

Nghiên cứu rủi ro dưới góc độ quản lý nhà nước khi thực hiện các dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc tại Việt Nam

A study on risks in expressway construction investment projects in Vietnam

> **THS.NCS LÊ KHÁNH LINH^{1,*}, THS.NCS LÊ HÀ THIÊN ẮN²**

¹Công ty CPĐT XD và Phát triển Nguồn nhân lực Sáu

²Ban Kinh tế - Ngân sách Hội đồng nhân dân phường Tân Hưng, TP.HCM

*Email: lekhanhlinh.gts@gmail.com

TÓM TẮT

Bài báo nghiên cứu và đánh giá các rủi ro phát sinh trong quá trình thực hiện các dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc tại Việt Nam, tập trung vào 3 nhóm rủi ro chính gồm: Rủi ro về chính sách, rủi ro liên quan đến thiết kế và rủi ro về tổ chức - quản lý. Trong đó, rủi ro chính sách được phân tích sâu với trọng tâm là các chính sách về quy hoạch, quản lý và cung ứng nguồn vật liệu xây dựng cho các dự án đường cao tốc. Nghiên cứu sử dụng phương pháp khảo sát 125 công chức tại các cơ quan nhà nước (ban quản lý dự án) và đại diện các doanh nghiệp tham gia dự án, với thang đo Likert 5 mức. Kết quả cho thấy rủi ro chính sách và rủi ro trong thiết kế được đánh giá ở mức khá cao, phản ánh những bất cập trong quy hoạch nguồn vật liệu, cơ chế điều phối cũng như hệ thống quy chuẩn - tiêu chuẩn và công tác quản lý thiết kế. Rủi ro về tổ chức - quản lý được đánh giá ở mức trung bình, chủ yếu liên quan đến phân định trách nhiệm, phối hợp giữa các bên và năng lực quản lý dự án. Trên cơ sở đó, bài báo đề xuất một số khuyến nghị nhằm hoàn thiện chính sách quy hoạch và quản lý nguồn vật liệu, nâng cao chất lượng quản lý thiết kế và hiệu quả tổ chức, quản lý trong quá trình thực hiện các dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc tại Việt Nam.

Từ khóa: Rủi ro; pháp lý; đường cao tốc; thiết kế; tổ chức - quản lý.

ABSTRACT

This paper examines and evaluates the risks arising during the implementation of expressway investment and construction projects in Vietnam, focusing on three primary risk groups: Policy risks, design-related risks and organizational-management risks. Among these, policy risks are analyzed in depth, specifically focusing on policies regarding the planning, management and supply of construction materials for expressway projects. The study utilized a survey of 125 civil servants from state agencies (Project Management Units) and representatives from participating enterprises, employing a five-point Likert scale. The results indicate that: Policy and design risks were rated at a relatively high level, reflecting inadequacies in material source planning, coordination mechanisms, the system of codes and standards and design management; Organizational-management risks were rated at a moderate level, primarily involving the division of responsibilities, inter-party coordination and project management capacity. Based on these findings, the paper proposes several recommendations to improve planning and material resource management policies, enhance design management quality and increase organizational and management efficiency in the execution of expressway projects in Vietnam.

Keywords: Risk; legal; expressway; design; organization - management.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong bối cảnh nhiều quốc gia, trong đó có Việt Nam đang đẩy mạnh phát triển hệ thống đường cao tốc nhằm đáp ứng yêu cầu tăng trưởng kinh tế, tăng cường kết nối vùng và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, các dự án đầu tư xây dựng đường

cao tốc ngày càng có quy mô lớn, kỹ thuật phức tạp và sự tham gia của nhiều chủ thể. Tổng quan nghiên cứu của [1] Ariyanto, Purba và Purba (2020) cho thấy các dự án xây dựng đường cao tốc tiềm ẩn nhiều loại rủi ro trong suốt vòng đời dự án, từ giai đoạn chuẩn bị đầu tư, thiết kế, thi công đến khai thác, vận hành, xuất phát từ

đặc thù kỹ thuật, an toàn giao thông cao, thời gian thực hiện kéo dài vật liệu xây dựng ngày càng khan hiếm và sự phụ thuộc lớn vào môi trường chính sách và năng lực, kinh nghiệm quản lý.

