

PHÂN TÍCH CÁC NGUYÊN NHÂN GÂY CHẬM TIẾN ĐỘ THI CÔNG CÁC CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH BẠC LIÊU

ANALYSIS OF FACTORS LEADING TO DELAY PROGRESS OF ROAD CONSTRUCTION IN BẠC LIÊU PROVINCE

➤ **KS. Trần Nguyễn Thanh Tâm** - Học viên cao học Kỹ thuật Xây dựng Công trình Dân dụng và Công nghiệp, Đại học Công nghệ TP.HCM, Email: ttamsxd@gmail.com

➤ **TS. Nguyễn Việt Tuấn** - Giảng viên Khoa Xây dựng, Đại học Công nghệ TP.HCM, Email: nv.tuan@hutech.edu.vn

TÓM TẮT: Trước đây, đã có một số nghiên cứu về các nguyên nhân, nguyên nhân gây chậm tiến độ thi công công trình xây dựng giao thông ở Việt Nam, tuy nhiên các nghiên cứu này chỉ tập trung chủ yếu vào đánh giá mức độ ảnh hưởng của các nguyên nhân, riêng đối với các dự án đầu tư công, sử dụng vốn ngân sách vẫn còn hạn chế và đặc biệt là đối với các công trình giao thông trên địa bàn tỉnh Bạc Liêu thì chưa có nghiên cứu nào được thực hiện, đánh giá. Nghiên cứu đã xác định được 35 nguyên nhân, qua phân tích thì chỉ ra có 28 nguyên nhân thuộc 06 nhóm nhân tố chính: (1) "Các nguyên nhân khách quan", (2) "Những vấn đề không lường trước được trong quá trình thi công", (3) "Các vấn đề liên quan đến công tác Giải phóng mặt bằng", (4) "Sự thiếu năng lực, kinh nghiệm của các bên có liên quan trong quá trình thi công", (5) "Nguồn lực của nhà thầu thi công không đảm bảo", (6) "Sự yếu kém về năng lực quản lý tiến độ và thiếu trách nhiệm của Chủ đầu tư" là nguyên nhân gây chậm tiến độ thi công các công trình giao thông tỉnh Bạc Liêu. Dựa trên kết quả phân tích nhân tố, nghiên cứu cũng đưa ra một số giải pháp nhằm hạn chế các nguyên nhân gây chậm tiến độ thi công các công trình giao thông do Ban QLDA ĐTXD các công trình giao thông tỉnh Bạc Liêu làm Chủ đầu tư.

Từ khóa: Phân tích các nguyên nhân gây chậm tiến độ, công trình giao thông tỉnh Bạc Liêu, vốn ngân sách Nhà nước.

ABSTRACT: There have been a number of studies on the causes and causes of the delay in the construction progress of traffic construction in Vietnam, but these studies only focus mainly on assessing the influence of these factors. Particularly for public investment projects, the use of budget capital is still limited and especially for traffic works in Bac Lieu province, no research has been carried out, evaluated. This study has identified 35 causes leading to delay progress of road construction in Bac Lieu province, through the analysis, it shows that there are 28 causes which were distributed in 06 major groups of factors: (1) "objective personnel", (2) "Unforeseen problems in construction process", (3) "Problems related to create clear construction site", (4) "Incompetence, experience of relevant parties in construction process", (5) "The contractor's resources are not enough", (6) "The weakness of the progress management capacity and the lack of responsibility of the Investor" is the cause of the delay in construction progress of traffic works in Bac Lieu Province's. Based on the results of factor analysis, the study also proposes some solutions to limit the causes of delay in construction progress of traffic works in Bac Lieu Province.

Keywords: Traffic construction, road construction, Bạc Liêu province, transportation,

1. Giới thiệu

Bạc Liêu là tỉnh nằm trên bán đảo Cà Mau, thuộc Đồng bằng sông Cửu Long, miền đất cực Nam của Việt Nam, có diện tích đất tự nhiên là 2.570km², chiếm gần 0.8% diện tích cả nước và đứng thứ 7 trong khu vực Đồng bằng sông Cửu Long. Phía Bắc giáp tỉnh Hậu Giang và Kiên Giang, phía Đông và Đông Bắc giáp tỉnh Sóc Trăng, phía Tây và Tây Nam giáp tỉnh Cà Mau, phía Đông và Đông Nam giáp Biển Đông. Bạc Liêu có đường bờ biển dài 56km nối với các biển quan trọng như Vịnh Hào, Nhà Mát, Cái Cù. Vùng biển thuộc quyền quản lý của tỉnh Bạc Liêu rộng hơn 20.000km², là vùng giàu tiềm năng, nguồn lợi hải sản rất phong phú và đa dạng. Vì vậy, việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng

giao thông của tỉnh đang rất cần thiết, việc đảm bảo tiến độ xây dựng các công trình giao thông trọng điểm sử dụng vốn ngân sách nhà nước đóng vai trò rất quan trọng trong thực hiện mục tiêu phát triển địa phương.

