



STUDYING ON SHORTCOMINGS IN CONSTRUCTION QUALITY MANAGEMENT FOR ROADS PROJECTS IN THE VIETNAM NORTHERN AREA DURING 2010-2020

Doan Thanh Ky

The Government Inspectorate of Vietnam, D29 New Urban Area on Pham Van Bach street,
Hanoi, Vietnam

ARTICLE INFO

TYPE: Research Article

Received: 30/03/2021

Revised: 23/05/2021

Accepted: 24/05/2021

Published online: 15/06/2021

<https://doi.org/10.47869/tcsj.72.5.7>

**Corresponding author*

Email: doanthanhky2016@gmail.com; Tel: 0903150548

Abstract. Construction quality management (CQM) is very important for achieving the project goals in terms of quality, cost, time, safety and environmental sustainability. This study was conducted to investigate the key shortcomings in CQM activities of road projects in the Vietnam Northern area during 2010-2020 through an analysis of the data collected by 22 the in-depth expert interviews. The analysis results showed that out of identified 37 potential shortcomings. There were 12 ones (account for 32,4%) with statistically significant and very high popularity (the mean values ranged from 4,00 to 5,00; $p < 0,05$). There were 14 ones (account for 37,8%) having statistically significant and high popularity (the mean values ranged from 3,50 to 3,99; $p < 0,05$). And, There were 11 remaining ones (account for 29,8%) within statistically significant and medium popularity (the mean values ranged from 3,00 to 3,50; $p < 0,05$). The finding provides valuable insights on the status of CQM so that brings a basis for making strategic solutions to improve CQM of road projects in the area.

Keywords: Construction quality management; CQM; road projects; shortcomings; limitations; popularity; the Northern area.



NGHIÊN CỨU CÁC TỒN TẠI TRONG QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG BỘ KHU VỰC PHÍA BẮC GIAI ĐOẠN 2010-2020

Đoàn Thanh Kỳ

Thanh tra Chính phủ, Lô D29 Khu đô thị mới, đường Phạm Văn Bạch, Hà Nội, Việt Nam

THÔNG TIN BÀI BÁO

CHUYÊN MỤC: Công trình khoa học

Ngày nhận bài: 30/03/2021

Ngày nhận bài sửa: 23/05/2021

Ngày chấp nhận đăng: 24/05/2021

Ngày xuất bản Online: 15/06/2021

<https://doi.org/10.47869/tcsj.72.5.7>

*Tác giả liên hệ

Email: doanthanhky2016@gmail.com; Tel: 0903150548

Tóm tắt. Công tác quản lý chất lượng xây dựng (QLCLXD) công trình đóng vai trò rất quan trọng để dự án xây dựng đạt được mục tiêu về chất lượng công trình, đảm bảo tiến độ, chi phí, an toàn lao động và bảo vệ môi trường. Bài báo này trình bày kết quả điều tra, đánh giá các tồn tại trong QLCLXD công trình đường bộ khu vực phía Bắc giai đoạn 2010-2020 thông qua dữ liệu phỏng vấn sâu với 22 chuyên gia. Kết quả cho thấy, trong 37 tồn tại được nhận diện và đánh giá. Có 12 tồn tại (chiếm 32,4%) có mức độ phổ biến rất lớn (với giá trị trung bình Mean trong khoảng 4,00 đến 5,00; $p < 0,05$). Có 14 tồn tại (chiếm 37,8%) có mức độ phổ biến khá cao (với giá trị trung bình Mean trong khoảng 3.50 đến 3.99; $p < 0,05$). Và có 11 tồn tại (chiếm 29,8%) có mức độ phổ biến vừa (có giá trị Mean trong khoảng 3,00 đến 3,50; $p < 0,05$). Kết quả nghiên cứu đã giúp nâng cao nhận thức, hiểu biết về thực trạng và từ đó làm cơ sở để đề xuất các định hướng giải pháp hoàn thiện QLCLXD công trình đường bộ ở khu vực phía Bắc.

Từ khóa: Quản lý chất lượng xây dựng; dự án xây dựng công trình đường bộ; tồn tại; tính phổ biến, khu vực phía Bắc.

© 2021 Trường Đại học Giao thông vận tải

1. GIỚI THIỆU

Các công trình giao thông đường bộ được đầu tư xây dựng, đưa vào sử dụng ở khu vực phía Bắc đang góp phần rất lớn vào sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Theo Quyết định 355/QĐ-TTg về việc phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 [1] và Quyết định 356/QĐ-TTg phê duyệt điều chỉnh

quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 [2], tại khu vực phía này sẽ tiếp tục được đầu tư các dự án quan trọng để hoàn thiện mạng lưới đường bộ. Tuy nhiên, theo các báo cáo hàng năm của Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng Công trình giao thông (QLXD&CL), Bộ Giao thông vận tải (GTVT) cho thấy công tác quản lý chất lượng xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc còn nhiều tồn tại, bất cập cần được nghiên cứu tìm giải pháp xử lý hiệu quả [3-12].

Hiện phổ biến thực trạng vật liệu đưa vào công trình không hoàn toàn đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật của dự án. Việc quản lý, kiểm tra chất lượng vật liệu, sản phẩm, cấu kiện, thiết bị còn qua loa, chêm chước, thường không chặt chẽ, thường không được thực hiện thường xuyên, tần suất thí nghiệm không đạt, không liên tục và xuyên suốt quá trình thực hiện một dự án... [10-12]. Hệ thống quản lý, kiểm soát và nghiệm thu chất lượng nội bộ trên công trường của các nhà thầu ở một số dự án đã không duy trì và cải thiện theo quy định. Phổ biến hiện tượng nhà thầu chính bổ sung nhà thầu phụ có năng lực và kinh nghiệm không đảm bảo; ví dụ ở dự án đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai [3-12]. Công tác giám sát tác giả của đơn vị tư vấn thiết kế cũng bị đánh giá rất không hiệu quả; mới chỉ thực hiện giám sát ở một số dự án do Tư vấn trong nước thiết kế; còn ở hầu hết các dự án ODA không được thực hiện [10-12]. Quản lý chất lượng thí nghiệm thử tải, đối chứng và kiểm định xây dựng công trình đường bộ ở khu vực miền Bắc cũng chưa hiệu quả, thiếu tính chuyên nghiệp, chưa được quan tâm tại các dự án vừa và nhỏ do các địa phương trực tiếp làm chủ đầu tư [5, 11, 12]. Hơn nữa, công tác nghiệm thu cũng bị đánh giá còn chưa tốt, chủ yếu kiểm tra hồ sơ các công việc xây dựng đã nghiệm thu [11, 12]. Công tác tổ chức thực hiện quản lý, giám sát của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền thời gian qua đã được cải thiện đáng kể; tuy nhiên, vẫn còn một số tồn tại cần khắc phục [3-12]. Ví dụ, ở một số công trường, việc phát hiện, xử lý các vi phạm về chất lượng xây dựng công trình chưa kịp thời; chưa theo dõi kiểm soát tốt công tác nghiệm thu công trình xây dựng, tiến độ, chất lượng, an toàn; và chưa nghiêm túc xử lý những nhà thầu vi phạm về tiến độ, chất lượng công trình; còn để xảy ra tình trạng ở một số dự án, Chủ đầu tư, Ban QLDA, TVGS còn hạn chế về năng lực, kỹ năng, và thiếu kinh nghiệm [3-12].

