tin liên quan phục vụ cho quyết định tham gia; quyết định mức độ tham gia (tự nguyện/ yêu cầu), hình thức tham gia (trực tiếp/ gián tiếp), nội dung tham gia (góp tiền, góp công,...),... dựa trên các thông tin được cung cấp.

+ **Tổ chức đoàn thể**,

Cơ chế hoạt động là kết hợp với chính quyền tuyên truyền các cơ chế, chính sách,... cho sự tham gia và thông tin về phát triển CSHT GTNT cho Tổ chức cộng đồng (phối hợp tuyên truyền) và cá thể cộng đồng (tuyên truyền mở rộng); tự nguyện tham gia đóng góp như đội quan tiên phong của tổ chức cộng đồng nhằm lôi kéo cá thể cộng

đồng cùng tham gia. Hoạt động mà mức độ hoạt động của tổ chức đoàn thể đa phần dựa trên tinh thần tự nguyện, trừ trường hợp được chính quyền yêu cầu và tổ chức cộng đồng đề xuất.

+ **Đơn vị chuyên môn**, Cơ chế hoạt động là kết hợp với chính quyền tham gia tư vấn, bàn bạc,... các vấn đề liên quan đến chuyên môn; kết hợp với Tổ chức cộng đồng diễn giải, cung cấp các thông tin liên quan đến phát triển CSHT GTNT và hỗ trợ truyền thông giải đáp.

b) Quy trình tham gia linh hoạt

+ Bước 1, là Chính quyền hoặc Đại diện tổ chức cộng đồng đề xuất/ khởi xướng nhu cầu phát triển CSHT GTNT và đề xuất sự tham gia; tham vấn cộng đồng về nhu cầu phát triển CSHT GTNT.

+ Bước 2, là Chính quyền hoặc Đại diện tổ chức cộng đồng tham vấn các đơn vị chuyên môn về các vấn đề liên quan đến phát triển CSHT GTNT và sự tham gia.

+ Bước 3, là Chính quyền hoặc Đại diện tổ chức cộng đồng tham vấn các tổ chức đoàn thể về công tác truyền thông các vấn đề liên quan đến phát triển CSHT GTNT và sự tham gia.

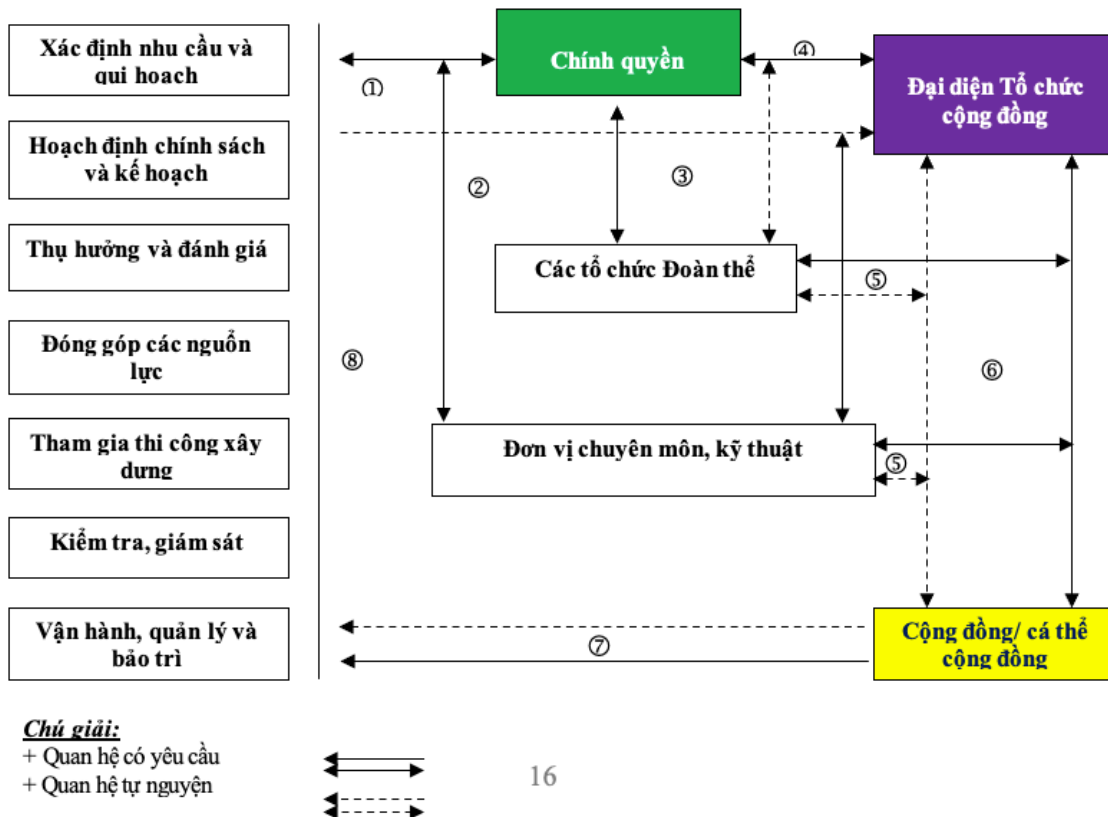
+ Bước 4, là Chính quyền hoặc Đại diện tổ chức cộng đồng thống nhất các vấn đề liên quan đến phát triển CSHT GTNT và sự tham gia.

+ Bước 5, là Tổ chức đoàn thể và hoặc các đơn vị chuyên môn tư vấn kỹ thuật kết hợp với Đại diện tổ chức cộng đồng tiến hành truyền thông các vấn đề liên quan đến phát triển CSHT GTNT và sự tham gia đến cá thể cộng đồng.

+ Bước 6, là Đại diện tổ chức cộng đồng tham vấn các nội dung cần bàn bạc và truyền thông các thông tin liên quan đến phát triển CSHT GTNT và sự tham gia.

+ Bước 7, là Cá thể cộng đồng quyết định tham gia đóng góp trực tiếp vào quá trình phát triển CSHT GTNT.

+ Bước 8, là công tác tổng kết, đánh giá và rút kinh nghiệm cũng như đưa ra bài học cho sự tham gia của các chủ thể tham gia liên quan đến quá trình tham gia phát triển CSHT GTNT và cũng như sự tham gia của các chủ thể.



Sơ đồ 3.1. Quy trình tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT

Nói tóm lại, cơ chế tham gia linh hoạt, kết hợp với qui trình tham gia có sự phối hợp chặt chẽ giữa các chủ thể tham gia là giải pháp quan trọng, như kim chỉ nam cho mọi hoạt động tham gia. Dựa trên cơ chế và qui trình tham gia mà việc tham gia được dễ dàng hơn vừa là cơ sở để xây dựng các kế hoạch hàng động, kế hoạch công việc, vừa là cơ sở đánh giá hiệu quả của sự tham gia, cũng như là cơ sở điều chỉnh và giải quyết linh hoạt các vấn đề không phù hợp với điều kiện, nhu cầu và đòi hỏi của sự tham gia, tạo cơ chế minh bạch cho quá trình tham gia và góp phần tạo niềm tin cho các chủ thể tham gia. Từ đó khuyến khích tăng cường sự tham gia của cộng đồng.

3.3.2. Đổi mới công tác quản lý, cải tiến thủ tục pháp lý và khuyến khích sự tham gia bằng nhiều hình thức tham gia.

Trong thực tiễn của sự tham gia thì ở một số địa phương thuộc Đồng Nai nói riêng và Việt Nam nói chung, vấn đề pháp lý và thủ tục của hoạt động tổ chức quản lý phát triển CSHT GTNT là rườm rà, phức tạp và mất nhiều thời

gian. Một dự án thường trải qua nhiều thủ tục hành chính, nhiều quyết định phê duyệt, điều chỉnh,... nên thời gian của dự án kéo dài (có kết quả thẩm định ngày 17/03/2008 cho đến tờ trình đề nghị quyết toán vốn là ngày 14/06/2010, tương đương 2 năm 3 tháng...⁽¹⁾); Hoạt động của tổ chức cộng đồng theo đó cũng kéo dài, dẫn đến ảnh hưởng đến việc tham gia. Không những vậy, việc tham gia của cộng đồng và khuyến khích sự tham gia của cộng đồng dưới các hình thức tham gia sẽ bị ảnh hưởng tiêu cực.

Ví dụ như: trường hợp thời gian người dân đăng ký góp nguyên vật liệu, nhưng chờ lâu chưa góp, không có chỗ để dành đem bán, lỡ bán rồi tổ chức yêu cầu đóng góp đúng hình thức đăng ký; hay hộ dân đăng ký góp tiền, chờ lâu xài mất ảnh hưởng đến việc đóng góp,... Ngoài ra, có nhiều địa phương có mở sổ theo dõi việc tham gia của cộng đồng để làm căn cứ chứng các loại giấy tờ cần thiết cho sinh hoạt, việc đóng góp cần mang theo sổ hộ khẩu để ghi chép,... gây tâm lý chán nản và mất niềm tin vào tổ chức cộng đồng,

ảnh hưởng đến hành động tham gia, mức độ tham gia của cá thể cộng đồng mất dần tính hiệu quả và khó khuyến khích sự tham gia của cộng đồng. (Hộp 3.1)



¹ Nguyễn Xuân Quyết (2011). , Quản lý Vốn đầu tư xây dựng CSHT khu công nghiệp tại huyện Trảng Bom, Đồng Nai. Luận văn thạc sỹ.

Hộp 3.1. Khi được yêu cầu nhận xét về thủ tục pháp lý và tác động đến quyết định tham gia của cộng đồng?

Bà Trần Thị Ngọc Dung, 43 tuổi, Cán sự Mặt trận tổ quốc xã Xuân Thành, Huyện Xuân Lộc nói rằng: “Các thủ tục pháp lý của chính quyền và các tổ chức địa phương còn nặng tính hành chính, chứ không riêng gì thủ tục phục vụ cho hoạt động tổ chức quản lý phát triển CSHT GTNT và theo đó thủ tục cho sự tham gia cũng vậy. Ví dụ như: việc bầu ra Đại diện cộng đồng cho một dự án nào theo hướng dẫn của Chính quyền nào đều phải họp đến 2-3 lần mới xong, rồi chờ chuẩn y cả tháng, việc hội họp của tổ chức cộng đồng cũng cần xin ý kiến chính quyền, nhằm tránh bị cho rằng tụ tập đông người, mất an ninh trật tự... Việc tham gia của cộng đồng thì theo tôi hiện nay khá cứng nhắc với việc giữa việc đăng ký hình thức tham gia nào thì buộc phải thực hiện, không được thay đổi,... trong khi điều kiện tham gia của nhiều hộ gia đình có sự thay đổi do thời gian chờ đáp ứng quá lâu,...

Và bà kết luận bằng một loạt câu hỏi bỏ lửng: “sao không xây dựng hẳn một bộ nguyên tắc cho việc hoạt động của tổ chức cộng đồng và giao cho cộng đồng chủ động đề xuất có hơn không? Việc đăng ký tham gia đóng góp của người dân thời điểm này có thể góp tiền chờ lâu họ đã sử dụng xin góp vật liệu có được không?...

Nguồn: Phỏng vấn ngày 08/06/2014 tại xã Xuân Thành, Xuân Lộc, Đồng Nai.

3.3.3. **Đẩy mạnh nhiều hoạt động tập huấn cộng đồng, theo từng nhóm đối tượng và địa bàn phù hợp, nhằm tăng cường khả năng quản lý sự tham gia cho tổ chức cộng đồng**

Hoạt động tập huấn cộng đồng là một nhiệm vụ, chức năng và nội dung không thể thiếu trong công tác tổ chức và quản lý cộng đồng. Bởi vì, tổ chức cộng đồng là tập hợp các cá thể cộng đồng có nhận thức, hiểu biết, điều kiện,... khác nhau, dẫn đến việc tổ chức, quản lý là khó khăn. Hơn nữa, ở mỗi địa phương, mỗi bản làng đều có phong tục tập quán,

thói quen sinh hoạt,... và có thể cả ngôn ngữ là khác nhau,... cũng như qui mô của DACT CSHT GTNT, qui mô của sự tham gia đòi hỏi trình độ năng lực tổ chức, quản lý và kinh nghiệm của Đại diện/quản lý tổ chức cộng đồng là khác nhau. Tập huấn cộng đồng, bao gồm các công việc chính là:

+ Tập huấn cho tổ chức và quản lý cộng đồng, bao gồm các nội dung liên quan đến kiến thức tổ chức và quản lý cộng đồng; các nội dung liên quan đến phát triển CSHT GTNT (từ xác định nhu cầu, lập kế hoạch, xây dựng xây lắp, quản lý giám sát, bàn giao và hướng dẫn sử dụng, bảo trì bảo dưỡng và đánh giá hiệu quả); các nội dung liên quan đến sự tham gia (tham gia cung cấp thông tin, đóng góp ý kiến, đóng góp tài lực, nhân lực, trí lực,...); các nội dung liên quan đến chuyên môn tổ chức và quản lý lao động, quản lý tài chính và các nguồn lực, kinh nghiệm tuyên truyền và vận động sự tham gia.

Các đối tượng cần tham gia tập huấn là: Đại diện tổ chức quản lý cộng đồng, các ban chuyên môn, đại diện chính quyền chuyên trách, tổ chức đoàn thể và các đơn vị chuyên môn liên quan.