Tiến độ thi công xây dựng công trình đóng vai trò rất quan trọng trong việc phát triển kinh tế xã hội, đặc biệt chậm tiến độ thi công đặc biệt là tiến độ thi công các công trình xây dựng giao thông sử dụng vốn ngân sách nhà nước còn gây ra hệ lụy vượt chi phí đầu tư so với dự toán ban đầu gây lãng phí ngân sách nhà nước giảm hiệu quả đầu tư của dự án thậm chí việc chậm tiến độ quá dài dẫn đến "lãng phí" cơ hội phát triển kinh tế xã hội của người dân và địa phương.

2. Tổng quan nghiên cứu

2.1. Các khái niệm, định nghĩa

2.1.1. Khái niệm tiến độ thi công dự án đầu tư xây dựng

Tiến độ là mức tiến triển của công việc, dự án trong khoảng thời gian cụ thể, tiến độ thi công dự án đầu tư xây dựng là mức độ tiến triển của việc thi công công trình hay hiểu theo cách khác tiến độ thi công có thể hiểu đơn giản là kế hoạch thực hiện hoàn thành các công việc trong dự án.

Theo Aibinu & Jagora (2002), thì trễ tiến độ được mô tả như một khoảng thời gian khi nhà thầu và chủ đầu tư dự án không thực hiện đúng như quy định hoặc đúng như thỏa thuận trong hợp đồng. Còn theo Bramble và Callahan (1987) thì trễ tiến độ là khoảng thời gian mà các hạng mục của dự án thi công kéo dài hoặc hoàn thành không đúng hạn. Nói tóm lại, trễ tiến độ là khi các công việc sẽ bị thực hiện chậm lại và hoàn thành không đúng hạn.

2.1.2. Quản lý thi công xây dựng công trình

Quản lý thi công xây dựng công trình: Là hoạt động quản lý của các chủ thể tham gia các hoạt động xây dựng theo quy định của Nghị định này và pháp luật khác có liên quan để việc thi công xây dựng công trình đảm bảo an toàn, chất lượng, tiến độ, hiệu quả, đáp ứng yêu cầu của thiết kế và mục tiêu đề ra (Theo khoản 2, Điều 2, Nghị định 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng).

2.1.3. Công trình giao thông

Nghị định 06/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng có đề cập khái niệm Công trình giao thông tại mục IV, phụ lục I của Nghị định, cụ thể:

Công trình kết cấu dạng cầu, đường, hầm hoặc dạng kết cấu khác (một công trình độc lập hoặc một tổ hợp các công trình) sử dụng làm các cơ sở, tiện ích, cấu trúc phục vụ trực tiếp cho giao thông vận tải; điều tiết, điều phối các hoạt động giao thông vận tải;

2.2. Tổng quan các nghiên cứu trên thế giới

- Theo một nghiên cứu của nhóm tác giả Hemanta Doloi, Anil Sawhney, K.C Iyer, Sameer Rentala về “Phân tích các nguyên nhân ảnh hưởng đến việc chậm tiến độ các dự án xây dựng của Ấn Độ” đã xác định các nguyên nhân chính ảnh hưởng đến sự chậm trễ tiến độ các dự án trong Ngành Xây dựng Ấn Độ. Từ phân tích nhân tố, hầu hết các nguyên nhân quan trọng của việc chậm tiến độ được xác định là: (1) Thiếu sự cam kết; (2) Quản lý công trường không hiệu quả; (3) Sự phối hợp tại

công trường kém; (4) Lập kế hoạch không phù hợp; (5) Phạm vi dự án thiếu rõ ràng; (6) Thiếu thông tin liên lạc; và (7) Hợp đồng không đạt tiêu chuẩn.