Các báo cáo cho thấy còn rất phổ biến tình trạng dự án bị chậm tiến độ và vượt tổng mức đầu tư ở mọi giai đoạn, từ công tác GPMB đến giai đoạn triển khai vận hành [3, 6, 9-11]; ví dụ Dự án Pháp Vân - Cầu Giẽ, Dự án đầu tư xây dựng cầu cạn Mai Dịch - Nam Thăng Long, Dự án đường sắt trên cao Cát Linh-Hà Đông, Dự án đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng...) [11]. Tình trạng mất an toàn, vệ sinh lao động được báo cáo là xảy ra khá phổ biến trong xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc [1, 2, 9, 12]; ví dụ các tai nạn sập giàn giáo khi công đường sắt trên cao Cát Linh - Hà Đông [13], gây ô nhiễm môi trường do dự án Vành đai 1 đoạn Hào Nam - Hoàng Cầu, Vành đai 2 đoạn Tôn Thất Tùng - Ngã Tư Vọng [13].

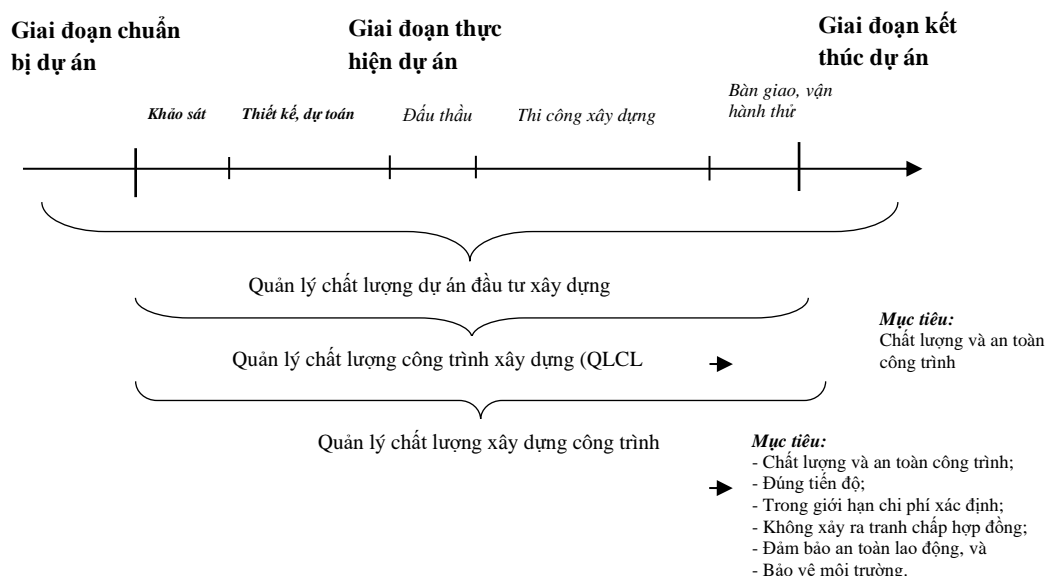
Đã có nhiều nghiên cứu quốc tế điều tra, đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả công tác QLCLXD công trình xây dựng nói chung, công trình đường bộ nói riêng; như Xu, Yang [14], Chan, Wong [15], J. Sweis, O. Shanak [16], Kaliba, Muya [17], Li, Ng [18]...Tuy nhiên, trong nước hiện chỉ mới có các báo cáo hàng năm của Cục Quản lý chất lượng, Bộ GTVT và một số bài viết ý kiến chuyên gia có chỉ ra các tồn tại và nguyên nhân trong QLCLXD công trình đường bộ [3-13, 19, 20] mà đang thiếu các nghiên cứu khoa học toàn diện.

Nghiên cứu này nhằm lấp đầy khoảng trống nghiên cứu với 2 mục tiêu chính: (1) làm rõ nội hàm khái niệm QLCLXD công trình; và (2) nhận diện, đánh giá các tồn tại trong công tác QLCLXD công trình đường bộ khu vực phía Bắc giai đoạn 2010-2020. Kết quả nghiên cứu góp phần nâng cao nhận thức về QLCLXD công trình đường bộ về mặt lý thuyết và thực tiễn.

2. KHÁI NIỆM QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH

Nghiên cứu các văn bản pháp lý trong nước hiện nay, có thể nói hiện chúng ta chưa có được khái niệm rõ ràng, đầy đủ về “chất lượng xây dựng công trình” và “quản lý chất lượng xây dựng công trình” (QLCLXD công trình), thay vào đó là khái niệm “QLCL công trình xây dựng.” Theo Nghị định 06/2021/NĐ-CP thì QLCL công trình xây dựng là hoạt động quản lý của các chủ thể tham gia các hoạt động xây dựng trong quá trình chuẩn bị, thực hiện đầu tư xây dựng công trình và khai thác, sử dụng công trình nhằm đảm bảo chất lượng và an toàn của công trình.

Theo Rumane [21] “Chất lượng trong các dự án xây dựng không chỉ bao gồm chất lượng sản phẩm và thiết bị được sử dụng trong xây dựng mà còn là xem xét tổng thể để hoàn thành công trình theo phạm vi công việc để khách hàng/chủ sở hữu hài lòng trong ngân sách và theo kế hoạch được quy định để đạt được mục đích đã xác định của chủ sở hữu.” Theo FIDIC [22] thì “Chất lượng xây dựng thấp được thể hiện ở sản phẩm kém, không bền vững, cấu trúc không an toàn, sự chậm trễ tiến độ, vượt chi phí và xảy ra tranh chấp trong hợp đồng xây dựng.” Theo tài liệu Quản lý chất lượng xây dựng của Tổ chức Công binh lục quân Mỹ (U.S. Army Corps of Engineers) [23] “Quản lý chất lượng xây dựng là việc thực hiện các nhiệm vụ, đảm bảo rằng việc xây dựng được thực hiện theo kế hoạch và thông số kỹ thuật, đúng thời hạn, trong một ngân sách xác định và môi trường làm việc an toàn.” Những khái niệm này thể hiện rõ việc quản lý chất lượng xây dựng là công việc quản lý chất lượng trong giai đoạn thi công xây dựng để đảm bảo chất lượng công trình, đúng tiến độ, trong ngân sách xác định, và môi trường làm việc an toàn. Nghiên cứu này sử dụng khái niệm QLCLXD công trình theo Tổ chức Công binh lục quân Mỹ [23] và Hình 1 thể hiện khái quát về QLCLXD công trình.