+ Tập huấn cộng đồng, bao gồm các nội dung liên quan đến truyền thông về sự tham gia (cơ chế tham gia, các nội dung tham gia, hình thức tham gia, mức độ tham gia và điều kiện tham gia), kết hợp với các lợi ích của việc tham gia; phương pháp và kế hoạch tham gia; kinh nghiệm và đòi hỏi về sự tham gia; các vấn đề liên quan và giải đáp tham gia.

Việc tập huấn cộng đồng cần được thực hiện sau khi nghiên cứu đánh giá cộng đồng, nhằm nắm bắt phân loại đối tượng tập huấn theo từng nhóm/ loại đối tượng theo địa bàn với chương trình tập huấn phù hợp. Từ đó, đảm bảo hiệu quả cho hoạt động tổ chức, quản lý sự tham gia, đồng thời nâng cao hiệu quả tham gia của cộng đồng.

3.3.4. **Mở rộng tối đa các hình thức đóng góp và kế hoạch hoá việc sử dụng, nhằm sử dụng hiệu quả sự tham gia của cộng đồng.**

Với đặc trưng của nông thôn Đồng Nai nói riêng và Việt Nam nói chung là hạn chế về điều kiện kinh tế, kinh tế hộ gia đình nông thôn là tất yếu hạn chế, nên việc đóng góp tiền bạc là hạn chế với điều kiện của từng vùng, từng địa phương và từng hộ gia đình. Trong khi

đó, nhu cầu đòi hỏi sự tham gia lớn và có thể xem là không hạn chế so với thực trạng CSHT GTNT và năng lực đầu tư hạn chế của nhà nước và địa phương. Chính vì vậy, việc đa dạng hoá các hình thức đóng góp của cộng đồng là tất yếu khách quan và quan trọng trong giải pháp đẩy mạnh phát triển CSHT GTNT, qua đó là nâng cao sự đóng góp. Các biện pháp mở rộng tối đa các hình thức tham gia bao gồm:

a) **Mở rộng tham gia theo loại nội dung và hình thức tham gia**, là việc mở rộng không hạn chế các nội dung và loại hình tham gia, ngoài các loại hình tham gia truyền thống như: đóng góp tiền bạc, đóng góp ngày công và đóng góp đất. Do ngoài hạn chế về việc điều kiện đặc thù của từng địa phương thì; góp bằng tiền có ưu điểm là tính linh hoạt chuyển đổi nhanh theo nhu cầu sử dụng tài nguyên đóng góp (có thể lấy tiền mua vật liệu, thuê nhân công kỹ thuật,...), nhưng việc quản lý và đảm bảo tính công khai minh bạch rất được quan tâm, việc quản lý thất thoát là khó với đặc tính dễ bị chiếm dụng, tiêu cực,...; đóng góp ngày công thì việc nhu cầu có có giới hạn (tối đa bằng số công huy động) và đòi hỏi khả năng đáp ứng nhất định (sức khoẻ, chuyên môn, giới tính,...), khó chuyển đổi tài nguyên đóng góp,...; đóng góp bằng đất thì hạn chế về nhu cầu và giới hạn số cộng đồng tham gia (chủ yếu chỉ các hộ tham gia liên quan là hai bên đường cần GPMB), tính linh hoạt chuyển đổi tài nguyên đóng góp thấp,...

Với việc mở rộng loại hình tham gia bằng nguyên vật liệu nên được xem là giải pháp tối ưu cho việc tăng cường nguồn lực cho phát triển CSHT GTNT nói chung và mở rộng sự tham gia nói riêng. Vật liệu tham gia ngoài các nguyên vật liệu chính mà các địa phương đang áp dụng là ưu tiên nguyên vật liệu có sẵn, với nguồn khai thác tại chỗ như Đồng Nai là: nguồn đất, đá rất phong phú với địa hình đồi núi nhiều; nguồn cát sỏi từ phủ với một số địa phương giáp biển, giáp sông;... thì các nguồn nguyên liệu khác cũng có thể được khai thác đóng góp cho phát triển CSHT GTNT thông qua việc khuyến khích đóng góp sử dụng trực tiếp và hoặc chuyển đổi linh hoạt theo nhu cầu sử dụng sự đóng góp như: Cây thân gỗ để kê đường (tràm, tre, luồng, cao su,...)/ hoặc bán chuyển đổi thành tiền,... với việc địa phương hàng đầu cả nước về

trồng cây công nghiệp,...; đóng góp bằng nông sản, hoa, trái,... với đặc thù của một số địa phương phát triển mạnh các loại cây trồng này như Long Khánh với trái cây, Xuân Lộc với hoa màu,... Qua đó vừa mở rộng các hình thức vừa tận dụng tối đa nguồn tài nguyên đóng góp có thể chuyển đổi linh hoạt của cộng đồng cá thể người dân đóng góp cho phát triển CSHT GTNT, đặc biệt khuyến khích được nhiều tầng lớp cộng đồng tham gia. Đòi hỏi của giải pháp này là cần có kế hoạch về nhu cầu của các nguồn lực, qua đó một mặt xây dựng kế hoạch khuyến khích sự tham gia cụ thể cho từng loại hình tham gia; một mặt có thể điều tiết và chuyển đổi linh hoạt các hình thức mà cộng đồng tham gia trong thực tế có chênh lệch với nhu cầu... Ví dụ: có thể người dân đóng góp đá nhiều hơn nhu cầu do địa phương có nguồn khai thác đá tốt, trong khi thiếu cát do không có sẵn, thì có thể thanh lý bớt đá để mua cát bổ sung;... hay ở nơi không có nguồn vật liệu sẵn như cây kè đường, hay thậm chí không có nguồn nguyên liệu nào có thể phù hợp với CSHT GTNT cần sửa chữa, xây dựng vẫn có thể đóng góp bằng các loại vật liệu có sẵn và có thể chuyển đổi nhanh như: cây cao su, cây trầm, ... thậm chí là hoa màu, vật nuôi,... với việc bổ sung cơ chế quản lý và bộ phận chuyển đổi các hình thức đóng góp. (Hộp 3.2)

Hộp 3.2. Khi được hỏi về việc nếu xã đứng ra thu mua nông sản cho người dân và trích phần trăm đóng góp cho phát triển CSHT GTNT thì người dân sẽ phản ứng thế nào?

Ông Vũ Văn Khuyên, 42 tuổi, Trưởng ấp 4 xã Sông Trầu, Huyện Trảng Bom nói rằng: “Tình thần tham gia đóng góp vì cộng đồng của chúng tôi rất tốt, nhưng rất tiếc là điều kiện hạn chế, song nếu nhà nước khuyến khích bằng việc đóng góp các cái có sẵn thì chúng tôi sẵn sàng, bà con sẽ ít nhiều ủng hộ, chúng tôi vận động cũng dễ,... vì cũng không có lí do gì bà con từ chối;...”

Đặc biệt là chính quyền mà có đứng ra thu mua nông sản cho bà con rồi tập trung cho tiểu thương thu mua và trích giữ % thì bà con cũng vui vẻ đồng ý hết,... Vì vừa giải quyết được việc bán được giá nông sản, vừa đóng góp cho phát triển CSHT GTNT ai chẳng vui...

Nguồn: Phòng vấn ngày 14/03/2014 tại xã Sông Trầu, Xuân Lộc, Đồng Nai.

b) Mở rộng tham gia theo loại thành phần và phương thức tham gia,

là việc mở rộng các loại thành phần tham gia truyền thống như: người dân ở địa phương, các công dân địa phương nhưng đi làm ăn ở bên ngoài,... thì các đơn vị, tổ chức kinh tế và phi kinh tế,... cũng cần được quan tâm thu hút và khuyến khích tham gia, nhằm tăng cường các nguồn lực tham gia. Ví dụ như: Nguồn xi măng khá phong phú với nhiều nhà máy sản xuất xi măng (Xi măng Công Thanh, Xi măng Chínfon,...) và gạch ngói nổi tiếng có mặt tại địa phương với khu vực Huyện Vĩnh Cửu,...

Thực tế cho thấy, các đơn vị và tổ chức kinh tế (cả nông lâm nghiệp thủy sản, lẫn công nghiệp dịch vụ), cùng với sự phát triển ở các khu chế xuất, khu công nghiệp, thì việc xây dựng các nhà máy ở các địa phương nông thôn, khu vực gần nguyên liệu là thực tế phổ biến trong những năm gần đây. Việc ít nhiều sử dụng CSHT GTNT là có, dẫn đến việc huy động và khuyến khích họ tham gia đóng góp cho phát triển CSHT là khả thi, với thực tế có nhiều địa phương áp dụng thành công (Hộp 3.3). Hình thức tham gia của các thành phần là đơn vị kinh tế là khá phong phú; có thể bằng tiền, bằng vật liệu xây dựng mà họ mua qua trung gian (phương thức đóng góp qua việc mua sắm về đóng góp), bằng chính sản phẩm dịch vụ mà họ cung cấp... Do đó, ngoài mở rộng thành phần tham gia thì các hình thức, nội dung và phương thức tham gia cũng phong phú hơn.

Hộp 3.3. Khi được hỏi về đóng góp cho sửa chữa CSHT GTNT thì đơn vị có sẵn sàng đóng góp không và muốn đóng góp bằng cách nào?

Anh Nguyễn Tuấn Anh, 30 tuổi, P.GD Cty Singmark, nhà máy tại An Viễn, Trảng Bom, nói rằng: “Chúng tôi chuyên chế biến gỗ xuất khẩu, thuộc lĩnh vực chế biến lâm sản nên mới xây nhà máy chế biến gần với nguồn nguyên liệu để tiện cho vận chuyển, nên việc sử dụng CSHT GTNT là chắc chắn có, vì Công ty phải vận chuyển cây thu mua từ bà con nông dân. Do đó việc phải đóng góp cho sửa chữa đường xá của địa phương là bình thường,... Chúng tôi thường đóng góp cho địa phương bằng nhiều cách, như: bằng tiền, đá lát đường,... khi chính quyền vận động,... nói chung chúng tôi thích đóng góp thực tế bằng vật liệu hơn tiền vì tiền... vì thực tế thấy mình được

hưởng lợi luôn... (anh cười bí hiểm), ... nói cho vui chứ, đôi khi tiện xe vào chở cây nên thi thoảng Tôi cũng cho anh em chở vài xe đá vào lát những ổ gà đôi khi cũng không báo qua chính quyền, nhưng bà con vui mình cũng mừng... đây cũng là cách quảng bá về hình ảnh Công ty để lấy lòng bà con nông dân,...”

Nguồn: Phòng vấn ngày 14/03/2014 tại xã Sông Trầu, Xuân Lộc, Đồng Nai.

Nói tóm lại, Việc mở rộng tối đa các hình thức và nội dung tham gia kết hợp với việc mở rộng các đối tượng tham gia, cũng như mở rộng phương thức tham gia là giải pháp tối ưu nhất cho phát triển CSHT GTNT, qua đó là giải pháp quan trọng nhất cho việc khuyến khích và tăng cường sự tham gia của cộng đồng trên mọi mặt và có thể xem đây là giải pháp cho tham gia bền vững và phát triển bền vững. Do giải pháp có thể tổng hoà được các mục đích và mục tiêu của phát triển CSHT GTNT và khuyến khích sự tham gia.

3.3.5. Tăng cường công tác tuyên truyền kêu gọi tham gia, bằng việc kết hợp với chương trình mục tiêu phát triển KT-XH và hoạt động sinh hoạt cộng đồng thiết thực của địa phương

Việc dựa vào các chương trình và mục tiêu phát triển KT-XH của địa phương là giải pháp hữu hiệu cho công tác tuyên truyền kêu gọi sự tham gia kết hợp với mục đích kêu gọi sự gia. Các chương trình thiết thực mà Đồng Nai nói riêng và các địa phương ở Việt Nam có thể dựa vào đó để tăng cường sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT là: Chương trình Nông thôn mới với tiêu chí phát triển đường giao thông, thủy lợi,... Chương trình Nông nghiệp, Nông dân, Nông thôn; Phong trào kêu gọi nhà nước và nhân dân cùng làm,... Việc kêu gọi sự tham gia theo các chương trình mục tiêu phát triển KT-XH là phương pháp hữu hiệu nhất nhằm truyền thông về mục đích kêu gọi sự tham gia, bằng các mục tiêu với các lợi ích thiết thực được công bố khi cộng đồng tham gia, cộng đồng sẽ thấy được lợi ích mà việc tham gia đem lại sẽ thúc đẩy động cơ tham gia và tình thần tự nguyện tham gia là cao nhất.

Hoạt động sinh hoạt cộng đồng kết hợp với tuyên truyền khuyến khích sự tham gia là giải pháp thu hút cộng đồng hiệu quả, đã được nhiều địa phương áp dụng với các

mục đích khác nhau, như: lồng ghép các hoạt động của Đoàn thanh niên với công tác tuyên truyền sự tham gia đóng góp lao động; lồng ghép hoạt động của Hội phụ lão, Hội cựu chiến binh với tuyên truyền sự tham gia đóng góp ý kiến về qui hoạch và xác định nhu cầu về phát triển CSHT GTNT; lồng ghép hoạt động của Hội phụ nữ, tổ sản xuất với việc truyền truyền tham gia đóng góp nguyên vật liệu,...

Nói tóm lại, một trong những giải pháp tăng cường sự tham gia của cộng đồng trong việc tham gia phát triển CSHT GTNT nói riêng và tham gia cộng đồng nói chung là dựa vào việc kết hợp giữa truyền thông mục tiêu phát triển KT-XH của địa phương với các chương trình hoạt động và sinh hoạt cộng đồng địa phương. Vì một mặt kích thích sự tham gia bằng chính những mục tiêu phát triển KT-XH với các lợi ích thiết thực, một mặt lôi kéo được sự tham gia của cộng đồng.