- Murali Sambasivan, Yau Wen Soon (2006) đã điều tra nguyên nhân và ảnh hưởng của sự chậm trễ gặp phải trong Ngành Xây dựng ở Malaysia, qua đó xác định mười nguyên nhân quan trọng nhất là: (1) Nhà thầu lập kế hoạch không đúng, (2) Nhà thầu quản lý công trường kém, (3) Nhà thầu không đủ năng lực kinh nghiệm, (4) Tài chính và thanh toán của khách hàng không đầy đủ đối với công việc đã hoàn thành, (5) Vấn đề với nhà thầu phụ, (6) Thiếu nguyên liệu, (7) Cung ứng lao động, (8) Thiết bị tính khả dụng và sự thất bại, (9) Thiếu thông tin liên lạc giữa các bên, và (10) Sai sót trong giai đoạn xây dựng.

- Nghiên cứu của Ibrahim Mahamid (Đại học Hail) về việc chậm tiến độ các dự án xây dựng công trình giao thông của Saudi Arabia, phân tích 34 nguyên nhân xác định được xếp hạng theo với mức độ nghiêm trọng, tần suất và tầm quan trọng của chúng. Kết quả chỉ ra rằng năm nguyên nhân quan trọng hàng đầu ảnh hưởng đến việc trì hoãn lịch trình trong các dự án làm đường là: không đúng quy hoạch, năng suất lao động kém, làm thêm, làm lại, thiếu nhà thầu trải qua.

2.3. Tổng quan các nghiên cứu trong nước

- Nguyễn Thành Luân (2012) trong nghiên cứu đánh giá các nguyên nhân chậm trễ trong các dự án giao thông sử dụng vốn ngân sách nhà nước trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh đã phân tích 29 nguyên nhân thành 7 nhóm bao gồm: (1) Nhân tố gây chậm trễ do tư vấn thiết kế; (2) Nhân tố gây chậm trễ do nhà thầu thi công; (3) Nhân tố do xung đột do các bên tham gia dự án và hợp đồng thiếu chặt chẽ; (4) Nhân tố do việc quản lý, các văn bản pháp quy thiếu tính đồng nhất và do tranh chấp, biến động giá cả; (5) Nhân tố do khó khăn tài chính và chậm cung ứng nguyên vật liệu; (6) Nhân tố do khác biệt về văn hóa, xã hội; (7) Nhân tố do thiếu quy định thưởng phạt về thời gian hoàn thành dự án.

- Vũ Quang Lâm (2015) đã có nghiên cứu các nguyên nhân gây chậm tiến độ và vượt dự toán các dự án đầu tư công tại Việt Nam bằng cách sử dụng kết hợp phương pháp nghiên cứu định tính và định lượng đã chỉ ra bốn nguyên nhân quan trọng nhất của tình trạng chậm trễ của các dự án đầu tư công tại Việt Nam là “Yếu kém trong quản lý dự án của Chủ đầu tư”; “Yếu kém của nhà thầu hoặc tư vấn”, “Nguyên nhân ngoại vi và nguyên nhân khó khăn về tài chính. Tựu trung lại các nguyên nhân gây chậm tiến độ các dự án đầu tư công tại Việt Nam hầu hết là nằm ở năng lực con người hay công tác

quản lý.

- Nguyễn Hoàng Anh (2016) nghiên cứu về các nhân tố ảnh hưởng đến chậm trễ tiến độ thi công công trình giao thông đã xác định tổng số 23 nguyên nhân gây ảnh hưởng lớn đến tiến độ triển khai thi công các công trình giao thông, trên tổng số 38 nguyên nhân khảo sát đã được nhận dạng.

3. Phương pháp luận nghiên cứu

3.1. Quy trình nghiên cứu

Nghiên cứu sử dụng kết hợp phương pháp nghiên cứu định tính và phương pháp nghiên cứu định lượng.

Nghiên cứu định tính (Qualitative research): nhằm thu thập thông tin định tính thông qua việc trao đổi, trò chuyện và phỏng vấn trực tiếp với đối tượng nghiên cứu. *Đối tượng là các chuyên gia đã từng tham gia các dự án công trình giao thông do Ban Quản lý Dự án Đầu tư Xây dựng các công trình giao thông tỉnh Bạc Liêu làm chủ đầu tư trên địa bàn tỉnh Bạc Liêu để thu thập và điều chỉnh hoặc bổ sung các nguyên nhân hợp lý, phù hợp với tình hình thực tế của đối tượng nghiên cứu.*

Nghiên cứu định lượng (Quantitative research): được thực hiện khi ta thu thập toàn bộ dữ liệu, thông tin thông qua các nguyên nhân được hình thành từ “nghiên cứu định tính”. Dữ liệu thu thập được mã hóa và xử lý bởi công cụ phần mềm SPSS nhằm xác định các nguyên nhân gây chậm tiến độ thi công, xác định độ tin cậy thang đo và kiểm định mô hình nghiên cứu thông qua các phương pháp định lượng.