Hình 1. Khái niệm và mục tiêu quản lý chất lượng xây dựng công trình.

3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

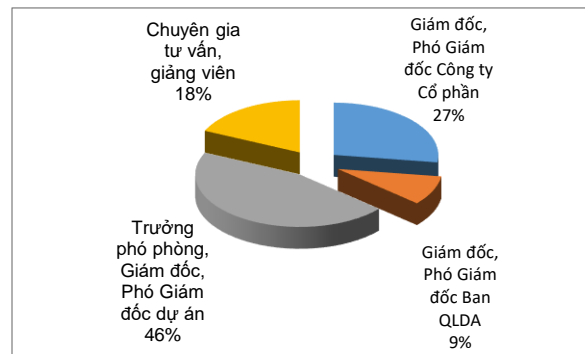
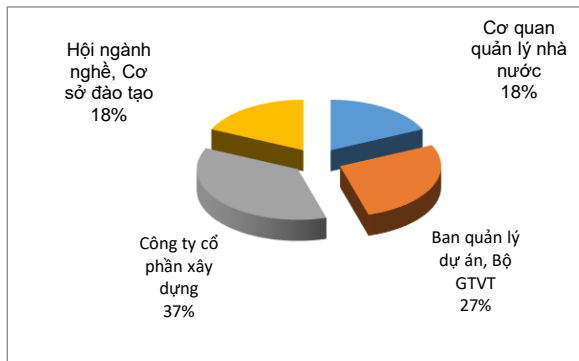
3.1. Phương pháp thu thập dữ liệu

Bước 1, nhóm tác giả đã tiến hành đánh giá tổng quan nghiên cứu quốc tế và trong nước để nhận diện các tồn tại và nguyên nhân đối với công tác QLCLXD công trình đường bộ, đặc biệt với báo cáo hàng năm từ 2010 đến 2020 của Cục QLCL&XD, Bộ GTVT. Kết quả nghiên

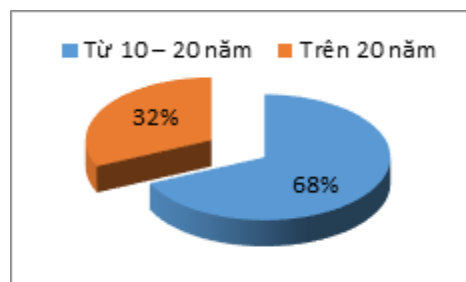
cứu tổng quan đã giúp xác định được 37 tồn tại tiềm năng ảnh hưởng đến công tác QLCLXD công trình đường bộ khu vực phía Bắc (Bảng 1). Bước 2, nhóm tác giả đã tiến hành phỏng vấn sâu bằng hình thức gặp mặt trực tiếp kết hợp gửi phiếu qua thư điện tử email với các chuyên gia trong lĩnh vực xây dựng công trình đường bộ để yêu cầu trả lời 2 câu hỏi mở gồm: (1) Đồng ý hay không đồng ý với các tồn tại được liệt kê và chỉ định các tồn tại khác; (2) Đánh giá mức độ phổ biến của mỗi tồn tại trong QLCLXD công trình đường bộ phía Bắc trên thang đo Likert 5 điểm: 1 – Không xảy ra; 2 – Rất ít xảy ra; 3 – Bình thường; 4 – Khá phổ biến; và 5 – Rất phổ biến. Các chuyên gia được tiếp cận thông qua mối quan hệ giới thiệu cá nhân. Nhóm nghiên cứu điện thoại xin gặp phỏng vấn đến 28 người, kết quả có 22 đồng ý tham gia. Các chuyên gia được Câu trúc bảng hỏi gồm 2 phần chính: Phần 1 là câu hỏi về thông tin cá nhân và Phần 2 là câu hỏi nhận thức về các tồn tại trong QLCLXD công trình đường bộ. Thời gian phỏng vấn vào tháng 08 và 09, 2020.

3.2. Thông số mẫu chuyên gia

Kết quả phân tích miêu tả mẫu chuyên gia được thể hiện trong Hình 2, 3 và 4. Năm kinh nghiệm được phân vào 2 nhóm: Từ 10 – 20 năm (15 người) và trên 20 năm (có 7 người).



Hình 2. Tỷ lệ mẫu chuyên gia theo đơn vị công tác. Hình 3. Tỷ lệ mẫu chuyên gia theo vị trí công tác.



Hình 4. Tỷ lệ mẫu chuyên gia theo số năm kinh nghiệm.

3.3. Kỹ thuật phân tích dữ liệu

Đối với dữ liệu được ghi lại của các buổi phỏng vấn chuyên sâu với 22 chuyên gia về việc nhận diện các tồn tại trong QLCLXD công trình đường bộ, nghiên cứu này sử dụng kỹ thuật phân tích nội dung để phân tích dữ liệu ghi và đánh giá mức độ hội tụ của các chuyên gia trong việc nhận diện các tồn tại theo công thức sau:

$$HT_i = \frac{n_i}{m} \times 100\% \quad (1)$$

trong đó HT_i là mức độ hội tụ ý kiến chuyên gia đối với tồn tại i ; m là tổng số chuyên gia, $m =$

22; n_i là số chuyên gia có cùng quan điểm thừa nhận rằng tồn tại i trong QLCLXD công trình đường bộ khu vực phía Bắc hiện nay.