4. Kết luận

Cùng với mục tiêu về phát triển KT-

XH của Việt Nam, thì phát triển CSHT GTNT nói riêng và CSHT giao thông Việt Nam là rất cấp bách. Giải pháp huy động mọi nguồn lực, mọi thành phần KT-XH và sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT sẽ đáp ứng yêu cầu CNH - HĐH vùng nông thôn, góp phần đẩy mạnh phát triển kinh tế nông thôn, đảm bảo an sinh xã hội, an ninh quốc phòng,...

Do tác động của các nhân tố ảnh hưởng (điều kiện tự nhiên và xã hội, nguồn nhân lực, nguồn tài lực, môi trường pháp lý,...) đến sự tham gia của cộng đồng là khác nhau, nên việc áp dụng các mô hình của sự tham gia có thể khác nhau, với biện pháp tổ chức, quản lý sự tham gia, phương pháp tuyên truyền, khuyến khích, tăng cường sự tham gia là khác nhau,...

Nói tóm lại, Sự tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT cần quan tâm đến các nội dung cốt lõi:

(i) Nhu cầu, lợi ích và khả năng của sự tham gia của mỗi địa phương, mỗi cá thể

tham gia,... là khác nhau. Vì vậy, việc xây dựng mục tiêu, kế hoạch cho sự tham gia cần rõ ràng và phù hợp với thực tế của từng địa phương, nhằm tối đa hoá sự tham gia (các hình thức, nội dung tham gia);

(ii) Việc tham gia của cộng đồng trong phát triển CSHT GTNT thường được hiểu là hoạt động cộng đồng, nên việc kết hợp giữa hoạt động cộng đồng với các chương trình phát triển KT-XH, với mục tiêu cụ thể là giải pháp hữu hiệu cho việc tăng cường, kêu gọi sự tham gia của cộng đồng;

(iii) Hiệu quả của việc tham gia của cộng đồng phụ thuộc vào trình độ, năng lực, kinh nghiệm và khả năng tổ chức, quản lý cộng đồng của chính tổ chức cộng đồng. Do đó, việc tham gia và phát triển bền vững cần nâng cao trình độ, năng lực, chuyên môn và kinh nghiệm cho tổ chức cộng đồng, kết hợp với việc điều tiết linh hoạt mức độ tham gia của các thành phần tham gia trong cộng đồng (chính quyền, tổ chức cộng đồng, đoàn thể, các đơn vị tư vấn chuyên môn,...).

Tài liệu tham khảo

- [1] Ban Chấp hành Trung ương Đảng, 2008: Nghị quyết số 26/NQ-TW ngày 05/08/2008 của Hội nghị lần thứ 7, Ban Chấp hành Trung ương Đảng (khóa X) về "nông nghiệp, nông dân và nông thôn".
- [2] Bộ Giao thông vận tải, 2011: Chiến lược quốc gia về GTNT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.
- [3] Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, 2008: Đề án nông nghiệp, nông dân và nông thôn, NXB. Chính trị quốc gia, Hà Nội.
- [4] Đinh Tuấn Hải-Nguyễn Xuân Quyết, 2014: Thực trạng quản lý hệ thống GTGT Hà Nội trong quá trình xây dựng Nông thôn mới, Số tháng 5&6-2014, Tạp chí Người xây dựng.
- [5] Đỗ Hoài Nam, Lê Cao Đoàn, 2001: Xây dựng hạ tầng cơ sở nông thôn trong giai đoạn CNH-HĐH ở Việt Nam, NXB Khoa học xã hội Hà Nội 2001.
- [6] Đỗ Kim Chung - Chủ biên, 2009: Giáo trình Nguyên lý kinh tế nông nghiệp, NXB Nông nghiệp.
- [7] Lê Hữu Ảnh - Chủ biên, 2012: Quản lý dịch vụ công ở nông thôn từ lý luận đến thực tiễn Đồng bằng sông Hồng, NXB Chính trị quốc gia, Hà Nội.
- [8] Mai Thanh Cúc & Quyền Đình Hà, 2005: Giáo trình phát triển nông thôn, Trường Đại học Nông nghiệp Hà Nội.
- [9] Nguyễn Kim Liên, 2008: Giáo trình Phát triển Cộng đồng, NXB Lao động - Xã hội, Hà Nội.
- [10] Nguyễn Ngọc Đông, 2012: Giao thông nông thôn trong công cuộc xây dựng nông thôn mới và hiện đại hóa nông thôn, <http://www.drvn.gov.vn/>, ngày Ngày 11/10/2013.
- [11] Nguyễn Ngọc Đông - Chủ biên (2004), Giáo trình quy hoạch phát triển nông thôn, NXB. Nông nghiệp Hà Nội.
- [12] Nguyễn Xuân Quyết, 2011: Quản lý Vốn đầu tư xây dựng CSHT khu công nghiệp tại huyện Trảng Bom, Đồng Nai. Luận văn thạc sỹ.
- [13] Oakley; P et. al., 1991: Project with people: the practice of participation in Rural Development, ILO, Geneva.
- [14] Okamura, Jonathan Y. (1986), "Community Participation in Philippine Social Forestry" In Participatory Approaches to Development: Experiences in the Philippines, ed. Trinidad S. Ostera and Jonathan Y. Okamura, 102 - 126. Manila: Research Center, De La Salle University
- [15] Setty, E. D., (1991), Rural Development: Problems and Prospects. Inter-India Publication, New Delhi, India.
- [16] Sông Đông (2008): Giao thông nông thôn những vấn đề đặt ra, Tạp chí lý luận của Ủy ban dân tộc, ngày 23/04/2008.
- [17] Thủ tướng chính phủ, 2010: Quyết định số 800/QĐ-TTg ngày 04/06/2010, Phê duyệt Chương trình mục tiêu Quốc gia về xây dựng nông thôn mới giai đoạn 2010 - 2020.
- [18] Tuấn Anh, 2012: Kinh nghiệm xây dựng nông thôn mới ở một số nước trên thế giới, Tạp chí Cộng sản, <http://www.tapchicongsan.org.vn/Home/nong-nghiep-nong-thon/2012/14689/Kinh-nghiem-xay-dung-nong-thon-moi-o-mot-so-nuoc-tren.aspx>. Trích dẫn ngày 04/04/2014.

MỘT SỐ GIẢI PHÁP XÂY DỰNG KHU DU LỊCH GIẢM THIỂU TÁC HẠI ĐẾN CẢNH QUAN, MÔI TRƯỜNG SINH THÁI

THS. CAO ĐỨC THỊNH

Trường Đại học Lâm Nghiệp Việt Nam

(Ngày nhận bài: 10/5/2024, ngày sửa bài: 20/5/2024, ngày duyệt đăng: 15/8/2024)

Tóm tắt: Du lịch được Việt Nam xem như là một ngành kinh tế mũi nhọn. Bên cạnh những lợi ích kinh tế, chính trị, xã hội còn có những thách thức mà ngành du lịch mang đến cho Việt Nam. Các thách thức đó có thể là các tệ nạn xã hội; các nguy cơ ảnh hưởng xấu đến truyền thống dân tộc, an ninh quốc phòng; đặc biệt là các tác động xấu đến cảnh quan và môi trường sinh thái. Vì vậy, đi đôi với việc phát triển ngành du lịch cần phải có các giải pháp khắc phục các mặt xấu đã nêu. Bằng việc tổng hợp, phân tích các thông tin, dữ liệu liên quan bài báo đưa ra nhận định về các tác động có hại của ngành du lịch Việt Nam đến cảnh quan, môi trường sinh thái. Bài báo cũng đề xuất một số giải pháp nhằm hạn chế các tác động có hại này. Các giải pháp đề xuất liên quan đến việc sử dụng nước, năng lượng; xử lý rác thải, nước thải; quy hoạch, thiết kế và thi công các công trình phục vụ du lịch. Nội dung của bài báo có thể làm tài liệu tham khảo đối với các nhà đầu tư, tư vấn khi thiết kế công trình kiến trúc xanh hay các nhà nghiên cứu khi định hướng ứng dụng các công nghệ mang tính bền vững.

Từ khóa: Du lịch sinh thái, kiến trúc xanh, tiết kiệm năng lượng, tiết kiệm nước, quản lý rác thải du lịch.

Abstract: Tourism is a key economic sector in Vietnam. In addition to the economic, political and social benefits, there are, however, potential risks, including social issues, negative impacts on traditions, national security, and, most notably, the landscape and ecological environment. To address these concerns, solutions to mitigate these negative impacts must be integrated with the industry's development. Based on an analysis of relevant information and data, this article examines the negative impacts of tourism on Vietnam's landscape and ecological environment, and recommends solutions concerning water and energy usage, waste management, planning, design, and construction of tourism-related projects. The article serves as a reference for investors and consultants in designing green infrastructure, as well as for researchers focusing on application of sustainable technologies.

Keywords: Ecotourism, green architecture, energy conservation, water conservation, tourism waste management.

1. Tổng quan về ngành du lịch

Ngành du lịch được Chính phủ quy hoạch đến năm 2020 cơ bản trở thành ngành kinh tế mũi nhọn; đến năm 2030, Việt Nam trở thành quốc gia có ngành du lịch phát triển^[1]. Du lịch của Việt Nam gắn liền với văn hóa, an sinh – xã hội, môi trường, an ninh quốc phòng. Đặc biệt, gắn hoạt động du lịch với gìn giữ và phát huy các giá trị tài nguyên và bảo vệ môi trường, đảm bảo môi trường du lịch là yếu tố hấp dẫn, quyết định chất lượng, giá trị thụ hưởng du lịch và thương hiệu du lịch.

1.1. Các loại hình và dịch vụ du lịch

Các loại hình du lịch: du lịch sinh thái; du lịch biển, đảo; du lịch văn hóa, lễ hội; du lịch tâm linh; du lịch MICE (Hội họp, khuyến thưởng, hội nghị, triển lãm); du lịch nghỉ dưỡng;

du lịch giải trí cuối tuần; du lịch thể thao, khám phá; du lịch mua sắm; du lịch biên giới gắn với cửa khẩu; du lịch tham quan di tích.

Các dịch vụ du lịch:

Dịch vụ lữ hành: là dịch vụ tổ chức chuyến đi từ nơi này đến nơi khác cho khách du lịch nhằm đạt được mục đích của họ. Các hình thức di chuyển của dịch vụ lữ hành có thể là đường bộ, đường không, đường thủy, đường sắt.

Dịch vụ lưu trú: là hoạt động kinh doanh cung cấp các cơ sở lưu trú ngắn hạn cho những người có nhu cầu (công tác, du lịch...). Các loại hình dịch vụ lưu trú như: khách sạn (Hotel, resort, motel); làng du lịch (Tourist village); Biệt thự du lịch (Villa); căn hộ du lịch (Serviced apartment); cắm trại du lịch (Tourist camping); nhà

ngủ du lịch (Tourist guest house); nhà ở có phòng cho khách du lịch thuê (Homestay)

Dịch vụ ăn, uống: là hệ thống các nhà hàng, khách sạn, quán ăn từ bình dân đến cao cấp ngày càng quan tâm đến chế độ ăn uống, tính thẩm mỹ, không gian thưởng thức.

Dịch vụ vui chơi, giải trí, mua sắm

Dịch vụ xây dựng: Quy hoạch, thiết kế các khu du lịch. Xây dựng các công trình phục vụ đi lại như cầu, đường, hầm, nhà ga, bến bãi; các công trình phục vụ lưu trú, ăn uống, vui chơi, giải trí và mua sắm, các công trình cảnh quan, các công trình hạ tầng kỹ thuật như cấp điện, cấp nước, thoát nước....

1.2. Vai trò và ảnh hưởng của ngành du lịch

Xét về mặt kinh tế ^[2]: du lịch tham gia tích cực vào quá trình tạo nên thu nhập quốc dân làm tăng tổng sản phẩm quốc nội; giúp phân phối lại thu nhập quốc dân giữa các vùng; góp phần làm tăng năng suất lao động xã hội; làm tăng khả năng cân bằng cán cân thanh toán quốc tế; là hoạt động xuất khẩu có hiệu quả cao nhất; khuyến khích và thu hút vốn đầu tư nước ngoài; góp phần củng cố và phát triển mối quan hệ kinh tế với các nước trên thế giới; giúp chuyển đổi nền kinh tế chủ yếu dựa vào nông nghiệp sang dịch vụ; thúc đẩy các ngành kinh tế khác phát triển theo;

tận dụng và phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật của các ngành kinh tế khác.

Xét về mặt chính trị và xã hội ^[2]: du lịch góp phần giải quyết việc làm cho người dân địa phương; giúp giảm quá trình đô thị hóa; là hình thức tuyên truyền quảng cáo có hiệu quả; làm tăng tầm hiểu biết chung về văn hóa – xã hội; là chiếc cầu nối hòa bình giữa các dân tộc trên thế giới, giúp các dân tộc xích lại gần nhau, hiểu nhau hơn.