Các bước nghiên cứu gồm:

Bước 1: Thu thập thông tin, tài liệu nghiên cứu trước đó

Bước 2 & 3: Khảo sát và thu nhập dữ liệu

Điều chỉnh lại bảng câu hỏi và xác định bảng câu hỏi khảo sát chính thức để thu thập dữ liệu.

Bước 4 & 5: Phân tích và đề xuất

Dựa trên kết quả đã phân tích để xuất các giải pháp nhằm giảm thiểu các nguyên nhân gây chậm tiến độ thi công các công trình giao thông sử dụng vốn ngân sách nhà nước do Ban Quản lý Dự án Đầu tư Xây dựng các Công trình Giao thông tỉnh Bạc Liêu làm chủ đầu tư.

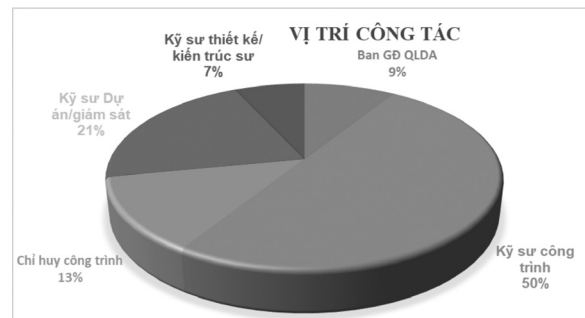
3.2. Thu thập dữ liệu

Việc thu thập dữ liệu nghiên cứu bằng cách phát bảng câu hỏi. Bảng câu hỏi khảo sát được chuyển đến các chuyên gia, kỹ sư đang làm việc tại Nhà thầu chính, Nhà thầu phụ, đơn vị Tư vấn giám sát, Chủ đầu tư, Ban quản lý dự án xây dựng đã và đang tham gia các công trình do Ban QLDA ĐTXD Công trình Giao thông tỉnh làm Chủ đầu tư. Để đảm bảo độ tin cậy, những bảng kết quả khảo sát không phù hợp sẽ bị loại bỏ. Sau khi phát đi 185 bảng câu hỏi

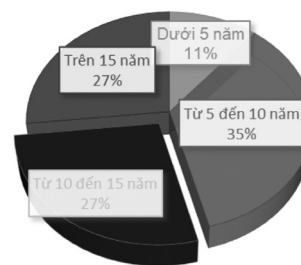
khảo sát, thu lại được 170 phiếu trả lời. Vị trí công tác, số năm kinh nghiệm của các đối tượng tham gia khảo sát được thể hiện qua các biểu đồ sau:

4. Kết quả nghiên cứu

Hệ số Cronbach's Alpha của 35 nguyên nhân



KINH NGHIỆM ĐỐI TƯỢNG KHẢO SÁT



cho tổng thể thang đo mức độ xảy ra là $0,896 > 0,7$, từ đó cho thấy thang đo mức độ xảy ra đủ độ tin cậy để tiến hành các phân tích tiếp theo. Theo Hair và cộng sự (2009) cho rằng, một thang đo đảm bảo tính đơn hướng và đạt độ tin cậy nên đạt ngưỡng Cronbach's Alpha từ 0.7 trở lên.

Qua phân tích bằng phần mềm SPSS đã xác định 5 nguyên nhân xếp hạng đầu gây chậm tiến độ

Bảng 4.1. Hệ số Cronbach's Alpha

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.896	.903	35

thi công công trình giao thông trên địa bàn tỉnh Bạc Liêu được thể hiện ở bảng 4.2.