Đối với dữ liệu đánh giá mức độ phổ biến của mỗi tồn tại thông qua thang đo Likert, nghiên cứu tiến hành phân tích dữ liệu để xếp hạng mức độ phổ biến các tồn tại trong QLCLXD công trình đường bộ khu vực phía Bắc giai đoạn 2010-2020. Trước tiên, nghiên cứu tiến hành kiểm tra độ tin cậy của thang đo và mức độ đồng thuận của các chuyên gia trong đánh giá các tồn tại. Để đánh giá độ tin cậy của thang đo, nghiên cứu sử dụng hệ số Cronbach Alpha α . Hệ số α được tính toán bằng phần mềm SPSS; giá trị của α lớn hơn 0,7 được xem là đảm bảo độ tin cậy cho các thang đo. Bảng 1 trình bày các giá trị Cronbach Alpha α cho mỗi nhóm tồn tại tại mức độ ý nghĩa 5%. Để đánh giá mức độ đồng thuận của các chuyên gia trong việc đánh giá, xếp hạng mức độ phổ biến của mỗi tồn tại, nghiên cứu này tiến hành kiểm tra hệ số Kendall's W và Chi-square. Giá trị Kendall's W từ 0 đến 1 và được tính toán bằng các hàm (2), (3), (4) và (5) sau:

$$R_i = \sum_{j=1}^m r_{ij} \quad (2); \quad \bar{R} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n R_i \quad (3)$$

$$S = \sum_{i=1}^n (R_i - \bar{R})^2 \quad (4); \quad W = \frac{12S}{m^2 (n^3 - n)} \quad (5)$$

Trong đó: n là số tồn tại ($n = 37$), m là số người đánh giá ($m=22$), r_{ij} là điểm mức độ phổ biến của tồn tại i do người j đánh giá, R_i là điểm tổng mức độ phổ biến của tồn tại i ; \bar{R} là điểm trung bình mức độ phổ biến của tồn tại i ; S là tổng độ lệch bình phương; và W là hệ số Kendall. $W=0$ chỉ ra rằng không có sự đồng thuận, nhất quán nào giữa của chuyên gia, ngược lại $W=1$ thể hiện có sự nhất quán đồng thuận tuyệt đối giữa các chuyên gia trong đánh giá, xếp hạng các tồn tại. Giả thuyết H_0 là “Không có sự đồng thuận giữa các chuyên gia trong việc đánh giá, xếp hạng các tồn tại trong QLCLXD công trình đường bộ”. Bởi vì nghiên cứu này có 37 tồn tại ($N>7$) với số chuyên gia đánh giá là 22 (>20), Ý nghĩa của W cần được đánh giá thông qua kiểm tra Chi-square (X^2) với 36 bậc tự do (df). Chi-square được tính bằng hàm số (6):

$$X^2 = m(n - 1)W \quad (6)$$

Nếu giá trị Kendall's W có mức độ ý nghĩa thấp ($<0,001$) thì giả thuyết H_0 bị từ chối, và khi đó có thể nói đã có sự đồng thuận tốt giữa các chuyên gia trong việc đánh giá, xếp hạng các tồn tại. Bảng 1 trình bày giá trị Kendall's W, Chi-square (X^2) và kết quả thể hiện có sự đồng thuận giữa các chuyên gia trong đánh giá các tồn tại trong QLCLXD công trình đường bộ khu vực phía Bắc. Bước tiếp theo, nghiên cứu tiến hành xếp hạng mức độ phổ biến tương đối của các tồn tại trong QLCLXD công trình đường bộ, nghiên cứu sử dụng kỹ thuật xếp hạng giá trị trung bình Mean. Giá trị Mean của mỗi nguyên nhân tính theo công thức (7):

$$\text{Mean}_i = \frac{\sum_j^m r_{ij}}{m} \quad (7)$$

trong đó, m là tổng số chuyên gia tham gia, r_{ij} là điểm đánh giá mức độ phổ biến của tồn tại i được đánh giá bởi chuyên gia j . Để đánh giá có hay không sự phổ biến của mỗi tồn tại là ý nghĩa thống kê, nghiên cứu tiến hành kiểm tra t-test các giá trị Mean so với giá trị kiểm tra là 3 tại mức độ tin cậy 95% (giá trị 3 là giá trị trung bình của thang điểm đo Likert được áp dụng). Giá trị điểm trung bình Mean được xem là có ý nghĩa thống kê nếu giá trị p nhỏ hơn 0,05. Kết quả phân tích được trình bày và thảo luận trong phần dưới đây.

4. KẾT QUẢ PHÂN TÍCH DỮ LIỆU

Thông qua nghiên cứu tổng quan và phỏng vấn chuyên sâu với 22 chuyên gia trong lĩnh vực, nghiên cứu đã nhận diện được 37 tồn tại, yếu kém trong quản lý chất lượng xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc hiện nay. Các tồn tại đã phân bố trong 11 nội dung công tác QLCLXD công trình đường bộ (Bảng 1). Nhìn chung, kết quả phân tích dữ liệu thể hiện có tỷ lệ đồng thuận cao từ các chuyên gia (từ 20% đến 91%) về các tồn tại hiện nay (Bảng 1).

Các hệ số Cronbach Alpha đều lớn hơn 0,7 chỉ ra thang đo có độ tin cậy, và dữ liệu thu được là chất lượng để tiến hành các phân tích xếp hạng mức độ phổ biến của các tồn tại. Để đánh giá mức độ ý nghĩa thống kê, kiểm định t-tests các điểm trung bình với giá trị kiểm tra là 3 (là giá trị trung bình của thang đo Likert 5 điểm) tại mức độ ý nghĩa 0.05 được áp dụng. Kết quả chỉ ra rằng tất cả 37 tồn tại đều có mức độ phổ biến có ý nghĩa thống kê ($p < 0,05$). Kết quả đưa ra 10 tồn tại phổ biến nhất hiện nay là:

(1) CĐT, Ban QLDA và TVGS chưa làm tròn trách nhiệm giám sát chất lượng dẫn đến vật liệu đưa vào công trình thường không hoàn toàn đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật của dự án;

(2) Tình trạng mất an toàn, vệ sinh lao động xảy ra khá phổ biến trong xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc;

(3) Dự án xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc bị chậm tiến độ;

(4) Nhà thầu chưa thực sự xem trọng quản lý chất lượng xây dựng trong quá trình thi công;

(5) Việc phát hiện, xử lý các vi phạm về chất lượng xây dựng công trình, tiến độ, an toàn và bảo vệ môi trường chưa kịp thời; còn tình trạng tiêu cực, tham nhũng, nể nang trong xử lý;

(6) Hệ thống quản lý chất lượng trên công trường của Nhà thầu vận hành không trách nhiệm, dẫn đến kiểm tra chất lượng vật liệu, sản phẩm, cấu kiện, thiết bị còn qua loa, chêm chước, thường không chặt chẽ, không thường xuyên, tần suất thí nghiệm không đạt yêu cầu, không liên tục và xuyên suốt quá trình thực hiện một dự án;

(7) Còn tâm lý coi nhẹ việc đảm bảo an toàn công trình, an toàn lao động, tuân thủ các quy định về môi trường của các bên liên quan;

(8) Sự phối hợp giữa các tổ chức, cơ quan chính quyền địa phương cấp tỉnh, huyện và xã với các CĐT, Ban QLDA trong công tác quản lý, giám sát còn yếu;

(9) Thiếu thiết bị, phòng thí nghiệm thích hợp để có thể thực hiện được các thí nghiệm, kiểm định phức tạp;

(10) Công việc kiểm tra hiện trường không thường xuyên, không tích cực và sát sao, đặc biệt công tác giám định, kiểm định. Dưới đây là các thảo luận chi tiết.