Dưới góc độ quản lý nhà nước, rủi ro trong đầu tư xây dựng đường cao tốc không chỉ ảnh hưởng đến tiến độ, chi phí và chất lượng công trình, mà còn tác động trực tiếp đến hiệu quả sử dụng nguồn lực công, an toàn giao thông và chất lượng dịch vụ hạ tầng sau khi đưa vào khai thác. Nghiên cứu về quản lý rủi ro trong các chương trình đường cao tốc quy mô lớn cho thấy các rủi ro mang tính hệ thống, đặc biệt là rủi ro về chính sách, rủi ro trong thiết kế, vật liệu và rủi ro về tổ chức - quản lý, có thể làm suy giảm hiệu quả tổng thể của dự án nếu không được nhận diện và kiểm soát kịp thời [2].

Trong điều kiện Việt Nam, rủi ro chính sách nổi lên như một vấn đề đáng chú ý, đặc biệt liên quan đến chính sách quy hoạch, quản lý và cung ứng nguồn vật liệu xây dựng phục vụ các dự án đường cao tốc. Việc thiếu đồng bộ giữa quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông với quy hoạch nguồn vật liệu, cùng với những bất cập trong cơ chế cấp phép, điều phối và kiểm soát khai thác vật liệu đã và đang gây ra nhiều khó khăn trong quá trình triển khai dự án. Bên cạnh đó, các nghiên cứu thực nghiệm cũng chỉ ra rằng rủi ro trong các dự án hạ tầng giao thông mang tính đa chiều và chịu ảnh hưởng mạnh từ nhận thức của các bên liên quan cũng như năng lực phối hợp và quản lý của các chủ thể tham gia [3, 4].

Đối với các dự án đường cao tốc, rủi ro liên quan đến thiết kế, vật liệu bao gồm sự thiếu đồng bộ của tiêu chuẩn - quy chuẩn kỹ thuật, bất cập trong quy trình thẩm định và việc điều chỉnh thiết kế trong quá trình thi công được xem là một trong những nguồn rủi ro kỹ thuật quan trọng, có tác động lan tỏa đến tiến độ, chi phí và chất lượng dự án [5]. Tuy nhiên, tại Việt Nam, các nghiên cứu phân tích rủi ro một cách hệ thống dưới góc độ quản lý nhà nước - với vai trò là chủ thể hoạch định chính sách, tổ chức thực hiện và giám sát toàn bộ quá trình đầu tư xây dựng đường cao tốc - vẫn còn tương đối hạn chế.

Xuất phát từ thực tiễn đó, bài báo nhằm nhận diện và đánh giá các rủi ro chủ yếu trong đầu tư xây dựng đường cao tốc tại Việt Nam, tập trung vào 3 nhóm rủi ro chính gồm: Rủi ro về chính sách (đặc biệt là chính sách quy hoạch và quản lý nguồn vật liệu), rủi ro liên quan đến thiết kế và rủi ro về tổ chức - quản lý. Trên cơ sở kết quả nghiên cứu, bài báo đề xuất một số khuyến nghị nhằm hoàn thiện chính sách, nâng cao chất lượng quản lý thiết kế và tăng cường hiệu quả tổ chức, quản lý trong đầu tư xây dựng đường cao tốc tại Việt Nam.