Trong bảng xếp hạng trên từ kết quả khảo sát thì nguyên nhân ảnh hưởng mạnh nhất là liên quan

Bảng 4.2. Bảng 05 nguyên nhân xếp hạng đầu tiên là nguyên nhân gây chậm tiến độ thi công công trình giao thông trên tỉnh Bạc Liêu

Mã số	Các nguyên nhân gây chậm tiến độ thi công các dự án xây dựng công trình giao thông tỉnh Bạc Liêu	Giá trị Trung bình	Xếp hạng
F1	Việc cố ý chống đối của người dân, khiếu nại kéo dài làm chậm công tác GPMB	4.637	1
D3	Nhà thầu phụ kém năng lực phải thay đổi	4.5274	2
D7	Công trình phải làm lại do sai sót, kém chất lượng trong quá trình triển khai thi công	4.4658	3
D2	Năng lực tài chính của nhà thầu thi công kém	4.4658	4
E4	Giá nguyên liệu, vật tư tăng	4.4178	5

đến việc giải phóng mặt bằng để thi công (1) “Việc cố ý chống đối của người dân, khiếu nại kéo dài làm chậm công tác GPMB”; kế đến là 4 nguyên nhân liên quan đến nhà thầu thi công (2) “Nhà thầu phụ kém năng lực phải thay đổi”, (3) “Công trình phải làm lại do sai sót, kém chất lượng trong quá trình triển khai thi công”, (4) “Năng lực tài chính của nhà thầu thi công kém” và (5) “Nhà thầu thiếu thiết bị máy móc hoặc máy cũ (lạc hậu) thường xuyên bị hư hỏng”; sau cùng là nguyên nhân khách quan mang lại (6) “Giá nguyên liệu, vật tư tăng”;

5. Kết luận

Kết quả phân tích chỉ ra các nguyên nhân có tần suất xảy ra nhiều và mức độ ảnh hưởng cao ảnh hưởng đến chậm tiến độ thi công các công trình giao thông do Ban QLDA ĐTXD các Công trình Giao thông tỉnh Bạc Liêu làm chủ đầu tư gồm:

- Việc cố ý chống đối của người dân, khiếu nại kéo dài làm chậm công tác GPMB;
- Nhà thầu phụ kém năng lực phải thay đổi;
- Công trình phải làm lại do sai sót, kém chất lượng trong quá trình triển khai thi công;
- Năng lực tài chính của nhà thầu thi công kém;
- Giá nguyên liệu, vật tư tăng;
- Nhà thầu thiếu thiết bị máy móc hoặc máy cũ (lạc hậu) thường xuyên bị hư hỏng. □

Tài liệu tham khảo

- [1]. Murali Sambasivan, Yau Wen Soon (2006), Causes and effects of delays in Malaysian construction industry, *International Journal of Project Management* 25 (2007) 517–526.
- [2]. Ibrahim Mahamid (2010). *Schedule Delay in Saudi Arabia Road Construction Projects: Size, Estimate, Determinants and Effects*. *International Journal of Architecture, Engineering and Construction* Vol 6, No 3, September 2017, 51–58.
- [3]. Ibrahim Mahamid, Amund Bruland (2011). *Cost Overrun Causes in Road Construction Projects: Consultants' Perspective*. 2nd International Conference on Construction and Project Management IPEDR vol.15 (2011) © (2011) IACSIT Press, Singapore.
- [4]. Trần Hoàng Tuấn (2014). *Các nhân tố ảnh hưởng đến chi phí và thời gian hoàn thành dự án trong giai đoạn thi công trên địa bàn thành phố Cần Thơ*. *Tạp chí Khoa học Trường Đại học Cần Thơ*, 4(1), 1–10.
- [5]. Nguyễn Thành Luân (2012). *Luận văn thạc sĩ Đánh giá các nguyên nhân chậm trễ trong các dự án giao thông sử dụng vốn ngân sách nhà nước*.
- [6]. Vũ Quang Lâm (2015). *Các nguyên nhân gây chậm tiến độ và vượt dự toán các dự án đầu tư công tại Việt Nam*.
- [7]. Jawad A. Alsuliman (2019). Cause of delay in Saudi public construction projects. *Alexandria Engineering Journal* (2019) 58. 801–808.
- [8]. L.Muhweiz, J.Acai, G.Otim (2014). An Assessment of the Factors Causing delays on Building Construction Projects in Uganda. *International Journal of Construction Engineering and Management* 2014, 3(1):13–13.
- [9]. Aibinu, A.A. & Jagboro, G.O. (2002), The effects of construction delays on project delivery in Nigerian construction industry, *International Journal of Project Management*.
- [10]. Nghị định 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng.
- [11]. Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 ngày 13 tháng 6 năm 2019 được Quốc hội Nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam khóa XIV, kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 13 tháng 6 năm 2019.
- [12]. Luật Đấu thầu số 43/2013/QH13.
- [13]. Luật Ngân sách số 83/2015/QH13.