4.1. Tồn tại trong công tác QLCL vật liệu, sản phẩm, cấu kiện, máy móc thiết bị sử dụng cho công trình xây dựng

Các chuyên gia đã chỉ ra nhiều tồn tại trong công tác này như vật liệu đưa vào một số công trình không hoàn toàn đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật của dự án; chất lượng không đồng đều của các cấu kiện bê tông cốt thép sản xuất tại hiện trường. Kết quả phân tích dữ liệu cho thấy, có khoảng 14% đến 64% các chuyên gia đồng thuận lên 4 tồn tại sau : (1) “Chủ đầu tư, Ban QLDA

và tư vấn giám sát chưa làm tròn trách nhiệm giám sát chất lượng” (TT1); (2) “Hệ thống quản lý chất lượng trên công trường của Nhà thầu vận hành không trách nhiệm, còn qua loa, không chặt chẽ” (TT2); (3) “Thói quen làm việc nể nang, chằm chước đồng ý cho việc sử dụng những vật liệu, sản phẩm có chất lượng thấp, không đúng Chỉ dẫn kỹ thuật” (TT3); (4) “Việc vận chuyển, bảo quản vật liệu, sản phẩm, cấu kiện và thiết bị trên công trường không đảm bảo kỹ thuật” (TT4). Trong đó, tồn tại TT2 nhận được tỷ lệ đồng thuận cao nhất giữa các chuyên gia (64%). Phân tích xa hơn, TT1 và TT2 được đánh giá là hai tồn tại có mức độ phổ biến rất lớn và có ý nghĩa thống kê (Mean = 4,65 và 4,39, tương ứng; $p < 0,05$) trong các dự án xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc.

4.2. Tồn tại trong công tác QLCL xây dựng của nhà thầu trong quá trình thi công

Kết quả phân tích dữ liệu cho thấy có tỷ lệ đồng thuận rất cao (từ 54.5% đến 95.5%) lên 4 tồn tại gồm: (1) “Nhà thầu chưa thực sự xem trọng quản lý chất lượng xây dựng trong quá trình thi công” (TT5); (2) “Nhà thầu chưa coi trọng đầu tư phát triển, quản lý nguồn nhân lực và thiết bị” (TT6); (3) “Nhà thầu không chú trọng công tác dự báo và có kế hoạch chủ động trong thi công” (TT7); (4) “Năng lực quản lý thầu phụ yếu kém” (TT8). Trong đó, tồn tại “TT5” bị đánh giá phổ biến nhất và có ý nghĩa trong các dự án xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc (với Mean = 4,55; $p < 0,05$).

4.3. Tồn tại trong công tác QLCL giám sát, kiểm tra xây dựng của chủ đầu tư

Kết quả phân tích dữ liệu cho thấy, có tỷ lệ đồng thuận cao giữa các chuyên gia (từ 23% đến 91%) lên 4 tồn tại gồm: (1) “Ý thức trách nhiệm của cán bộ CĐT, Ban QLDA trong giám sát thi công không cao, giao phó hoàn toàn hoặc phụ thuộc quá nhiều vào TVGS” (TT9); (2) “Tham nhũng, nể nang quan hệ, móc ngoặc để trục lợi cá nhân trong hoạt động giám sát thi công của cán bộ CĐT, Ban QLDA” (TT10); (3) “Lực lượng cán bộ kỹ sư giám sát thi công của CĐT, Ban QLDA thiếu về số lượng, yếu về trình độ chuyên môn, thiếu kiến thức thực tế, chưa đúng chuyên ngành đào tạo” (TT11); và (4) “Trang thiết bị, máy móc hỗ trợ quản lý, giám sát thi công của CĐT, Ban QLDA không đạt yêu cầu về kỹ thuật, công nghệ và thiếu về số lượng” (TT12). Trong đó, các tồn tại “TT9” và “TT10” bị đánh giá là có mức độ phổ biến cao và có ý nghĩa trong các dự án xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc (với các giá trị Mean = 3,97 ; $p < 0,05$).

4.4. Tồn tại trong công tác QLCL giám sát tác giả của nhà thầu thiết kế trong thi công

Kết quả phân tích dữ liệu cho thấy, có sự đồng thuận cao giữa các chuyên gia (23% đến 91%) lên 2 tồn tại: (1) “Tư vấn thiết kế không nghiêm túc, trách nhiệm đến cùng đối với sản phẩm thiết kế của mình” (TT13); (2) “Cán bộ tư vấn thiết kế tại công trường chưa đủ kinh nghiệm giải quyết đối với những vấn đề phức tạp, ngoài phạm vi được phân công và đào tạo” (TT14). Cả 2 tồn tại đều bị đánh giá là có mức độ phổ biến vừa và có ý nghĩa trong các dự án xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc (với Mean = 3,32 và 3,71; $p < 0,05$).

4.5. Tồn tại trong công tác QLCL thí nghiệm đối chứng, thí nghiệm thử tải và kiểm định xây dựng công trình

Kết quả phân tích dữ liệu cho thấy có sự đồng thuận cao (từ 14% đến 64%) giữa các chuyên

gia lên 4 tồn tại: (1) “Thí nghiệm đối chứng, thí nghiệm thử tải và kiểm định xây dựng công trình chưa được coi trọng, mang tính hình thức” (TT15); (2) “Hiện tượng bị thao túng, móc ngoặc, tham nhũng” (TT16); (3) “Năng lực của cán bộ thí nghiệm không đáp ứng” (TT17); và (4) “Thiếu thiết bị, phòng thí nghiệm thích hợp để có thể thực hiện được các thí nghiệm, kiểm định phức tạp” (TT18). Trong đó, các tồn tại “TT15” và “TT18” bị đánh giá là có mức độ phổ biến rất cao và có ý nghĩa trong các dự án xây dựng công trình đường bộ ở khu vực phía Bắc (với Mean = 4,06; 4,31 tương ứng; $p < 0,05$).