2. CƠ SỞ LÝ THUYẾT RỦI RO TRONG ĐẦU TƯ XÂY DỰNG ĐƯỜNG CAO TỐC

2.1. Rủi ro về chính sách

Rủi ro về chính sách trong các dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc được hiểu là những bất định phát sinh từ quá trình hoạch định, ban hành và tổ chức thực hiện các chính sách công có liên quan trực tiếp đến dự án, đầu tư xây dựng ảnh hưởng đến tiến độ, chi phí và hiệu quả đầu tư. Các nghiên cứu tổng quan cho thấy chính sách là một trong những nguồn rủi ro mang tính hệ thống, có tác động xuyên suốt vòng đời dự án hạ tầng giao thông, đặc biệt đối với các dự án đường cao tốc có quy mô lớn và thời gian thực hiện kéo dài [1], chịu nhiều tác động tiêu cực của thiên nhiên.

Trong bối cảnh Việt Nam, rủi ro chính sách thể hiện rõ ở sự thiếu đồng bộ và ổn định của các chính sách liên quan đến quy hoạch phát triển đường cao tốc, quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch nguồn vật liệu xây dựng. Việc quy hoạch mô vật liệu, bãi đổ

thải và hành lang khai thác chưa theo kịp tiến độ triển khai các dự án đường cao tốc đã làm gia tăng nguy cơ thiếu hụt vật liệu, phát sinh chi phí và kéo dài thời gian thi công. Bên cạnh đó, sự thay đổi hoặc điều chỉnh chính sách trong quá trình thực hiện dự án, đặc biệt là các quy định về cấp phép khai thác, vận chuyển và quản lý nguồn vật liệu, được xem là một dạng rủi ro chính sách phổ biến, gây khó khăn cho các chủ thể tham gia dự án [2].

Ngoài ra, rủi ro chính sách còn xuất phát từ cơ chế điều phối và phối hợp giữa các cấp, các ngành trong tổ chức thực hiện chính sách. Các nghiên cứu chỉ ra rằng, khi trách nhiệm và thẩm quyền giữa các cơ quan quản lý nhà nước không được phân định rõ ràng, hiệu quả thực thi chính sách sẽ bị suy giảm, làm gia tăng mức độ rủi ro cho dự án [3, 4]. Đối với các dự án đường cao tốc, những bất cập trong chính sách quy hoạch và quản lý nguồn vật liệu không chỉ ảnh hưởng đến giai đoạn thi công, mà còn tác động gián tiếp đến chất lượng công trình và hiệu quả khai thác, vận hành sau đầu tư.

2.2. Rủi ro về thiết kế

Rủi ro về thiết kế là nhóm rủi ro gắn liền với quá trình lập, thẩm định, phê duyệt và điều chỉnh thiết kế trong các dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc. Theo Trịnh Đình Toàn (2022) [5], rủi ro thiết kế thuộc nhóm rủi ro kỹ thuật cốt lõi, có thể phát sinh từ sự thiếu đồng bộ giữa các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật; sai sót trong hồ sơ thiết kế hoặc việc chưa làm rõ trách nhiệm pháp lý đối với các lỗi thiết kế.

Các nghiên cứu tổng quan về rủi ro trong xây dựng đường cao tốc chỉ ra rằng những bất cập trong thiết kế thường dẫn đến việc phải điều chỉnh thiết kế trong quá trình thi công, kéo theo gia tăng chi phí, kéo dài tiến độ và làm phát sinh các rủi ro kỹ thuật và an toàn [1]. Dưới góc độ quản lý nhà nước, rủi ro thiết kế còn liên quan mật thiết đến chất lượng công tác thẩm định, phê duyệt thiết kế và sự thống nhất trong áp dụng các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật.

Nghiên cứu của [3] Vo và Yang (2025) cho rằng rủi ro thiết kế không chỉ mang tính kỹ thuật thuần túy mà còn chịu ảnh hưởng từ yếu tố thể chế và quản lý, đặc biệt là sự phối hợp giữa cơ quan quản lý nhà nước, chủ đầu tư và đơn vị tư vấn thiết kế. Nếu không được kiểm soát hiệu quả, rủi ro thiết kế có thể ảnh hưởng lâu dài đến chất lượng và an toàn khai thác đường cao tốc.