Bên cạnh các lợi ích mang tới, ngành du lịch cũng đem đến các tác động xấu như ^[2]: làm ô nhiễm môi trường, phá vỡ cảnh quan và

ảnh hưởng đến tài nguyên của đất nước; gây ra một số tệ nạn xã hội do kinh doanh các loại hình không lành mạnh; làm thay đổi một số nét truyền thống của một dân tộc; là con đường mà các thế lực phản động thường hay sử dụng để tuyên truyền, kích động phá hoại chế độ gây ảnh hưởng xấu đến tình hình an ninh, trật tự, an toàn xã hội;

1.3. Tác động của ngành du lịch đến cảnh quan và môi trường

Các nguyên nhân và hệ quả tác động của ngành du lịch đến cảnh quan và môi trường được trình bày tóm lược trong Bảng 1.1.

Bảng 1.1: Tác động của ngành du lịch đến cảnh quan và môi trường

TT	Tác động ^[3]	Nguyên nhân	Hệ quả
1	Nước sạch, nước sinh hoạt	Du lịch có độ tiêu hao nước rất lớn cho mục đích ăn, uống, vệ sinh, vui chơi, giải trí, tưới cây, rửa đường...	Gia tăng áp lực lên nguồn cung cấp nước như nước mặt, nước ngầm (nguy cơ gây xói lở lòng sông, hồ, thay đổi tầng địa chất).
2	Nước thải	Hệ thống thu gom và xử lý nước thải chưa đảm bảo [4].	Ô nhiễm nước, đất, không khí; Mất cảnh quan; Nguồn gây bệnh; Gia tăng áp lực lên hệ thống thu gom xử lý nước thải
3	Rác thải	Nhận thức kém; Hệ thống phân loại, thu gom và xử lý chưa đảm bảo [4].	Ô nhiễm nước, đất, không khí; Mất cảnh quan; Nguồn gây bệnh; Gia tăng áp lực lên hệ thống thu gom xử lý rác thải
4	Đất	Xây dựng các công trình du lịch không có quy hoạch. Xử lý nước thải và rác thải không đảm bảo [4].	Xâm lấn đất cảnh quan thiên nhiên, đất trồng, đất chăn nuôi, giảm quỹ đất, thay đổi mục đích sử dụng đất. Ô nhiễm đất.
5	Không khí	Khí thải, bụi từ các phương tiện giao thông, hoạt động xây dựng, xử lý nước thải và rác thải [4], điều hòa không khí.	Ô nhiễm không khí; Nguồn gây bệnh; Gia tăng hiện tượng nhà kính và biến đổi khí hậu.
6	Năng lượng	Thiết kế công trình chưa hợp lý về điều kiện vi khí hậu. Sử dụng năng lượng không hiệu quả, lãng phí.	Gia tăng áp lực lên nguồn cung cấp điện như thủy điện, nhiệt điện (những nguồn cung chủ yếu, nhưng nhiều hệ quả về môi trường)
7	Tiếng ồn	Từ các thiết bị thi công, hoạt động xây dựng; phương tiện giao thông; trang thiết bị trong công trình; vui chơi, giải trí [4]...	Tác động không tốt đến các hoạt động cần sự yên tĩnh của con người, thậm chí cả động vật hoang dã.
8	Cảnh quan	Kiến trúc không phù hợp với cảnh quan tự nhiên và nhân tạo [5]. Ô nhiễm do nước thải và rác thải [4].	Phá vỡ cảnh quan. Giảm khả năng thu hút khách. Gây bức xúc cho cộng đồng.
9	Sinh thái	Quy hoạch và xây dựng công trình phục vụ du lịch chưa quan tâm đến sinh thái [5]. Ô nhiễm môi trường.	Gây nhiều loạn, mất cân bằng sinh thái.

2. Một số giải pháp xây dựng khu du lịch nhằm giảm thiểu tác hại đến cảnh quan và môi trường sinh thái

Qua Bảng 1.1 nhận thấy việc quy hoạch, thiết kế, xây dựng và vận hành các công trình phục vụ du lịch có ẩn chứa nhiều nguy cơ dẫn đến phá vỡ cảnh quan và môi trường. Với vai trò là kinh tế mũi nhọn của đất

nước, ngành du lịch cần tiên phong trong việc ứng dụng giải pháp khoa học, công nghệ để giảm thiểu những nguy cơ này. Giải pháp có thể là sử dụng bền vững nguồn tài nguyên; sử dụng vật liệu mới thân thiện với môi trường; tái sử dụng chất thải; ứng dụng công nghệ trong khảo sát, thiết

kế kiến trúc cảnh quan, trong phân tích và đánh giá điều kiện vi khí hậu và tác động môi trường; cải tiến hệ thống quản lý...

2.1. Sử dụng nước

2.1.1. Giảm mức tiêu thụ nước

Trong nhà sử dụng các thiết bị tiết kiệm nước, đặc biệt là thiết bị

tắm, vệ sinh và giặt vì các hoạt động này chiếm tỉ trọng chủ yếu của lượng nước dùng trong nhà, lần lượt là 34%, 26% và 23% [6].

Ngoài nhà sử dụng các loại cây có khả năng thích ứng điều kiện khí hậu địa phương, nâng cao khả năng giữ ẩm cho đất; sử dụng hệ thống tưới hiệu quả và các thiết bị tiết kiệm nước.

2.1.2. Cải thiện chất lượng nước mưa và nước thải

Sử dụng nước mưa ngoài giảm chi phí, còn giúp giảm tải cho hệ thống cấp thoát nước và giảm thiểu tác động môi trường. Tùy mục đích sử dụng (để vệ sinh; tắm; tưới cây; rửa sân, đường; hay để uống), đặc điểm của nước mưa và cấu tạo bề mặt thu nước mưa (mái, sân, đường) mà yêu cầu hệ thống xử lý phù hợp đảm bảo tối thiểu hóa các nguy cơ về an toàn, sức khỏe.

Các tác động của nước mưa có thể được quản lý trong quá trình xây dựng và thông qua thiết kế cảnh quan nhạy cảm với nước. Hạn chế cắt, lấp, và giữ lại thảm thực vật hiện có tại chỗ. Lát nền thấm, vườn được thiết kế để thấm, và các đặc điểm cảnh quan có khả năng giữ nước mưa và tăng độ thấm vào đất.

Các lợi ích của việc tái sử dụng nước thải tại chỗ tương tự như dùng nước mưa. Hai loại nước thải được tạo ra trong nhà là nước xám (từ các hệ thống ống nước không có nhà vệ sinh như vòi hoa sen, bồn và vòi), và nước đen (có chất thải từ nhà vệ sinh và bếp). Nước xám có thể tái sử dụng cho việc xả bồn cầu, giặt quần áo, tưới cây, rửa sân đường, cấp nước cho hồ điều hòa. Nước đen được tái sử dụng cho việc tưới ngấm cho cây. Tùy mục đích tái sử dụng mỗi loại có ưu, nhược điểm và loại hệ thống xử lý nước thải khác nhau. Hướng đến sử dụng các công nghệ xử lý nước thải thân thiện với môi trường như mô hình Wetland, hay công nghệ Biopolus nhằm nâng cao khả năng thu hút khách du lịch...

2.2. Sử dụng năng lượng

Với các công trình lưu trú, điều hòa không khí, đun nước, các thiết bị dùng điện (tủ lạnh, bếp ...), và chiếu sáng lần lượt chiếm 40%, 21%, 33%, và 6% tổng năng lượng sử dụng [6]. Tiết kiệm điện năng sử dụng đối với các đối tượng này sẽ gián tiếp giảm thiểu tác động lên môi trường và hệ sinh thái.

2.2.1. Điều hòa không khí

Để giảm thiểu lượng điện năng tiêu thụ cho việc điều hòa không khí có thể xem xét đến các hướng sau:

Thiết kế thông thoáng tự nhiên (xử lý vi khí hậu tự nhiên) có thể giúp cho công trình không phải điều hòa không khí trong khoảng 95-97% thời gian hoạt động của nó và có thể tiết kiệm 10-30% lượng tiêu thụ điện trong nhà [7]. Thông gió tự nhiên dựa trên 3 hiệu ứng: Gió, chênh nhiệt, và chênh độ ẩm.

Sử dụng công nghệ điều hòa không khí bằng địa nhiệt giúp giảm chi phí điều hòa không khí vì chỉ tốn điện năng cho quạt, máy nén khí và máy bơm. Công nghệ này thường là giải pháp ít chi phí nhất để giảm thiểu tác động môi trường từ việc điều hòa không khí [8].

Cấu tạo các bề mặt bao che công trình bằng vật liệu sau để giảm thiểu bức xạ mặt trời truyền vào không gian bên trong. (1) Vật liệu kính như kính dán phim cách nhiệt, kính màu hấp thụ nhiệt, kính low-e, kính solar control, ... Một số công trình trên thế giới khi dán phim cách nhiệt lên kính đã giảm được 43-82% lượng bức xạ mặt trời truyền vào nhà [9]; (2) Pin mặt trời, Pin mặt trời 2 lớp kính, kính tích hợp pin mặt trời; (3) Cây xanh; (4) Sơn chống nóng ...;

Sử dụng không gian cây xanh và hồ nước để cải tạo điều kiện vi khí hậu xung quanh công trình. Các không gian này có thể là bộ phận của hệ thống Wetland vừa tái sử dụng nước thải, vừa tạo cảnh quan kiến trúc.

2.2.2. Dịch vụ nước nóng

Lựa chọn hệ thống cấp nước nóng phù hợp sẽ giúp cung cấp đủ khối lượng cần dùng, mà tiết kiệm chi phí và giảm thiểu phát thải khí nhà kính. Hệ thống cấp nước nóng chạy bằng địa nhiệt hoặc năng lượng mặt trời an toàn về mặt môi trường hơn so với chạy bằng điện, hoặc gas. Sử dụng hệ thống chạy bằng địa nhiệt hay bằng năng lượng mặt trời cần xem xét trên hai khía cạnh (1) chi phí đầu tư và duy trì hệ thống, (2) khả năng cấp nước nóng liên tục theo nhu cầu sử dụng.

Các bình chứa nước nóng nên ưu tiên dùng loại trọng lực thay vì dùng loại áp lực. Vị trí đặt gần các thiết bị tiêu thụ nhất có thể. Để đảm bảo an toàn, gần các vị trí đầu ra đặt các van nhiệt đảm bảo nước nóng tại đầu ra ở nhiệt độ 50°C.

2.2.3. Các thiết bị dùng điện

Lựa chọn cẩn thận các trang thiết bị điện có thể giúp tiết kiệm chi phí và giảm tác động môi trường mà không ảnh hưởng đến tiện ích cho người dùng.

Bố trí các thiết bị điện hợp lý có thể tối đa hóa hiệu quả về mặt năng lượng. Ví dụ: Đặt tủ lạnh, máy lạnh xa các nguồn nhiệt như bức xạ mặt trời, bếp nấu.

2.2.4. Chiếu sáng

Chiếu sáng ban ngày: Thiết kế kiến trúc cần tối ưu hóa chiếu sáng tự nhiên đảm bảo công trình đủ ánh sáng nhưng vẫn mát. Xem xét vị trí, hướng, kích thước của công trình và các bộ phận lấy ánh sáng (cửa, giếng trời) với quỹ đạo của mặt trời theo mùa (Mặt trời biểu kiến). Các bề mặt bên trong sử dụng màu sắc có độ phản chiếu ánh sáng cao. Sử dụng rèm, lam chắn nắng đảm bảo công trình không bị nung nóng. Ngoài ra có thể sử dụng các thiết bị lấy ánh sáng như ống ánh sáng, gương định nhật ...

Chiếu sáng ban đêm: Thiết kế chiếu sáng theo nhu cầu, thiết bị phù hợp với mục đích chiếu sáng.

Sử dụng chiếu sáng tập trung cho không gian làm việc, chiếu sáng đa hướng đối với các không gian chung;

Dùng thiết bị chiếu sáng tiết kiệm năng lượng. Như hiện nay, đèn Halogen có chi phí ban đầu thấp hơn so với đèn LED nhưng LED có tuổi thọ gấp 5-10 lần và tiêu thụ năng lượng bằng 1/5 so với Halogen [6];

Sử dụng nhiều công tắc để điều khiển đối với không gian có các chế độ chiếu sáng. Đối với hành lang và cầu thang dùng công tắc hai chiều. Các không gian sử dụng không thường xuyên dùng bộ hẹn giờ, công tắc, phụ kiện thông minh, cảm biến chuyển động kết hợp với cảm biến ánh sáng ban ngày để bật tắt thiết bị chiếu sáng;

Chiếu sáng bên ngoài sử dụng đèn năng lượng mặt trời nếu có thể;

2.2.5. Công nghệ tiết kiệm điện năng

Sử dụng hệ thống tự động hóa trong quản lý năng lượng như: đóng mở tự động các cửa, lỗ thông hơi, thông khí để chiếu sáng và thông gió tự nhiên cho công trình; đóng ngắt tự động các trang thiết bị điện khi cần thiết.

Tony Longstaff - Giám đốc marketing công ty e-fficient Energy

Systems nêu ra 3 công nghệ đảm bảo tiết kiệm điện năng và cắt giảm hóa đơn tiền điện. (1) Theo dõi định vị mục tiêu: Công nghệ M&T thông minh hiện đại là công cụ then chốt giúp nắm hiểu được mức sử dụng hiện tại và xác định các khu vực có thể tiết kiệm. (2) Bộ biến tần điều tốc: Tất cả các động cơ của quạt, bơm, hệ thống thông gió, sưởi ấm và điều hòa không khí công suất trên 1,1 kW đều cần một bộ biến tần điều tốc, giúp tiết kiệm tới 50% điện năng tiêu thụ. (3) Quản lý điện áp: Hệ thống quản lý điện áp là giải pháp toàn diện hơn so với bộ biến tần điều tốc (VSD) vì chúng tiết kiệm điện cho cả tòa nhà chứ không chỉ cho một số động cơ riêng lẻ.