4.6. Tồn tại trong công tác QLCL nghiệm thu

Kết quả phân tích dữ liệu cho thấy tỷ lệ đồng thuận cao (từ 23% đến 91%) giữa các chuyên gia lên 4 tồn tại: (1) “Công tác nghiệm thu chưa được coi trọng, mang tính hình thức; chủ yếu kiểm tra hồ sơ các công việc xây dựng đã nghiệm thu” (TT19); (2) “Hiện tượng móc ngoặc, tư lợi cá nhân, tham nhũng trong công tác nghiệm thu” (TT20); (3) “Nghiệm thu thiếu đồng bộ, vừa xây dựng vừa tiến hành nghiệm thu để khai thác công trình đường bộ” (TT21); và (4) “Nhân sự thực hiện công tác nghiệm thu của nhà thầu yếu về năng lực chuyên môn và đạo đức nghề nghiệp” (TT22). Cả 4 tồn tại đều bị đánh giá có mức độ phổ biến khá cao và có ý nghĩa (với Mean = 3,63; 3,23; 3,74; và 3,55, tương ứng; $p < 0,05$).

4.7. Tồn tại trong công tác QLCL lập, lưu trữ hồ sơ hoàn thành xây dựng và bàn giao công trình

Phân tích cho thấy tỷ lệ đồng thuận rất cao (từ 41% đến 91%) giữa các chuyên gia lên 3 tồn tại: (1) “CĐT, Ban QLDA chưa chú trọng, không nghiêm túc thực hiện” (TT23); (2) “Công tác lập hồ sơ hoàn công thường không theo kịp tiến độ thi công hoàn thành” (TT24); và (3) “Quản lý hồ sơ chưa khoa học, thường thiếu và thất lạc phải bổ sung, hoàn thiện lại.” (TT25). Trong đó, cả 3 tồn tại đều bị đánh giá mức độ phổ biến khá cao và có ý nghĩa thống kê trong các dự án xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc (với Mean = 3,89; 3,66 và 3,76, tương ứng; $p < 0,05$).

4.8. Tồn tại trong công tác QLCL tổ chức thực hiện quản lý, giám sát của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền

Kết quả phân tích dữ liệu cho thấy đã có sự đồng thuận rất cao (trên 64%) lên 4 tồn tại: (1) “Việc phát hiện, xử lý các vi phạm về chất lượng xây dựng công trình, tiến độ, an toàn và bảo vệ môi trường chưa kịp thời; còn tình trạng tiêu cực, tham nhũng, nê nang trong xử lý” (TT26); (2) “Còn để xảy ra tình trạng ở một số dự án, Chủ đầu tư, Ban QLDA, TVGS có năng lực yếu và tính chuyên nghiệp chưa cao” (TT27); (3) “Công việc kiểm tra hiện trường không thường xuyên, không tích cực và sát sao, đặc biệt công tác giám định, kiểm định” (TT28); và (4) “Sự phối hợp giữa các tổ chức, cơ quan chính quyền địa phương cấp tỉnh, huyện và xã với các CĐT, Ban QLDA trong công tác quản lý, giám sát còn yếu” (TT29). Trong đó, có 3 tồn tại “TT26”, “TT28” và “TT29” bị đánh giá có mức độ phổ biến rất cao và có ý nghĩa thống kê trong các dự án xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc (với Mean = 4,41; 4,12; và 4,32, tương ứng; $p < 0,05$).

4.9. Tồn tại trong công tác quản lý tiến độ thi công xây dựng

Đánh giá nguyên nhân chậm tiến độ; kết quả phân tích phỏng vấn chuyên gia đã cho thấy

sự đồng thuận khá cao (trên 64%) lên 2 tồn tại: (1) “Vướng mắc về hồ sơ pháp lý, GPMB, công tác thẩm định, phê duyệt thiết kế, dự toán, lựa chọn nhà thầu” (TT30) và (2) “Khá phổ biến tình trạng dự án xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc bị chậm tiến độ” (TT31). Trong đó, tồn tại TT31 bị đánh giá mức độ phổ biến rất cao trong các dự án xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc (với Mean = 4,66; $p < 0,05$).

4.10. Tồn tại trong công tác quản lý chi phí, giá thành thi công xây dựng

Kết quả phân tích dữ liệu phỏng vấn chuyên gia cho thấy sự đồng thuận khá cao (từ 15% đến 92%) lên 4 tồn tại: (1) “Công tác giải ngân, điều chỉnh giá hợp đồng, ứng vốn, thanh toán khối lượng hoàn thành chưa hiệu quả, kịp thời” (TT32); (2) “Còn tình trạng phổ biến vượt giá hợp đồng, vượt tổng mức đầu tư” (TT33); (3) “Ở một số dự án vốn ODA, việc giải quyết các phát sinh của hợp đồng không hiệu quả, chậm trễ gây lãng phí” (TT34); và (4) “Nhiều nhà thầu chưa làm tròn trách nhiệm đối với việc lập quyết toán A-B để phục vụ công tác quyết toán dự án hoàn thành theo đúng quy định” (TT35). Trong đó, tồn tại TT35 bị đánh giá mức độ phổ biến rất cao và có ý nghĩa thống kê trong các dự án xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc (với Mean = 4,00; $p < 0,05$).

4.11. Tồn tại trong công tác quản lý an toàn lao động, bảo vệ môi trường trong thi công xây dựng

Kết quả phân tích dữ liệu phỏng vấn chuyên gia cho thấy tỷ lệ đồng thuận cao (từ 56%) lên 2 tồn tại: (1) “Còn tâm lý coi nhẹ việc đảm bảo an toàn công trình, an toàn lao động, tuân thủ các quy định về môi trường của các bên liên quan” (TT36); và (2) “Tình trạng mất an toàn, vệ sinh lao động xảy ra khá phổ biến trong xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc” (TT37). Đáng lưu ý là cả 2 tồn tại này đều bị đánh giá mức độ phổ biến rất cao và có ý nghĩa thống kê (với Mean = 4,33 và 4,59, tương ứng; $p < 0,05$).

Kết quả phân tích cho thấy có tới 70,2% các tồn tại bị đánh giá với mức phổ biến khá cao đến rất cao; trong khi chỉ có khoảng 29,8% các tồn tại bị đánh giá với mức độ phổ biến vừa trong các dự án xây dựng công trình đường bộ khu vực phía Bắc (Hình 5).