2.3. Rủi ro về tổ chức - quản lý

Rủi ro về tổ chức - quản lý phản ánh những hạn chế trong cơ cấu tổ chức, phân định trách nhiệm và năng lực quản lý của các chủ thể tham gia dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc. Theo [4] Zhang và cộng sự (2022), hiệu quả quản lý rủi ro trong các dự án hạ tầng giao thông phụ thuộc lớn vào sự phối hợp giữa các bên liên quan và năng lực quản lý của các tổ chức tham gia, đặc biệt trong các dự án có quy mô lớn và mức độ phức tạp cao.

Trong thực tiễn, rủi ro tổ chức - quản lý thường xuất phát từ sự chưa rõ ràng trong phân định trách nhiệm giữa các cơ quan quản lý nhà nước, ban quản lý dự án và doanh nghiệp; cơ chế phối hợp chưa hiệu quả cũng như hạn chế về năng lực chuyên môn và kinh nghiệm quản lý dự án. Nghiên cứu của Abd Rahman (2020) [2] chỉ ra rằng, các chương trình đường cao tốc quy mô lớn nếu không có cơ cấu tổ chức và cơ chế quản lý phù hợp sẽ dễ phát sinh rủi ro mang tính hệ thống, ảnh hưởng đến toàn bộ quá trình thực hiện dự án.

Bên cạnh đó, nhận thức và vai trò của các bên liên quan cũng là yếu tố quan trọng trong quản lý rủi ro tổ chức - quản lý. Nghiên cứu của [3] Vo và Yang (2025) nhấn mạnh rằng, sự khác biệt trong nhận thức rủi ro giữa các chủ thể có thể làm suy giảm hiệu quả

phối hợp và ra quyết định, từ đó làm gia tăng rủi ro trong quá trình đầu tư xây dựng đường cao tốc.

3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Nghiên cứu được thực hiện theo phương pháp định lượng nhằm nhận diện và đánh giá các rủi ro trong đầu tư xây dựng đường cao tốc tại Việt Nam dưới góc độ quản lý nhà nước. Trên cơ sở tổng hợp các nghiên cứu trước và thực tiễn triển khai dự án, nghiên cứu tập trung vào 3 nhóm rủi ro chính gồm: Rủi ro pháp lý, rủi ro liên quan đến thiết kế và rủi ro về tổ chức - quản lý. Thang đo rủi ro được xây dựng theo thang Likert 5 mức (từ 1 - Rất thấp đến 5 - Rất cao), phản ánh mức độ rủi ro được nhận thức bởi các đối tượng tham gia dự án. Dữ liệu được thu thập thông qua khảo sát 125 công chức tại các cơ quan quản lý nhà nước, ban quản lý dự án và đại diện các doanh nghiệp tham gia các dự án đường cao tốc tại Việt Nam.

4. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ THẢO LUẬN

4.1. Mô tả mẫu nghiên cứu

Mẫu nghiên cứu gồm 125 đối tượng khảo sát là các công chức công tác tại cơ quan quản lý nhà nước, ban quản lý dự án và đại diện các doanh nghiệp tham gia đầu tư xây dựng đường cao tốc tại Việt Nam. Trong đó, nhóm công chức và cán bộ tại các ban quản lý dự án chiếm 56,8%, trong khi nhóm đại diện doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp xây dựng chiếm 43,2%. Cơ cấu này phản ánh tương đối cân bằng giữa góc nhìn quản lý nhà nước và góc nhìn của khu vực doanh nghiệp trong đánh giá rủi ro dự án.

Xét theo kinh nghiệm tham gia các dự án đường cao tốc, nhóm có kinh nghiệm dưới 5 năm chiếm 18,4%, nhóm có kinh nghiệm từ 5 đến dưới 10 năm chiếm 34,4% và nhóm có kinh nghiệm từ 10 năm trở lên chiếm tỷ lệ cao nhất với 47,2%. Kết quả này cho thấy phần lớn đối tượng khảo sát có kinh nghiệm thực tiễn tương đối dày, phù hợp với yêu cầu đánh giá các rủi ro mang tính chuyên môn và quản lý trong đầu tư xây dựng đường cao tốc.