2.2.6. Nguồn năng lượng

Sử dụng các nguồn năng lượng tái tạo như mặt trời, gió, thủy triều, sóng,

địa nhiệt ... thay thế cho các nguồn năng lượng từ than, khí đốt nhằm giảm thiểu khí nhà kính. Tuy nhiên các nguồn năng lượng này không ổn định vì một số nguyên nhân khách quan như trời nhiều mây, lặng gió ... nên để đảm bảo việc sử dụng được liên tục cần có công nghệ quản lý, và lưu trữ.

2.3. Xử lý rác thải

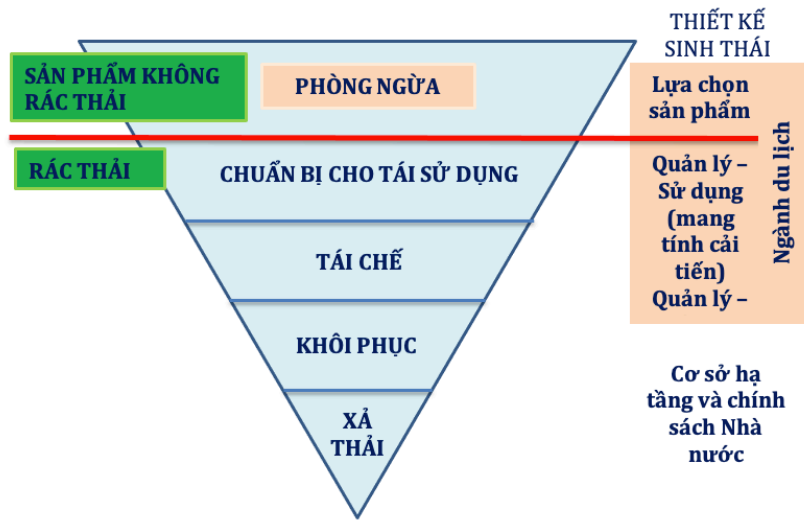
Các loại rác thải từ ngành du lịch có thể chia thành các loại như hữu cơ, thủy tinh, giấy, cac tông, nhựa, kim loại, xương ... Nếu không được quản lý tốt sẽ gây áp lực lên hệ thống xử lý rác thải, và phá hoại các nguồn tài nguyên thiên nhiên giá trị cao; chất thải nhựa trong đại dương là mối đe dọa đối với cá voi, cá heo, rùa biển, chim...

Việc quản lý rác thải ngành du lịch được đề xuất như sau:

Các hành động ưu tiên đối với ngành

du lịch được tóm tắt dưới đây [10].

- 1. Giảm thiểu: Tạo ra càng ít chất thải càng tốt bằng cách không tạo ra nó để bắt đầu - thực hiện mua sắm xanh, không đặt hàng quá nhiều, chọn sản phẩm có ít bao bì hoặc có thể trả lại bao bì.
- 2. Tái sử dụng: Xem xét nơi các mặt hàng nhất định có thể được tái sử dụng, bán hoặc tặng cho những người khác có thể sử dụng chúng.
- 3. Sắp xếp: Có sẵn một hệ thống để phân loại các chất thải hàng ngày như chai, lon, bia cứng và giấy để tái chế. Xem xét những gì khác có thể được tái chế, đưa vào danh sách khả năng xử lý cục bộ.
- 4. Tái chế: Gửi chất thải được phân loại để tái chế.



Hình 1.1: Hệ thống cấp bậc quản lý rác thải, thứ tự ưu tiên từ trên xuống [10]

2.3.1 Phòng ngừa chất thải

Việc phòng ngừa chất thải là bước ưu tiên trước nhất để quản lý rác thải và sử dụng tài nguyên có hiệu quả. Các biện pháp thực hành để ngăn ngừa và tránh sinh rác thải tham khảo Bảng 1.2.

Bảng 1.2: Các biện pháp để ngăn ngừa và tránh sinh rác thải [10]

Bộ phận	Biện pháp	Mô tả
Tất cả các lãnh đạo quản lý	Kiểm kê các loại rác thải	Khảo sát tất cả các khu vực và quy trình để xác định các loại và nguồn phát sinh chất thải tại chỗ.
Mua sắm	Đặt hàng và lưu trữ hiệu quả	Các sản phẩm nhanh hỏng thì đặt hàng thường xuyên và được lưu trữ trong điều kiện phù hợp. Các sản phẩm không dễ hỏng thì đặt hàng với số lượng lớn.
	Tìm nguồn cung ứng tại địa phương và bao bì có thể trả lại	Nguồn thực phẩm tại địa phương phù hợp và trả lại bao bì để tái sử dụng
	Chọn loại sản phẩm ít đóng gói	Chọn sản phẩm có ít bao bì nếu có thể và phù hợp với các tiêu chí mua sắm xanh khác - ví dụ: mua hóa chất dạng cô đặc

Bộ phận	Biện pháp	Mô tả
Dịch vụ dọn phòng	Đồ dùng nhà tắm hiệu quả	Thay thế xà phòng và dầu gội đóng gói bằng loại được đóng chai. Chỉ cung cấp thêm các vật dụng vệ sinh theo yêu cầu
	Vệ sinh hiệu quả	Tránh sử dụng túi đựng trong các thùng chứa, hoặc nơi sử dụng, chỉ thay thế khi bị bẩn
Dịch vụ ăn uống	Cung cấp nước uống có tác động thấp	Tránh mua nước đóng chai nếu có thể. Cung cấp cho khách nước máy trong phòng và khu vực ăn uống (có thể được lọc và đóng chai), và cung cấp ly có thể tái sử dụng để uống
	Cung cấp bữa sáng hiệu quả	Tránh các dịch vụ khẩu phần ăn đơn càng nhiều càng tốt trong phạm vi hạn chế vệ sinh và nấu theo yêu cầu. Tránh sử dụng dụng cụ một lần như dao, đĩa, thìa vv
Lễ tân	Quản lý hồ sơ hiệu quả	Chỉ in tài liệu khi thực sự cần thiết, hai mặt bằng phong chữ nhỏ. Sử dụng thanh toán điện tử.

Ngăn ngừa chất thải có thể giảm các áp lực môi trường như cạn kiệt tài nguyên, chiếm đất, ôi nhiễm đất, ôi nhiễm nước, ôi nhiễm không khí và phát thải khí GHG.

Phân loại và gửi để tái chế chất thải
Việc thực hiện chương trình phân loại và tái chế chất thải thành công đòi hỏi quản lý tham gia phải phối hợp các công

nghệ và nguồn nhân lực trên tất cả các bộ phận, bao gồm đào tạo nhân viên có liên quan và phân bổ thời gian. (Bảng 1.3)

Bảng 1.3: Các biện pháp để phân loại và tái chế chất thải^[10]

Bộ phận	Biện pháp	Mô tả
Tất cả các lãnh đạo quản lý	Kiểm kê các loại rác thải; Xác định các tùy chọn	Khảo sát tất cả các khu vực và quy trình để xác định các loại và nguồn phát sinh chất thải tại chỗ. Xác định các tùy chọn hoàn trả và tái chế chất thải có sẵn tại địa phương.
	Giám sát và báo cáo	Liên tục theo dõi và định kỳ báo cáo phát sinh và thu gom chất thải theo phân số
Mua sắm	Lựa chọn mua sắm	Chọn sản phẩm và bao bì làm từ vật liệu tái chế và có khả năng tái chế
Dịch vụ dọn phòng	Thùng rác	Lắp đặt thùng thu gom chất thải riêng biệt trong phòng
	Thu gom rác thải trong phòng	Tách chất thải trong khi dọn phòng thành các phần được thu gom riêng biệt từ cơ sở lưu trú
	Quản lý chất thải hậu trường	Tách chất thải phát sinh từ các khu vực công cộng, các cơ sở ngoài trời, trong nhà và các khu vực hậu trường thành các phần thích hợp để tái chế và xử lý chính xác
Dịch vụ ăn uống	Mua sắm xanh	Xem xét khối lượng bao bì, tác động sản xuất và tái chế khi đánh giá sản phẩm cho mua sắm xanh
	Phân loại	Đào tạo nhân viên cách lắp đặt và sử dụng các thùng một cách thuận tiện tại các khu vực như nhà bếp và phòng ăn để phân loại rác chính xác.
Lễ tân	Các điểm thu thập	Lắp đặt các điểm thu thập cho giấy và tạp chí, pin và chất thải nguy hại khác

Tái sử dụng, phục hồi và tái chế đem lại lợi ích về kinh tế, giảm áp lực môi trường, đáng chú ý nhất là tiêu thụ năng lượng và khí thải.

2.4. Quy hoạch, thiết kế và thi công

Việc quy hoạch, thiết kế và thi công một cách chuẩn mực sẽ giúp giảm thiểu các tác động xấu đến cảnh quan và môi trường.

Khi quy hoạch, thiết kế và thi công cần quan tâm đến các nội dung sau:

Hạn chế sử dụng đất có giá trị về

nông, lâm nghiệp. Trong trường hợp dùng đất này để xây dựng cần có giải pháp bù đắp lượng cây xanh mất đi như: vườn trên mái, trên tường hay trồng cây xanh trong nhà;

Không phá vỡ cảnh quan thiên nhiên và nhân tạo thông qua việc lựa chọn vị trí, hình khối, không gian, mặt đứng, chi tiết, màu sắc, chất cảm vật liệu phù hợp;

Tính hiệu quả trong việc sử dụng tài nguyên nước và năng lượng, xử lý

rác thải, nước thải, bụi và tiếng ồn;

Phân tích và lựa chọn vật liệu cần thận để đạt được hiệu quả về chi phí và giảm đáng kể các tác động môi trường, được thực hiện qua hai bước:

+ Bước 1. Giảm thiểu nhu cầu dùng vật liệu mới thông qua việc tái sử dụng các công trình hiện hữu hoặc các vật liệu cũ sau tháo dỡ; thiết kế tối đa hóa lắp ghép, mô đun hóa kích thước; tránh các lớp lót và hoàn thiện không cần thiết; chọn các loại

vật liệu bền, ít phải bảo trì;

+ Bước 2. Lựa chọn vật liệu thông qua việc đánh giá tác động môi trường, khả năng cấu trúc, hiệu suất nhiệt, cách âm, chống cháy, kháng sâu, độ bền và chống ẩm. Đánh giá tác động môi trường cần được thực hiện trên cả vòng đời của vật liệu.

Ứng dụng công nghệ vào việc mô phỏng công trình trong không gian 3D. Từ đó phân tích đánh giá sự hòa hợp với cảnh quan xung quanh; tính hiệu quả về vi khí hậu trong nhà, sử dụng nước và năng lượng;

Đăng ký các chứng nhận về kiến trúc bền vững, kiến trúc xanh như LEED, LOTUS và EDGE ^[11].

3. Kết luận

3.1. Kết luận

Bằng cách thu thập, tổng hợp và phân tích thông tin Bài báo đã trình bày tổng quan về các loại hình, dịch vụ du lịch; vai trò của ngành du lịch; tác động của ngành du lịch Việt Nam đến cảnh quan và môi trường. Bài báo đã đề xuất một số nhóm giải pháp về sử dụng nước, sử dụng năng lượng, xử lý rác thải, quy hoạch, thiết kế và thi công các công trình phục vụ ngành du lịch. Các giải pháp đưa ra nhằm giảm thiểu các tác hại đến từ ngành du lịch đối với cảnh quan và môi trường sinh thái. Các nhà đầu tư, tư vấn thiết kế, hay nhà nghiên cứu có thể tham khảo thông tin của bài báo cho mục đích thiết kế thi công các công trình kiến trúc bền vững, hay hướng nghiên cứu ứng dụng một số công nghệ xanh.

3.2. Tồn tại

Bài báo chưa đề cập đến định hướng khai thác ngành du lịch, cũng như hệ thống pháp lý của nhà nước về quản lý ngành du lịch theo hướng bền vững. Nguyên nhân của việc tồn tại có thể kể đến là phạm vi nghiên cứu quá rộng.

3.3. Kiến nghị

Mỗi người trong xã hội cần sử dụng tiết kiệm nước và năng lượng, có ý thức xử lý rác thải và nước thải để giảm thiểu các tác động xấu đến cảnh quan và môi trường. Đặc biệt ngành du lịch cần có hướng quy hoạch, xây dựng, khai thác và quản lý cụ thể để phát triển bền vững theo đúng chỉ đạo của Chính phủ.

Tài liệu tham khảo

[1] Quyết định số 201/QĐ-TTg ngày 22 tháng 01 năm 2013, Phê duyệt “Quy hoạch Tổng thể phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030”, Chính phủ.
[2] Dân kinh tế, Tác động của du lịch đến kinh tế xã hội, dankinhhte.vn.
[3] Bùi Hữu Long, Phí Hương Mai, tháng 8 năm 2013, Tiểu luận “Đánh giá tác động của việc phát triển DLST đến các thành phần môi trường tại khu du lịch sinh thái Mỹ Lệ”, Trường Đại học Nông Lâm.
[4] Thùy Dương, tháng 5 năm 2018, Ngành du lịch bị đẩy lùi vì ô nhiễm môi trường, baophapluat.vn.
[5] LS Trương Anh Tú, tháng 10 năm 2019, Tận diệt núi rừng là hủy hoại tài nguyên Quốc gia, kintemoitruong.vn.
[6] Australian government, Australia’s guide to environmentally sustainable homes, yourhome.gov.au.
[7] Andy Walker (2016), Natural ventilation, Wbdg.org.
[8] Jay Egg, (2013), 10 Myths About Geothermal Heating and Cooling, nationalgeographic.com.
[9] ThS. Nguyễn Sơn Lâm, (2017), Nghiên cứu đánh giá hiệu quả làm giảm năng lượng bức xạ mặt trời của kính kết hợp với gián phim kính cách nhiệt nhằm tiết kiệm năng lượng sử dụng để làm mát tòa nhà ở Việt Nam, Tạp chí KHCN Xây dựng số 3 – 2017.
[10] European commission, Best environmental management practice in the tourism sector, ec.europa.eu.
[11] VGBC, Certification system comparison LEED-LOTUS-EDGE, vgbc.vn.