5. KẾT LUẬN

Nhằm mục đích hoàn thiện công tác QLCLXD công trình đường bộ, nghiên cứu hiện nay tập trung điều tra, đánh giá các tồn tại trong công tác QLCLXD công trình đường bộ khu vực phía Bắc. Về mặt lý thuyết, nghiên cứu đã xây dựng được khái niệm QLCLXD công trình một cách toàn diện dưới cả góc độ chất lượng sản phẩm và chất lượng dịch vụ; từ đó bổ sung khái niệm cho các tài liệu tham khảo, các văn bản pháp lý hiện hành nhưng không xung đột với các khái niệm liên quan hiện có như QLCL công trình. Thông qua phân tích dữ liệu thứ cấp và sơ cấp, nghiên cứu đã nhận diện được Top 10 các tồn tại với mức độ phổ biến rất cao trong QLCLXD công trình đường bộ phía Bắc giai đoạn 2010-2020. Các tồn tại này phân bố trong cả 11 nội dung công tác QLCLXD công trình đường bộ. Kết quả nghiên cứu cũng phản ánh rằng quản lý nhà nước, CĐT, Ban QLDA, nhà thầu thi công, nhà thầu thiết kế, đơn vị tư vấn và chính quyền địa phương đều có trách nhiệm trong việc làm phát sinh các tồn tại trong công tác QLCLXD công trình đường bộ khu vực phía Bắc hiện nay.

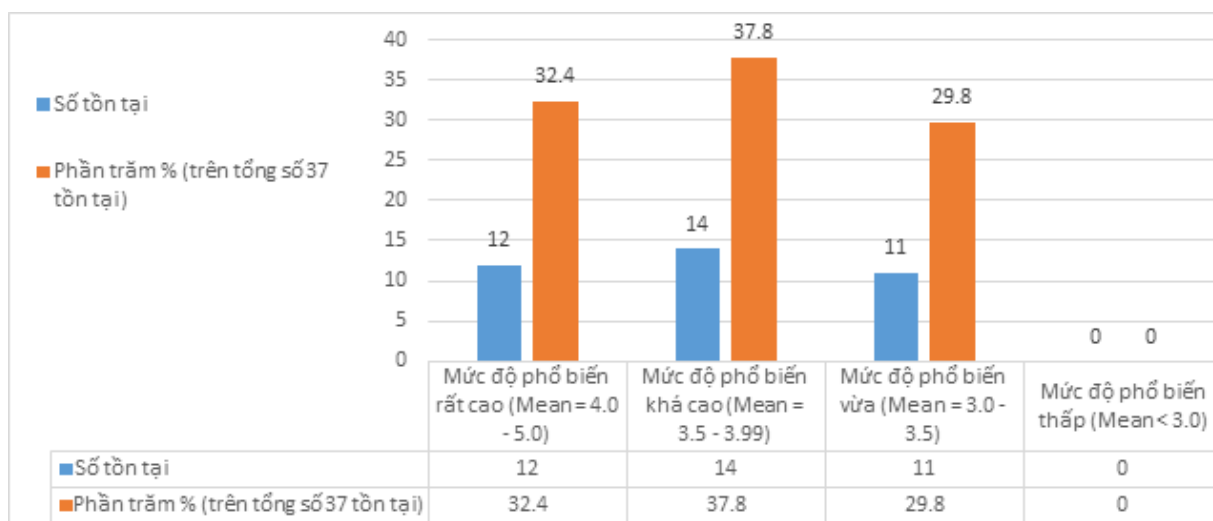
Đây là kết quả nghiên cứu khám phá thông qua tổng quan tài liệu và phỏng vấn sâu với các chuyên gia, các nghiên cứu tiếp theo cần tiến hành điều tra khảo sát với quy mô mẫu lớn cung cấp dữ liệu cho phân tích nhân tố khám phá, phân tích hồi quy và kiểm định mô hình để đánh giá, phân tích yếu tố ảnh hưởng chính đến QLCLXD công trình đường bộ khu vực phía Bắc.

Bảng 1. Kết quả phân tích dữ liệu xếp hạng các tồn tại trong QLCLXD công trình đường bộ khu vực phía Bắc.

TT	Tồn tại	Nguồn		Tỷ lệ đồng thuận chuyên gia	Giá trị trung bình	Xếp hạng	Độ lệch chuẩn	Mức độ ý nghĩa (Sign.)	Hệ số Cronbach Alphas
		Tài liệu trong nước	Chuyên gia						
Tồn tại trong công tác QLCL vật liệu, sản phẩm, cấu kiện, máy móc thiết bị sử dụng cho công trình xây dựng									0,872
1	TT1	[10-12]	x	14%	4.65	1	0.341	0.00	
2	TT2	[10-12]	x	64%	4.39	6	0.445	0.03	
3	TT3	[10-12]	x	32%	3.51	25	0.692	0.00	
4	TT4	[10-12]		32%	3.72	19	0.099	0.02	
Tồn tại trong công tác QLCL xây dựng của nhà thầu trong quá trình thi công									0,771
5	TT5	[10-12]	x	68%	4.55	4	0.356	0.00	
6	TT6	[10-12]	x	64%	3.04	36	0.982	0.02	
7	TT7		x	95,5%	3.27	32	0.890	0.00	
8	TT8		x	54,5%	3.08	35	0.971	0.01	
Tồn tại trong công tác QLCL giám sát thi công, kiểm tra xây dựng của chủ đầu tư									0,790
9	TT9	[3-12]	x	68%	3.97	13	0.862	0.03	
10	TT10	[3-12]	x	64%	3.97	13	0.887	0.00	
11	TT11	[3-12]	x	91%	3.34	29	0.961	0.01	
12	TT12		x	23%	3.35	28	0.802	0.02	
Tồn tại trong công tác QLCL giám sát tác giả của nhà thầu thiết kế trong thi công xây dựng công trình									0,802
13	TT13	[10-12]	x	91%	3.32	31	0.777	0.00	
14	TT14	[10-12]	x	23%	3.71	20	0.792	0.02	
Tồn tại trong công tác QLCL thí nghiệm đối chứng, thí nghiệm thử tải và kiểm định xây dựng công trình									0,719
15	TT15		x	64%	4.06	11	0,912	0,002	
16	TT16		x	32%	3.73	18	0.431	0.01	
17	TT17	[5, 11, 12]	x	14%	3.62	23	0.434	0.04	
18	TT18		x	32%	4.31	9	0.823	0.00	
Tồn tại trong công tác QLCL nghiệm thu									0,739
19	TT19	[11, 12]	x	68%	3.63	22	0.621	0.00	
20	TT20	[11, 12]	x	64%	3.23	33	0.654	0.04	
21	TT21	[11, 12]	x	91%	3.74	17	0.802	002	