4.2. Phân tích các rủi ro

4.2.1. Phân tích rủi ro về chính sách

Kết quả trình bày tại Bảng 1 cho thấy các rủi ro về chính sách trong các dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc tại Việt Nam được đánh giá chủ yếu ở mức trung bình đến cao, trong đó tỷ lệ ý kiến lựa chọn mức "cao" và "rất cao" chiếm ưu thế ở hầu hết các biến quan sát. Nổi bật nhất là rủi ro thiếu đồng bộ giữa quy hoạch phát triển đường cao tốc và quy hoạch nguồn vật liệu xây dựng, với tổng tỷ lệ đánh giá ở mức cao và rất cao đạt 68,8%. Kết quả này phản ánh rõ thực trạng quy hoạch ngành Giao thông vận tải chưa được tích hợp hiệu quả với quy hoạch tài nguyên và quy hoạch không gian vùng, làm gia tăng nguy cơ thiếu hụt vật liệu, phát sinh chi phí và kéo dài tiến độ thi công.

Rủi ro liên quan đến chính sách quy hoạch và cấp phép khai thác mỏ vật liệu chậm, chưa đáp ứng tiến độ dự án cũng được đánh giá ở mức nghiêm trọng, với 68,8% ý kiến ở mức cao và rất cao. Điều này cho thấy các thủ tục hành chính và cơ chế điều phối chính sách trong lĩnh vực quản lý nguồn vật liệu vẫn là "điểm nghẽn" lớn trong quá trình triển khai các dự án đường cao tốc. Bên cạnh đó, rủi ro thay đổi, điều chỉnh chính sách liên quan đến nguồn vật liệu trong quá trình thực hiện dự án đạt tỷ lệ đánh giá cao và rất cao là 67,2%, phản ánh tính thiếu ổn định và khó dự báo của môi trường chính sách, làm gia tăng mức độ bất định cho các chủ thể tham gia dự án.

Ngoài các rủi ro mang tính quy hoạch và ổn định chính sách, các rủi ro về cơ chế tổ chức thực hiện chính sách cũng được

đánh giá đáng kể. Cụ thể, rủi ro thiếu cơ chế điều phối, phân cấp rõ ràng giữa các cơ quan quản lý nhà nước và rủi ro trong tổ chức thực thi, giám sát chính sách quản lý nguồn vật liệu đều có tỷ lệ đánh giá mức cao và rất cao trên 61%. Điều này cho thấy rủi ro chính sách không chỉ nằm ở nội dung chính sách, mà còn xuất phát từ khâu tổ chức thực hiện, gắn chặt với năng lực quản lý và phối hợp liên ngành.

Bảng 1. Phân tích rủi ro về chính sách

TT	Nội dung thang đo	Rất thấp (1)	Thấp (2)	Trung bình (3)	Cao (4)	Rất cao (5)
1	Thiếu đồng bộ giữa quy hoạch đường cao tốc và quy hoạch nguồn vật liệu xây dựng	3,2	7,2	20,8	41,6	27,2
2	Chính sách quy hoạch, cấp phép khai thác mỏ vật liệu chậm, chưa đáp ứng tiến độ dự án	2,4	6,4	22,4	40,0	28,8
3	Thay đổi, điều chỉnh chính sách liên quan đến nguồn vật liệu trong quá trình thực hiện dự án	3,2	8,0	21,6	38,4	28,8
4	Thiếu cơ chế điều phối, phân cấp rõ ràng giữa các cơ quan quản lý nhà nước trong thực hiện chính sách	4,0	9,6	24,8	36,0	25,6
5	Khó khăn trong tổ chức thực thi và giám sát chính sách về quản lý, sử dụng nguồn vật liệu xây dựng	3,2	8,8	23,2	37,6	27,2

Nguồn: Phân tích kết quả khảo sát của tác giả.