DIỄN BIẾN THỊ TRƯỜNG BẤT ĐỘNG SẢN QUÝ III NĂM 2024

VIỆN KINH TẾ NHÀ Ở VÀ THỊ TRƯỜNG BẤT ĐỘNG SẢN

1. ĐÁNH GIÁ TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG BẤT ĐỘNG SẢN HIỆN NAY

1.1. Tình hình chung thị trường trong quý III/2024

Một số thông tin nổi bật có liên quan tới thị trường bất động sản trong quý III/2024 cụ thể như sau:

a) Các thông tin về kinh tế vĩ mô, quy hoạch, chính sách quản lý thị trường

- GDP cả nước trong quý III/2024 ước tính tăng 7,4% so với cùng kỳ năm trước, trong đó ngành xây dựng tăng 7,09%, ngành kinh doanh bất động sản tăng 2,42%. CPI tăng 3,48% so với cùng kỳ năm trước, lạm phát cơ bản bình quân được giữ ổn định ở mức tăng 2,69% (theo số liệu tổng hợp từ Tổng Cục thống kê).

- Thị trường bất động sản vẫn đang được điều tiết từ các chính sách liên quan tới quản lý đất đai, quản lý thị trường bất động sản đang được triển khai. Trong quý III, nhiều quy định mới về đất đai, bất động sản bắt đầu có hiệu lực. Cụ thể, Chính phủ đã ban hành một loạt các Nghị định, Thông tư hướng dẫn về Luật Đất đai, Luật Nhà ở, Luật Kinh doanh bất động sản và các quy định này đều có hiệu lực từ ngày 01/8/2024 đã tạo nên sự đồng bộ và hạn chế chồng chéo trong việc áp dụng các quy định mới vào thực tế.

- Tình hình hoạt động của các doanh nghiệp kinh doanh bất động sản trong 9 tháng đầu năm 2024 đã có sự cải thiện hơn khi số lượng doanh nghiệp đăng ký thành lập mới là 3.446 doanh nghiệp (tăng nhẹ 1,4%), số lượng các doanh nghiệp quay trở lại hoạt động là 2.553 doanh nghiệp, tăng 39,7% so với cùng kỳ năm 2023 (số liệu tổng hợp từ Cục Đăng ký kinh doanh - Bộ Kế hoạch và Đầu tư).

- Các thông tin mới về quy hoạch, các dự án bất động sản mới được đầu tư và tiến độ đang triển khai dự án hạ tầng, khu đô

thị, khu công nghiệp² tại các địa phương được công bố tiếp tục là những yếu tố tích cực tác động tới thị trường bất động sản trong nửa cuối năm 2024.

b) Các thông tin về tài chính, nguồn vốn cho thị trường

- Theo Hiệp hội thị trường trái phiếu Việt Nam, tính đến hết tháng 9/2024 nhóm ngành bất động sản đứng thứ hai về giá trị phát hành trái phiếu doanh nghiệp với khoảng 52,7 nghìn tỷ đồng (chiếm 19% tổng giá trị phát hành). Việc mua lại trái phiếu trước hạn vẫn được các doanh nghiệp tiếp tục thực hiện trong quý III/2024³. Tuy nhiên, áp lực trả nợ trái phiếu đối với các doanh nghiệp bất động sản vẫn còn khá cao khi 3 tháng còn lại của năm 2024, ước tính sẽ có khoảng 35.137 tỷ đồng trái phiếu bất động sản đáo hạn, chiếm khoảng 44% tổng giá trị trái phiếu đáo hạn trong năm 2024.

- Tại các ngân hàng thương mại, hiện nay lãi suất ưu đãi mua nhà ở hiện nay đã có xu hướng tăng so với quý III/2024 ở mức khoảng 0,5÷1% tùy theo gói vay. Đối với gói vay ưu đãi 120.000 tỷ đồng, tính đến cuối tháng 8/2024, lãi suất đã giảm 1%/năm so với kỳ 1/1/2024-30/06/2024 và giảm gần 2%/năm so với thời điểm bắt đầu triển khai gói vay. Tuy nhiên, hiện nay công tác giải ngân gói vay ưu đãi này vẫn còn rất chậm. Thêm vào đó, quy định mới tại Nghị định số 100/2024/NĐ-CP của Chính phủ có quy định về việc lãi suất cho vay mua nhà ở xã hội bằng lãi suất cho vay đối với hộ nghèo do Thủ tướng Chính phủ quy định trong từng thời kỳ. Như vậy lãi suất cho vay mua nhà ở xã hội tại Ngân hàng Chính sách xã hội Việt Nam từ ngày 01/8/2024 là 6,6%/năm (tăng so với mức lãi suất áp dụng trước đó là 4,8%). Mức lãi suất này được đánh giá là còn cao và có thể làm tăng thêm áp lực trả nợ của người

dân có nhu cầu vay mua nhà ở xã hội trong thời gian tới. Tuy nhiên mức lãi suất 6,6% này sẽ được áp dụng trong thời gian của gói vay lên tới 25 năm sẽ giữ được mức ổn định và giúp người dân dễ cân đối tài chính trong thời gian dài hơn.

- Thị trường chứng khoán trong quý III/2024 vẫn chưa có nhiều cải thiện so với quý trước. Giá giao dịch cổ phiếu bất động sản, bao gồm cả cổ phiếu của những doanh nghiệp bất động sản lớn vẫn chưa có dấu hiệu tăng trưởng trong quý III/2024. Dòng tiền của các doanh nghiệp bất động sản hiện nay vẫn còn gặp nhiều khó khăn khi hoạt động kinh doanh vẫn chưa đạt hiệu quả trong bối cảnh áp lực từ nợ trái phiếu và lãi suất ngân hàng vẫn còn lớn. Bên cạnh đó việc thiếu dự án mới để bàn giao đưa vào thị trường và tình trạng pháp lý của các dự án vẫn chưa thay đổi nhiều trước và sau thời điểm các Luật liên quan có hiệu lực thi hành cũng là nguyên nhân khiến cho nhóm ngành bất động sản vẫn chưa tạo được sức hút với các nhà đầu tư để thu hút dòng vốn trên thị trường chứng khoán.

- Tính đến hết tháng 9/2024, tổng vốn FDI đăng ký đối với lĩnh vực bất động sản đạt 4,38 tỷ USD, gấp 2,2 lần cùng kỳ năm trước và chiếm gần 17,7% tổng vốn đăng ký cấp mới. Bên cạnh đó, vốn FDI thực hiện trong 8 tháng đầu năm 2024 đạt 1,27 tỷ USD, gấp 2 lần cùng kỳ và chiếm 9% tổng vốn FDI thực hiện. Đây là tín hiệu tích cực cho thấy thị trường bất động sản Việt Nam vẫn tạo được sức hút đối với các nhà đầu tư nước ngoài (số liệu tổng hợp từ Cục Đầu tư nước ngoài - Bộ Kế hoạch và Đầu tư).

- Giải ngân vốn đầu tư công trong 9 tháng đầu năm ước đạt giải ngân được gần 320.567 tỷ đồng vốn đầu tư công, chỉ đạt khoảng 43% kế hoạch

¹ Nghị định 94/2024/NĐ-CP ngày 24/7/2024 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của luật kinh doanh bất động sản về xây dựng và quản lý hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu về nhà ở và thị trường bất động sản;

- Nghị định số 95/2024/NĐ-CP ngày 24/7/2024 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Nhà ở;

- Nghị định số 96/2024/NĐ-CP ngày 24/7/2024 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Kinh doanh bất động sản;

- Nghị định số 98/2024/NĐ-CP ngày 25/7/2024 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Nhà ở về cải tạo, xây dựng lại nhà chung cư;

- Nghị định số 100/2024/NĐ-CP ngày 26/7/2024 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Nhà ở về phát triển và quản lý nhà ở xã hội;

- Nghị định số 102/NĐ-CP ngày 30/7/2024 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đất đai;

- Thông tư số 04/2024/TT-BXD ngày 30/7/2024 của Bộ Xây dựng hướng dẫn về chương trình khung đào tạo, bồi dưỡng kiến thức hành nghề môi giới bất động sản, điều hành sàn giao dịch bất động sản;

- Thông tư 05/2024/TT-BXD ngày 31/7/2024 của Bộ Xây dựng về quy định chi tiết một số điều của Luật Nhà ở.

năm, (theo báo cáo của Ngân hàng Nhà nước). Thị trường bất động sản là thị trường được hưởng lợi từ sự phát triển hạ tầng do đó việc chậm giải ngân vốn đầu tư công có thể khiến nhiều dự án bất động sản bị ảnh hưởng.

1.2. Diễn biến một số phân khúc của thị trường bất động sản

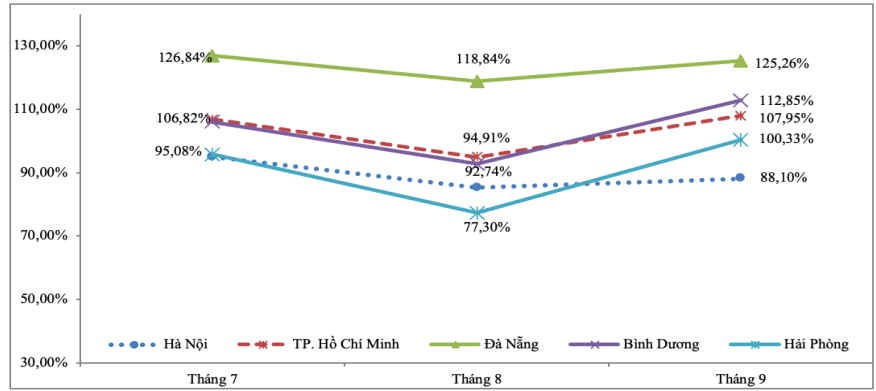
a) Đối với nhà ở và đất nền

* Đối với nhà ở thương mại

Trong quý III/2024, nguồn cung mới về nhà ở từ các dự án mới tuy đã có sự cải thiện so với năm trước tuy nhiên vẫn còn hạn chế, nguồn cung nhà ở mới trong quý chủ yếu vẫn đến từ những dự án đã được triển khai và đang được mở bán tuy nhiên số lượng dự án mới mở bán trong quý không nhiều. Những dự án được mở bán trong quý chủ yếu vẫn là các dự án phân khúc trung, cao cấp, một số dự án được mở bán trong quý III/2024 như: The Victoria - Vinhomes Smart City giá khoảng 80÷85 triệu đồng/m², The Ninety Complex giá khoảng 85 triệu đồng/m² tại Hà Nội; Fiato Uptown giá khoảng 55 triệu đồng/m² tại TP. Hồ Chí Minh; The Senique Hanoi – Vinhomes Ocean Park giá khoảng 30÷38 triệu đồng/m² tại Hưng Yên; Green Tower Dĩ An giá khoảng 50÷60 triệu đồng/m² tại Bình Dương; Central Park Residences giá khoảng 32÷45 triệu đồng/m² tại Nghệ An; Grand Mark Nha Trang giá khoảng 45 triệu đồng/m² tại Khánh Hòa;...

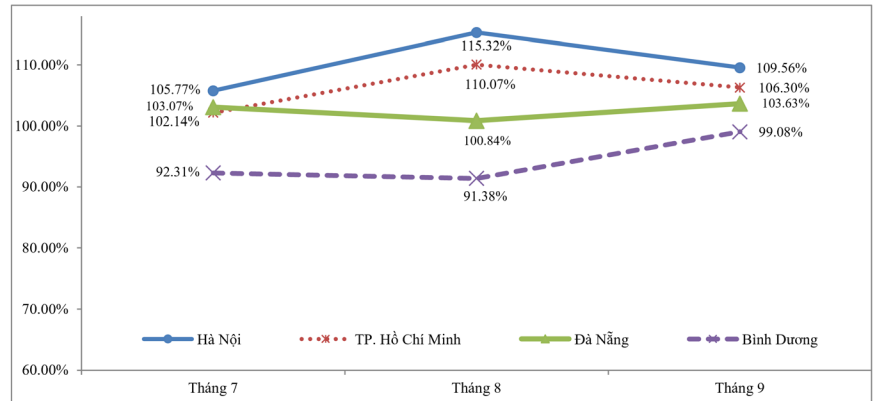
Tại thị trường thứ cấp, nguồn cung thứ cấp nhà ở trong quý III/2024 nhìn chung giảm nhẹ so với quý trước (trừ Đà Nẵng và Hải Phòng nguồn cung thứ cấp căn hộ tăng nhẹ). Cụ thể, nguồn cung căn hộ chung cư tại Hà Nội giảm 8,8%, tại TP. Hồ Chí Minh giảm khoảng 10,6%, tại Đà Nẵng tăng 22,9%, tại Hải Phòng tăng 7,5%, tại Bình Dương giảm 3,8%.