22	TT22		x	23%	3.55	24	0.812	0.04	
Tồn tại trong công tác QLCL lập, lưu trữ hồ sơ hoàn thành xây dựng và bàn giao công trình đường bộ									0,832
23	TT23	[6, 7]	x	41%	3.89	15	0.556	0.00	
24	TT24	[9, 12]	x	54%	3.66	21	0.680	0.00	
25	TT25	[24] [19]	x	91%	3.76	16	0.592	0.00	
Tồn tại trong công tác QLCL tổ chức thực hiện quản lý, giám sát của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền									0,810
26	TT26	[3-12]	x	64%	4.41	5	0.552	0.00	
27	TT27		x	68%	3.12	34	0.681	0.01	
28	TT28	[3-12]	x	91%	4.12	10	0.888	0.00	
29	TT29	[3-12]	x	64%	4.32	8	0.572	0.03	
Tồn tại trong công tác quản lý tiến độ thi công xây dựng									0,733
30	TT30	[6, 9-11]	x	64%	3.34	29	0.621	0.00	
31	TT31	[11] [19] [20] [13]	x	68%	4.66	2	0.891	0.01	
Tồn tại trong công tác quản lý chi phí, giá thành thi công xây dựng									0,752
32	TT32	[3, 6, 8, 9, 12]	x	92%	3.40	27	0.913	0.00	
33	TT33	[6, 7]	X	15%	3.03	37	0.231	0.01	
34	TT34	[4, 5, 10]	x	20%	3.50	26	0.324	0.00	
35	TT35	[9-12]	x	50%	4.00	12	0.345	0.00	
Tồn tại trong công tác quản lý an toàn lao động, bảo vệ môi trường trong thi công xây dựng									0,770
36	TT36	[9, 12]	x	56%	4.33	7	0.421	0.01	
37	TT37	[9, 12]	x	68%	4.59	3	0.489	0.00	
Kendall'Sw					0,525				
Chi-Square					415,8				
df					36				
Level of significance					0,000				

(*) Số liệu có kết quả không ý nghĩa thống kê ($p > 0,05$) (2-tailed).



Hình 5. Tỷ lệ các tồn tại theo mức độ phổ biến.

LỜI CẢM ƠN

Bài báo này là kết quả thuộc chương trình nghiên cứu Tiến sĩ được thực hiện tại Trường Đại học Giao thông vận tải.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. TTgCP, Quyết định 355/QĐ-TTg về việc phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, (2013).
- [2]. TTgCP, Quyết định 356/QĐ-TTg phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, (2013).
- [3]. Bộ GTVT Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng Công trình giao thông, Báo cáo tổng kết công tác năm 2011 và triển khai nhiệm vụ năm 2012.
- [4]. Bộ GTVT Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng Công trình giao thông, Báo cáo tổng kết công tác năm 2012 và triển khai nhiệm vụ năm 2013.
- [5]. Bộ GTVT Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng Công trình giao thông, Báo cáo tổng kết công tác năm 2013 và triển khai nhiệm vụ năm 2014.
- [6]. Bộ GTVT Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng Công trình giao thông, Báo cáo tổng kết công tác năm 2014 và triển khai nhiệm vụ năm 2015.
- [7]. Bộ GTVT Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng Công trình giao thông, Báo cáo tổng kết công tác năm 2015 và triển khai nhiệm vụ năm 2016.
- [8]. Bộ GTVT Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng Công trình giao thông, Báo cáo tổng kết công tác năm 2016 và triển khai nhiệm vụ năm 2017.
- [9]. Bộ GTVT Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng Công trình giao thông, Báo cáo tổng kết công tác năm 2017 và triển khai nhiệm vụ năm 2018.
- [10]. Bộ GTVT Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng Công trình giao thông, Báo cáo tổng kết công tác năm 2018 và triển khai nhiệm vụ năm 2019.

- [11]. Bộ GTVT Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng Công trình giao thông, Báo cáo tổng kết công tác năm 2019 và triển khai nhiệm vụ năm 2020.
- [12]. Cục QLXD & CL CTGT Phòng Tổng hợp và Phòng ĐB2, THAM LUẬN: Tổng quan về công tác quản chất lượng xây dựng các dự án giao thông Đường bộ do Bộ GTVT quản lý, (2019).
- [13]. Hạnh Nguyễn, Dự án đường vành đai 2, đoạn Ngã Tư Vọng - Ngã Tư Sở lại lỗi hẹn, 2016, Available from: <http://www.nhandan.com.vn/hanoi/item/31198602-du-an-duong-vanh-dai-2-doan-nga-tu-vong-nga-tu-so-lai-loi-hen.html>
- [14]. Dong Ming Xu, Kai Wen Yang, Yi Jun Shi, Research of Construction Process Quality Control in Building Engineering, Applied Mechanics and Materials, 438-439 (2013) 1637-1640. <https://doi.org/10.4028/www.scientific.net/AMM.438-439.1637>
- [15]. Albert PC Chan, Francis KW Wong, Patrick TI Lam, Assessing quality relationships in public housing: an empirical study, International Journal of Quality & Reliability Management, 23 (2006) 909-927. <https://doi.org/10.1108/02656710610688130>
- [16]. Rateb J. Sweis et al., Factors affecting quality in the Jordanian housing sector, International Journal of Housing Markets and Analysis, 7 (2014) 175-188. <https://doi.org/10.1108/IJHMA-01-2013-0004>
- [17]. Chabota Kaliba, Mundia Muya, Kanyuka Mumba, Cost escalation and schedule delays in road construction projects in Zambia, International Journal of Project Management, 27 (2009) 522-531. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2008.07.003>
- [18]. Terry HY Li, S Thomas Ng, Martin Skitmore, Public participation in infrastructure and construction projects in China: From an EIA-based to a whole-cycle process, Habitat International, 36 (2012) 47-56. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2011.05.006>
- [19]. Nam Hải, Hai dự án Vành đai 3 chong lán, nguy cơ chậm, lãng phí lớn, (2018). <https://www.baogiaothong.vn/hai-du-an-vanh-dai-3-chong-lan-nguy-co-cham-lang-phi-lon-d250793.html>
- [20]. Vũ Hoa, Kiểm điểm tình hình tiến độ Dự án đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng 2014, Available from: <http://mt.gov.vn/moitruong/quy-chuan-chat-luong/18882/kiem-diem-tinh-hinh-tien-do-du-an-duong-o-to-cao-toc-ha-noi---hai-phong.aspx>
- [21]. Abdul Razzak Rumane, Quality management in construction projects, 2016: Crc Press.
- [22]. FIDIC, Quality of Construction, Available from: <https://fidic.org/node/751>
- [23]. U.S. Army Corps of Engineers, Construction Quality Management for Contractors - A Student Study Guide, U.S. Army Corps of Engineers, Professional Development Support Center, and U.S. Naval Facilities Engineering Command (NAVFAC), (2004).