4.2.2. Phân tích rủi ro về thiết kế

Kết quả khảo sát tại Bảng 2 cho thấy các rủi ro liên quan đến thiết kế trong các dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc được đánh giá ở mức khá cao, với tỷ lệ ý kiến đánh giá cao và rất cao chiếm ưu thế. Nổi bật nhất là rủi ro điều chỉnh, thay đổi thiết kế trong quá trình thi công, với 69,6% số ý kiến đánh giá ở mức cao và rất cao. Điều này phản ánh những bất cập trong khâu khảo sát, lập thiết kế cũng như sự thiếu ổn định của các quy định kỹ thuật và pháp lý liên quan.

Tiếp theo là rủi ro chưa rõ ràng trong phân định trách nhiệm đối với sai sót thiết kế (66,4%) và thiếu đồng bộ giữa các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật thiết kế đường cao tốc (64,8%). Rủi ro liên quan đến công tác thẩm định, phê duyệt thiết kế cũng được đánh giá ở mức tương đối cao (62,4%). Các kết quả này cho thấy rủi ro thiết kế không chỉ mang tính kỹ thuật mà còn gắn chặt với cơ chế quản lý và khung pháp lý, tác động đáng kể đến tiến độ, chi phí và hiệu quả đầu tư của các dự án đường cao tốc tại Việt Nam.

Bảng 2. Phân tích rủi ro thiết kế

TT	Nội dung thang đo	Rất thấp (1)	Thấp (2)	Trung bình (3)	Cao (4)	Rất cao (5)
1	Thiếu đồng bộ giữa tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật thiết kế đường cao tốc	3,2	8,8	23,2	39,2	25,6
2	Quy định về thẩm định, phê duyệt thiết kế chưa rõ ràng, thiếu thống nhất	4,0	9,6	24,0	38,4	24,0
3	Điều chỉnh, thay đổi thiết kế trong quá trình thi công	2,4	7,2	20,8	42,4	27,2
4	Chưa rõ ràng trong phân định trách nhiệm đối với sai sót thiết kế	3,2	8,0	22,4	40,0	26,4

Nguồn: Phân tích kết quả khảo sát của tác giả.

4.2.3. Phân tích rủi ro về tổ chức - quản lý

Theo kết quả tổng hợp tại Bảng 3, các rủi ro về tổ chức - quản lý được đánh giá ở mức trung bình, thấp hơn so với rủi ro pháp lý và thiết kế nhưng vẫn tiềm ẩn nhiều tác động tiêu cực đến hiệu quả dự án. Rủi ro phối hợp chưa hiệu quả giữa các cơ quan quản lý nhà nước và các chủ thể tham gia dự án có tỷ lệ đánh giá cao và rất cao lớn nhất (61,6%).

Tiếp theo là rủi ro năng lực quản lý dự án chưa đồng đều giữa các chủ thể tham gia (59,2%) và thiếu rõ ràng trong phân công nhiệm vụ, quyền hạn (57,6%). Rủi ro liên quan đến cơ chế giám sát, kiểm tra chưa hiệu quả cũng được ghi nhận ở mức đáng lưu ý (56,0%). Các kết quả này cho thấy việc hoàn thiện mô hình tổ chức và nâng cao năng lực quản lý là yêu cầu cần thiết nhằm giảm thiểu rủi ro trong các dự án đường cao tốc.