Diễn biến nguồn cung thứ cấp căn hộ chung cư, biệt thự, nhà liền kề và đất nền dự án tại một số địa phương trong quý III/2024 thể hiện tại Hình 1, 2, 3.



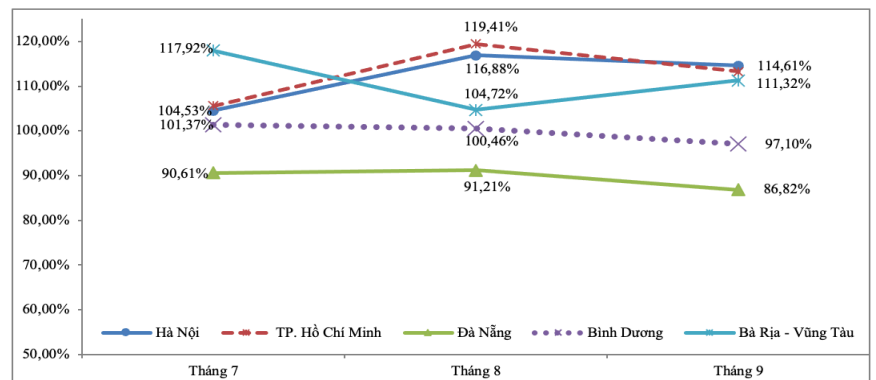
Hình 1. Biến động về nguồn cung thứ cấp căn hộ chung cư tại một số địa phương trong quý III/2024 (Tháng 6/2024=100%)

* Nguồn: Viện Kinh tế xây dựng theo dõi, tổng hợp



Hình 2. Biến động về nguồn cung thứ cấp biệt thự, nhà liền kề tại một số địa phương trong quý III/2024 (Tháng 6/2024=100%)

* Nguồn: Viện Kinh tế xây dựng theo dõi, tổng hợp



Hình 3. Biến động về nguồn cung thứ cấp đất nền dự án tại một số địa phương trong quý III/2024 (Tháng 6/2024=100%)

* Nguồn: Viện Kinh tế xây dựng theo dõi, tổng hợp

² - UBND tỉnh Quảng Bình vừa phê duyệt quy hoạch phân khu xã Bảo Ninh, thành phố Đồng Hới quy mô 1.767 ha để đầu tư xây dựng khu đô thị, khu nghỉ dưỡng và khu đất dịch vụ công cộng;

- UBND tỉnh Thừa Thiên Huế trình HĐND tỉnh Thừa Thiên Huế về việc thông qua nhiệm vụ Quy hoạch phân khu xây dựng (tỷ lệ 1/2000) Khu du lịch nghỉ dưỡng kết hợp sân golf và các dịch vụ phụ trợ tại xã Diên Hòa, huyện Phong Điền với quy mô 270ha;

- UBND tỉnh Hậu Giang vừa ban hành quyết định về chủ trương lập đồ án Quy hoạch phân khu xây dựng tỷ lệ 1/2.000 Khu đô thị du lịch nghỉ dưỡng Mekong với quy mô khoảng 2.945ha;

- UBND tỉnh Quảng Bình phê duyệt đồ án quy hoạch phân khu khu vực phát triển đô thị xã An Thủy, huyện Lệ Thủy trong đó khu vực lập quy hoạch phân khu phát triển đô thị có diện tích 321 ha;

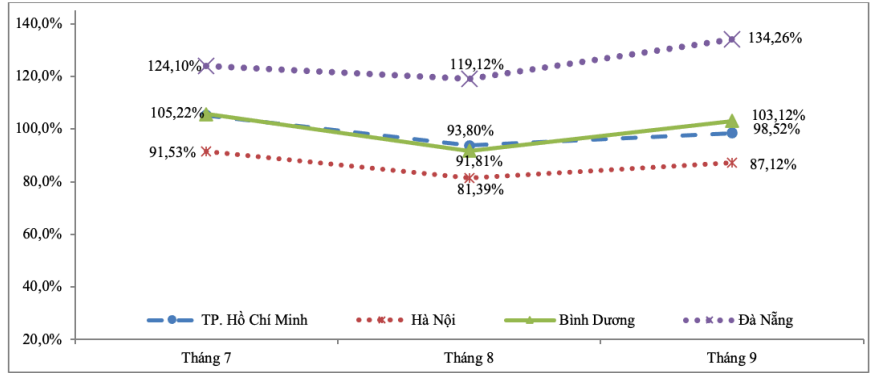
- Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Đồng Nai kinh ra thông báo mời các nhà đầu tư quan tâm nộp hồ sơ đăng ký thực hiện Dự án Nhà ở xã hội tại Khu đất chung cư thuộc Khu tái định cư phường Long Bình với quy mô 24.279m², 1.248 căn hộ và quy mô thực hiện dự án khoảng 1.135 tỷ đồng.

³ - Theo số liệu tổng hợp từ Hiệp hội trái phiếu Việt Nam, trong 9 tháng đầu năm 2024, giá trị trái phiếu doanh nghiệp được mua lại là 54.866 tỷ đồng.

Trong quý III/2024, hoạt động giao dịch của thị trường trên thị trường sơ cấp nhìn chung vẫn còn trầm lắng so với quý trước khi nguồn cung mới hiện nay vẫn rất hạn chế và giá nhà ở vẫn đang neo ở mức cao. Tại thị trường thứ cấp, mức độ quan tâm, tình hình giao dịch nhà ở và đất nền nhìn chung có cải thiện hơn so với cùng kỳ năm trước. Tuy nhiên, đây vẫn chỉ là sự cải thiện cục bộ tại một số khu vực, đặc biệt là các tỉnh, thành phố khu vực miền Bắc gần Hà Nội (Theo batdongsan.com.vn, nhu cầu tìm mua bất động sản trên cả nước trong tháng 7/2024 tăng khoảng 26% và tháng 8/2024 tăng 25% so với cùng kỳ năm 2023). Tình hình giao dịch trên thị trường thứ cấp trong quý III/2024 so với quý II/2024 nhìn chung giảm nhẹ do nguồn cung hạn chế và một phần tình hình giao dịch bị ảnh hưởng bởi tâm lý ngại mua nhà trong tháng 7 âm lịch và giá nhà ở đang ở mức quá cao so với thu nhập của người dân. Cụ thể, lượng giao dịch căn hộ chung cư trong quý III/2024 so với kỳ trước tại Hà Nội giảm khoảng 13,7%, tại TP. Hồ Chí Minh giảm khoảng 14,5%, tại Bình Dương giảm khoảng 11,2%, tại Đà Nẵng tăng khoảng 27,4%.

Diễn biến tình hình giao dịch thứ cấp căn hộ chung cư tại một số địa phương trong quý III/2024 theo kết quả nghiên cứu biến động thông tin thu thập được từ thị trường thể hiện tại Hình 4.

Giá giao dịch thứ cấp nhà ở và đất nền trong quý III/2024 nhìn chung tăng so với quý trước. Thị trường bất động sản trong năm 2024 đã có tín hiệu phục hồi nhưng vẫn còn gặp nhiều khó khăn khi nguồn cung mới vẫn còn hạn chế, cơ cấu các sản phẩm trên thị trường thiếu cân đối khiến giá nhà chung cư ở phân khúc sơ cấp và thứ cấp bị đẩy lên cao, dẫn đến người dân có nhu cầu thực về nhà ở khó có khả năng tiếp cận. Bên cạnh đó, giá đất nền tại các quận nội thành và ven đô Hà Nội đã có dấu hiệu tăng trở lại, nhất là đối với các huyện



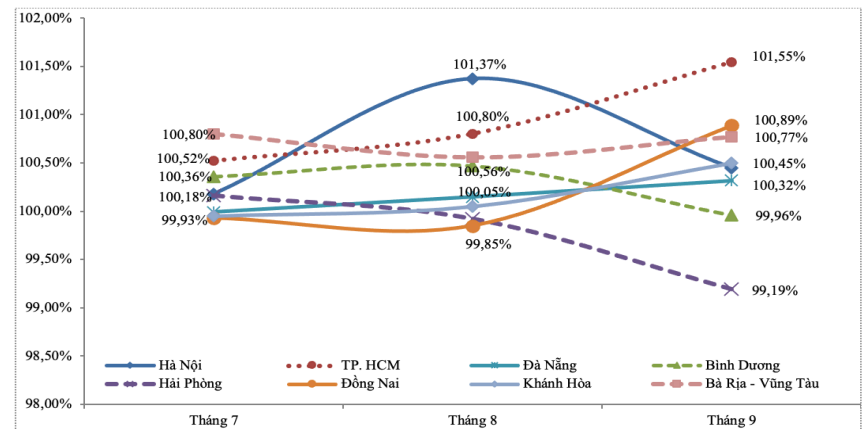
Hình 4. Biến động về lượng giao dịch thứ cấp căn hộ chung cư tại một số địa phương trong Quý III/2024 (Tháng 6/2024=100%)

* Nguồn: Viện Kinh tế xây dựng theo dõi, tổng hợp

có thông tin lên quận khi tại các đợt đấu giá đất nền vào cuối tháng 7 và tháng 8/2024, giá đất trúng đấu giá tại nhiều khu vực tăng cao, thậm chí tăng gấp nhiều lần so với giá khởi điểm⁴. Trước hiện tượng nóng cục bộ tại các đợt đấu giá đất, chính quyền địa phương đã có động thái tạm dừng một số đợt đấu giá đất để điều tiết lại thị trường⁵. Việc giá đất trúng đấu giá cao gấp nhiều lần so với giá khởi điểm có thể tiềm ẩn nhiều rủi ro cho thị trường khi tạo ra xu hướng đầu cơ đất đai nhằm đẩy giá thị trường tại đó và các khu vực xung

quanh tiếp tục tăng cao, tình trạng bỏ cọc có thể gia tăng trong trường hợp giá trúng đấu giá quá cao và các nhà đầu cơ đất đai chưa bán lướt được. Bên cạnh đó, việc giá nhà đất tăng cao sẽ dẫn đến chi phí giải phóng mặt bằng của các dự án mới cao hơn và tiếp tục đẩy giá các sản phẩm bất động sản theo dự án tiếp tục tăng.

Biến động giá giao dịch thứ cấp căn hộ chung cư, biệt thự, nhà liền kề và đất nền dự án tại một số tỉnh, thành phố trong quý III/2024 thể hiện tại Hình 5, 6, 7.



Hình 5. Biến động giá thứ cấp căn hộ chung cư tại một số địa phương trong quý III/2024 (tháng 6/2024=100%)

* Nguồn: Viện Kinh tế xây dựng theo dõi, tổng hợp

⁴ - Ngày 28/7/2024, UBND huyện Đan Phượng tổ chức đấu giá 85 lô đất, gồm 2 lô với giá khởi điểm là 42 triệu đồng/m², 67 lô với giá khởi điểm từ 40 triệu đồng/m² đến 51 triệu đồng/m² và 16 lô với giá khởi điểm từ 35 triệu đồng/m² đến 41 triệu đồng/m², trong đó lô trúng cao nhất là 99.2trđ (cao hơn gấp 2 lần giá khởi điểm);

Ngày 10/8/2024, UBND huyện Thanh Oai tổ chức đấu giá 68 lô đất với giá khởi điểm từ 8,6 triệu đồng/m² đến 12,5 triệu đồng/m², trong đó lô góc có giá trúng cao nhất là gần 100,5 triệu đồng/m², gấp 8 lần so với giá khởi điểm;

- Ngày 19/8/2024, UBND huyện Hoài Đức tổ chức đấu giá 19 thửa đất, giá khởi điểm là 7,3 triệu đồng/m², trong đó thửa trúng giá cao nhất lên tới 133,3 triệu đồng/m², gấp hơn 18 lần so với giá khởi điểm.

Ngày 29/8/2024, UBND huyện Thanh Oai (Hà Nội) phát hành văn bản gửi các đơn vị tổ chức cuộc bán đấu giá đất tạm dừng tổ chức cuộc đấu giá đối với 114 thửa đất tại xã Cao Dương;

- Ngày 23/9/2024, huyện Đan Phượng tạm dừng đấu giá 26 lô đất tại khu Đồng Sậy - Trầm Sau, thị trấn Phùng có diện tích 55-99,5 m², giá khởi điểm hơn 14 triệu đồng/m²;

- UBND quận Hà Đông quyết định tạm hoãn phiên đấu giá 27 thửa đất thuộc quận Hà Đông tại các địa điểm: Khu xử đồng Hạ Khẩu, khu Đồng Đan - Đồng Cốc, khu Đồng Bo - Đồng Chúc - Cửa Cầu - Đồng Men (phường Phú Lương); khu Chùa Sau (phường Yên Nghĩa) và khu Dược (phường Dương Nội). Các lô đất đấu giá có diện tích từ 48m² đến 72m², với giá khởi điểm từ 22,9 triệu đồng/m² đến hơn 40 triệu đồng/m².

* Đối với loại hình căn hộ cho thuê, giá cho thuê căn hộ trong quý III/2024 có xu hướng tăng nhẹ ở khu vực Đà Nẵng. Tại khu vực Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, giá cho thuê cơ bản ổn định so với quý trước.