Bảng 3. Phân tích rủi ro về tổ chức - quản lý

TT	Nội dung thang đo	Rất thấp (1)	Thấp (2)	Trung bình (3)	Cao (4)	Rất cao (5)
1	Phối hợp chưa hiệu quả giữa các bên tham gia dự án	4,8	9,6	24,0	36,8	24,8
2	Năng lực quản lý dự án chưa đồng đều	5,6	10,4	24,8	35,2	24,0
3	Phân công nhiệm vụ, quyền hạn giữa các bên chưa rõ ràng	6,4	10,8	25,2	34,4	23,2
4	Cơ chế giám sát, kiểm tra chưa hiệu quả	7,2	12,0	24,8	33,6	22,4

Nguồn: Phân tích kết quả khảo sát của tác giả.

5. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ CHÍNH SÁCH

Nghiên cứu đã nhận diện và đánh giá các nhóm rủi ro chủ yếu trong quá trình thực hiện các dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc tại Việt Nam dưới góc độ quản lý nhà nước, tập trung vào 3 nhóm rủi ro chính gồm: Rủi ro về chính sách, rủi ro liên quan đến thiết kế và rủi ro về tổ chức - quản lý. Kết quả khảo sát 125 cán bộ quản lý nhà nước và đại diện doanh nghiệp cho thấy rủi ro về chính sách, đặc biệt là chính sách quy hoạch và quản lý nguồn vật liệu xây dựng, được đánh giá ở mức khá cao và có tác động lan tỏa đến tiến độ, chi phí và hiệu quả tổng thể của dự án. Rủi

ro trong thiết kế cũng được đánh giá ở mức cao, phản ánh những bất cập trong hệ thống tiêu chuẩn - quy chuẩn kỹ thuật, quy trình thẩm định và cơ chế điều chỉnh thiết kế. Trong khi đó, rủi ro về tổ chức - quản lý được đánh giá ở mức trung bình, song vẫn là yếu tố ảnh hưởng đáng kể đến hiệu quả phối hợp và năng lực triển khai dự án.

Trên cơ sở kết quả nghiên cứu, bài báo đề xuất một số kiến nghị chính sách chủ yếu sau: (i) Hoàn thiện và đồng bộ hóa chính sách quy hoạch phát triển đường cao tốc với quy hoạch tài nguyên, đặc biệt là quy hoạch nguồn vật liệu xây dựng, nhằm bảo đảm tính khả thi và ổn định trong quá trình thực hiện dự án; (ii) nâng cao tính ổn định, minh bạch và khả năng dự báo của chính sách, hạn chế các điều chỉnh đột ngột trong quá trình triển khai dự án; (iii) hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn - quy chuẩn kỹ thuật và tăng cường chất lượng công tác thẩm định, quản lý thiết kế đường cao tốc; (iv) làm rõ phân công, phân cấp trách nhiệm giữa các cơ quan quản lý nhà nước, đồng thời tăng cường cơ chế phối hợp liên ngành trong tổ chức thực hiện dự án. Việc thực hiện đồng bộ các giải pháp này sẽ góp phần giảm thiểu rủi ro, nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước và bảo đảm tính bền vững của các dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc tại Việt Nam.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Ariyanto, I.N., H.H. Purba and A. Purba. A systematic review and analysis of risk assessment in highway construction project. *Operational research in engineering sciences: theory and applications*, 3(3): pp. 29-47 %@ 2620-1747, 2020.
- [2] Abd Rahman, N.R., Risk Management for Qatar Expressway Program, 2020.
- [3] Vo, H.M. and J.-B. Yang. Incorporating stakeholder perception into risk assessment model: an empirical study of highway construction projects. *Engineering, Construction and Architectural Management* %@ 0969-9988, 2025.
- [4] Zhang, S., et al., Assessing safety risk management performance in Chinese subway construction projects: A multistakeholder perspective. *Journal of Management in Engineering*, 38(4): p. 05022009 %@ 0742-597X, 2022.
- [5] Đình, T.T. Nhận dạng và phân loại các rủi ro kỹ thuật của dự án đầu tư xây dựng đường bộ sử dụng cấu trúc các hạng mục công việc. *Tạp chí Khoa học Giao thông vận tải*, 73(3): tr. 215-230 %@ 2615-9554, 2022.