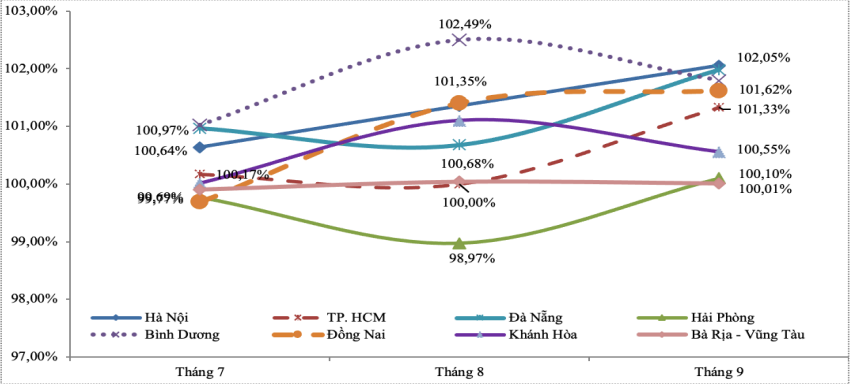
Biến động giá cho thuê căn hộ chung cư tại một số địa phương trong quý III/2024 thể hiện tại Hình 8.

* Đối với nhà ở xã hội

Nhà ở xã hội trong quý III/2024 vẫn đang được thực hiện đầu tư và phát triển tại các địa phương tuy nhiên tiến độ triển khai các dự án hiện nay vẫn còn khá chậm, trong quý nổi bật chỉ có dự án nhà ở xã hội Lê Thành Tân Kiên quy mô 1.445 căn hộ tại TP. Hồ Chí Minh được chính thức khởi công xây dựng. Tính đến hết tháng 7/2024, cả nước đã triển khai 619 dự án nhà ở xã hội với quy mô 561.816 căn tuy nhiên với tình hình triển khai chậm khi số lượng dự án nhà ở xã hội hoàn thành còn ít thì mục tiêu đạt 1 triệu căn hộ đến năm 2030 có thể sẽ gặp nhiều khó khăn. Việc phát triển các dự án nhà ở xã hội hiện nay đang được tạo nhiều điều kiện thuận lợi về cơ chế, chính sách, nguồn vốn, bên cạnh đó hệ thống cơ sở pháp lý có hiệu lực đã tháo gỡ nhiều vướng mắc cho các doanh nghiệp. Tuy nhiên thực tế các doanh nghiệp vẫn còn gặp khó khăn trong việc tiếp cận đất đai, thủ tục hành chính trong đầu tư xây dựng còn phức tạp và việc tiếp cận nguồn vốn từ gói vay ưu đãi 120.000 tỉ đồng chưa thực sự thu hút các doanh nghiệp triển khai thực hiện dự án.

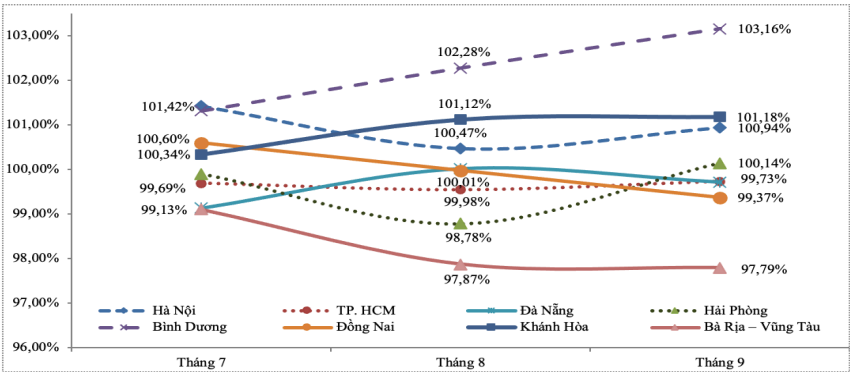
Bảng 1. Giá bán/cho thuê nhà ở xã hội tại một số địa phương quý III/2024

Stt	Tên dự án	Địa phương	Giá bán (chưa bao gồm kinh phí bảo trì) (đồng/m2)
1	Nhà ở xã hội Ecohome Nhơn Bình (đợt 38)	Bình Định	16.346. 000
2	Dự án Nhà ở Khu thiết chế công đoàn tỉnh Bình Định (đợt 4)	Bình Định	12.519.056
3	Nhà ở xã hội Nhơn Phú 2 (đợt 3+4)	Bình Định	11.999.000
4	Khu chung cư nhà ở xã hội KCN Hòa Khánh - Toà B2 (đợt 19)	Đà Nẵng	9.417.000
5	NOXH thuộc Dự án đầu tư xây dựng Khu đô thị dịch vụ thương mại và nhà ở công nhân Trảng Duệ	Hải Phòng	16.090.000



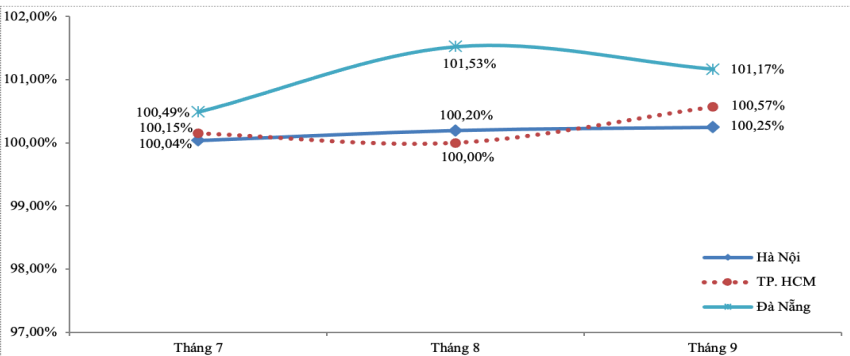
Hình 6. Biến động giá thứ cấp nhà ở riêng lẻ phát triển theo dự án tại một số địa phương Quý III/2024 (tháng 6/2024=100%)

* Nguồn: Viện Kinh tế xây dựng theo dõi, tổng hợp



Hình 7. Biến động giá thứ cấp đất nền dự án ở tại một số địa phương Quý III/2024 (tháng 6/2024=100%)

* Nguồn: Viện Kinh tế xây dựng theo dõi, tổng hợp



Hình 8. Biến động giá cho thuê căn hộ chung cư tại một số địa phương trong Quý III/2024 (tháng 6/2024=100%)

* Nguồn: Viện Kinh tế xây dựng theo dõi, tổng hợp

* Nguồn: Viện Kinh tế xây dựng theo dõi, tổng hợp

b) Đối với văn phòng cho thuê

Trong quý III/2024, nguồn cung mới về văn phòng cho thuê trên địa bàn cả nước tiếp tục hạn chế, không có tòa nhà văn phòng mới được khai trương và đi vào hoạt động.

Về công suất thuê, các tòa nhà văn phòng tại khu vực Hà Nội hiện nay có tỷ lệ lấp đầy thấp hơn so với các tòa nhà văn phòng tại khu vực TP. Hồ Chí Minh do nguồn cung được bổ sung từ các dự án mới trong nửa đầu năm 2024 và nhu cầu thuê không tăng nhiều. Công suất cho thuê bình quân tại các tòa nhà văn phòng cho thuê ở khu vực Hà Nội đạt mức trên 70% và tại khu vực TP. Hồ Chí Minh đạt trên 85%.

Giá cho thuê văn phòng quý III/2024 so với quý trước tại khu vực Hà Nội nhìn chung tăng nhẹ trong khi giá cho thuê văn phòng tại TP. Hồ Chí Minh có xu hướng giảm nhẹ so với quý trước.

Biến động giá cho thuê văn phòng tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh trong quý III/2024 thể hiện tại Hình 9.

c) Đối với mặt bằng thương mại

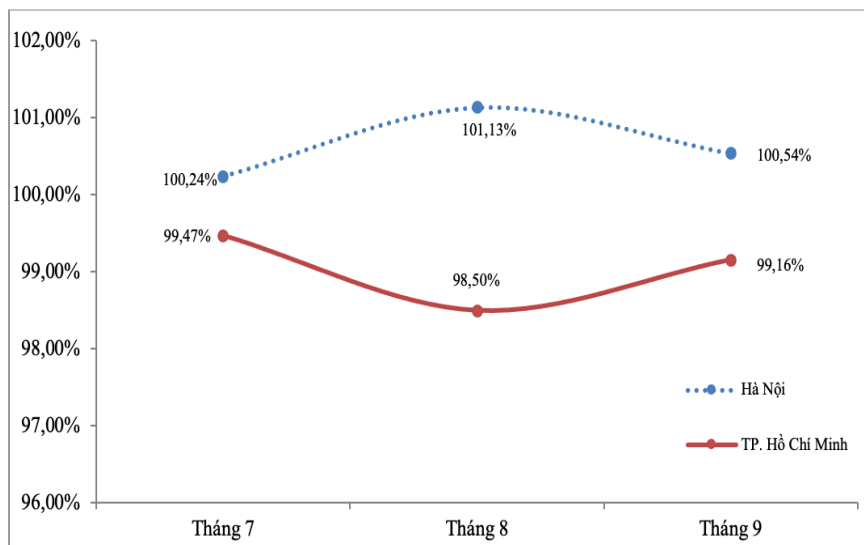
Trong quý III/2024 nguồn cung mới về mặt bằng thương mại trên địa bàn cả nước được bổ sung từ một số dự án trung tâm thương mại, siêu thị lớn khai trương và đi vào hoạt động như: Diamond Plaza quy mô 14.800m² tại Hà Nội, Vincom Mega Mall Grand Park quy mô 45.000m² tại TP. Hồ Chí Minh, Aeon Mall Huế quy mô 86.000m² tại Thừa Thiên - Huế, Vincom Plaza Bắc Giang tại Bắc Giang.

Nhu cầu thuê mặt bằng kinh doanh tại các trung tâm thương mại và siêu thị lớn trong quý III/2024 vẫn duy trì ở mức cao. Công suất cho thuê tại khu vực nội thành và các quận trung tâm có xu hướng tăng so với quý trước.

Giá cho thuê bình quân toàn thị trường tại các trung tâm thương mại, siêu thị và mặt bằng bán lẻ nhà phố trong quý III/2024 có xu hướng tăng nhẹ so với quý trước.

d) Đối với khách sạn, khu du lịch nghỉ dưỡng

Trong quý III/2024, nguồn cung



Hình 9. Biến động giá cho thuê văn phòng tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh Quý III năm 2024 (tháng 6/2024=100%)

* Nguồn: Viện Kinh tế xây dựng theo dõi, tổng hợp

mới về khách sạn, khu nghỉ dưỡng trên địa bàn cả nước được bổ sung từ một số dự án đã khai trương và đi vào hoạt động như: Khách sạn 5 sao Angsana tại Quảng Ninh, khách sạn 5 sao Charmant Suites tại Cần Thơ. Bên cạnh đó, dự án khu du lịch, dịch vụ thương mại Vịnh trung tâm Cát Bà tại Hải Phòng là dự án mới nổi bật được khởi công xây dựng mới trong quý.

Nhu cầu thuê và công suất thuê phòng khách sạn bình quân toàn thị trường trong quý III/2024 vẫn ở mức cao so với quý trước do đây vẫn là mùa cao điểm du lịch khi lượng khách nội địa và lượng khách quốc tế đều đạt mức cao.

Đối với bất động sản nghỉ dưỡng để bán, thị trường vẫn còn trầm lắng khi nguồn cung mới vẫn hạn chế và lượng giao dịch thành công vẫn không nhiều.

Giá thuê phòng khách sạn, khu du lịch nghỉ dưỡng bình quân toàn thị trường trong quý III/2024 cơ bản ổn định so với quý trước.

e) Đối với bất động sản công nghiệp

Trong quý III/2024, trên địa bàn cả nước không có dự án khu công nghiệp mới được khởi công xây dựng. Một số dự án khu công nghiệp được chấp thuận chủ trương

đầu tư trong quý nổi bật như: Khu công nghiệp Đồng Văn V giai đoạn 1 quy mô 237,9 ha tại Hà Nam; Khu công nghiệp Yên Lư (phần mở rộng) giai đoạn 1 quy mô 119,83 ha tại Bắc Giang; Khu công nghiệp Vinhomes Vũng Áng quy mô 964,84 ha tại Hà Tĩnh;...

Tính chung quý III/2024, chỉ số sản xuất công nghiệp (IIP) ước tính tăng 9,59% so với cùng kỳ năm trước (theo số liệu từ Tổng Cục thống kê). Bên cạnh đó, dòng vốn FDI vào lĩnh vực công nghiệp vẫn chiếm tỷ trọng lớn trong tổng vốn FDI đăng ký (chiếm 60,7%) cho thấy thị trường bất động sản công nghiệp vẫn có nhiều tiềm năng phát triển khi các nhà đầu tư nước ngoài vẫn có xu hướng đầu tư vào các chuỗi nhà máy, dây chuyền sản xuất công nghiệp tại Việt Nam. Nhu cầu thuê, công suất cho thuê và tỷ lệ lấp đầy tại các khu công nghiệp trong quý III/2024 cơ bản ổn định so với quý trước.

Giá cho thuê đất bình quân cơ bản ổn định trong khi giá cho thuê nhà xưởng xây sẵn, kho bãi trong quý III/2024 có xu hướng giảm nhẹ so với quý trước. Giá cho thuê bình quân tại các khu công nghiệp phổ biến hiện nay là khoảng 3,5÷5,5 USD/m²/tháng.

⁶- Theo Cục Du lịch quốc gia, khách quốc tế đến Việt Nam trong quý III/2024 đạt hơn 3,88 triệu lượt, tính tổng 9 tháng đầu năm, lượng khách quốc tế đến Việt Nam đạt hơn 12,7 triệu lượt, tăng 43% so với cùng kỳ năm trước.