

IDENTIFICATION AND CLASSIFICATION OF RISKS IN INVESTMENT IN THE CONSTRUCTION OF ROAD TRAFFIC WORK IN URBAN

NHẬN DẠNG VÀ PHÂN LOẠI RỦI RO TRONG ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRONG ĐÔ THỊ

Đặng Thanh Hải
Trường Đại học Quảng Bình

ABSTRACT: *The construction process generally entails risks, and the construction of buildings in urban traffic also have more risky hidden nature of the characteristics of the type urban engineering. In the context of this paper, the author analyzes the problem, clearly identifies and classifies some common risks during the construction works of road traffic in urban areas in some major cities of Vietnam.*

Keywords: *Construction risk management, state budget capital, investor, risk, construction risk.*

TÓM TẮT: *Quá trình đầu tư xây dựng nói chung luôn tiềm ẩn nhiều rủi ro, trong đó đầu tư xây dựng các công trình giao thông trong đô thị còn ẩn chứa thêm nhiều rủi ro mang tính chất từ phía đặc thù của loại hình công trình đô thị. Trong nội dung của bài báo này, tác giả phân tích rõ vấn đề nhận dạng và phân loại một số rủi ro thường gặp trong quá trình đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ trong đô thị tại một số thành phố lớn của Việt Nam.*

Từ khóa: *Quản lý rủi ro xây dựng, vốn ngân sách nhà nước, chủ đầu tư, rủi ro, rủi ro xây dựng.*

1. TÍNH CẤP THIẾT CỦA VIỆC QUẢN LÝ RỦI RO TRONG CÁC CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRONG ĐÔ THỊ

Một đặc điểm dễ nhận thấy là trong các đô thị lớn hiện nay của Việt Nam có số lượng công trình giao thông nói chung và công trình đường bộ nói riêng được quan tâm đầu tư lớn hơn rất nhiều so với các vùng nông thôn khác. Sự đầu tư được thực hiện bằng nguồn vốn lớn và thời gian kéo dài chứa đựng nhiều rủi ro phức tạp làm giảm hiệu quả của việc đầu tư nói chung và hiệu quả thành công của dự án.

Quản lý rủi ro được việc thực hiện đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ trong đô thị sẽ giúp cho chủ đầu tư và các cơ

quan quản lý nhà nước thực hiện được đúng quy hoạch đô thị đã được duyệt, tiết kiệm được chi phí đáng kể cho ngân sách...

Trong phạm vi bài viết này, tác giả muốn đưa ra những nội dung cơ bản nhất về rủi ro và quản lý rủi ro đối với công tác đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ trong đô thị.

2. CƠ SỞ LÝ LUẬN CHUNG VỀ QUẢN LÝ RỦI RO TRONG ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH

2.1. Khái niệm về rủi ro

Trên thực tế, người ta thường nhắc tới “rủi ro” trong nhiều lĩnh vực, nhiều hoạt động như là những vấn đề xảy ra trong cuộc sống vượt quá giới hạn kiểm soát và sự hiểu biết của mình. Điều này tương đương với

việc chúng ta đang nhắc đến sự sai khác giữa những dự kiến, những kế hoạch ban đầu được đặt ra so với diễn biến hoặc kết quả đạt được trong thực tế mà những sai khác này có thể chấp nhận được hoặc không chấp nhận được, đồng thời cũng có thể đo lường được. [5]

Có nhiều khái niệm về rủi ro đã được đưa ra và ít nhiều có sự khác nhau. Tuy nhiên, ta có thể tổng hợp lại thành 3 nhóm quan điểm là Quan điểm truyền thống, Quan điểm trung lập và Quan điểm mở rộng.

a) Quan điểm truyền thống

Quan điểm này “nhấn mạnh mặt tiêu cực, thiệt hại, không đạt mục tiêu do xuất hiện rủi ro”. Nó gắn liền với khái niệm về Rủi ro thuần túy. Tức là, rủi ro là những biến cố có khả năng xảy ra mà chỉ gây ra những mối đe dọa nguy hiểm, tai nạn, thất thoát,... Hay nói cách khác, quan điểm này khẳng định rủi ro gắn liền với sự cố xảy ra không lường trước được dẫn đến những tình huống khó khăn.

Theo quan điểm này, “rủi ro là sự kết hợp giữa khả năng xuất hiện và hậu quả tác động của một sự kiện hiểm họa cụ thể nào đó”. Đồng thời, “rủi ro là không có khả năng đạt được các mục tiêu của kế hoạch tương lai trong phạm vi chi phí, thời gian và điều kiện kỹ thuật ràng buộc”.

b) Quan điểm trung lập

Quan điểm này “nhấn mạnh tính chất làm thay đổi mục tiêu (có thể tiêu cực, tích cực)”. Quan điểm này đi kèm với khái niệm về Rủi ro suy đoán, là loại rủi ro có thể gây ra mối tổn thất nhưng ngược lại cũng có thể đem đến cơ hội tốt. “Những rủi ro thuần túy thì luôn luôn làm người khác khó chịu, nhưng những rủi ro suy đoán có mặt hấp dẫn nào đó”.

Quan điểm này cho thấy, rủi ro là những điều kiện hoặc hoàn cảnh không chắc chắn xảy ra đã tác động làm thay đổi kết quả của các mục tiêu dự kiến ban đầu.

Theo nó, rủi ro còn “là sự kết hợp giữa xác suất xuất hiện một sự kiện và hậu quả ảnh hưởng của nó đến mục tiêu dự án”.

c) Quan điểm mở rộng

“Quan điểm này nhấn mạnh đến kết quả tích cực hoặc tiêu cực do xuất hiện rủi ro. Rủi ro có cả 2 mặt tích cực và tiêu cực có thể tính bằng xác suất xuất hiện rủi ro nhân với mức độ tổn thất thiệt hại hoặc lợi ích đạt được do rủi ro gây nên:

$$R = p.X$$

Trong đó: R: mức độ rủi ro nhận được;

p: xác suất xuất hiện rủi ro;

X: mức độ tổn thất hoặc lợi ích đạt được.

Rủi ro có 2 mặt và hậu quả của nó khó lường trước được, nó có thể mang lại các tổn thất, thiệt hại và đồng thời cũng có thể mang lại các cơ hội đạt được lợi nhuận cao hơn. Như vậy, tức là rủi ro được xác định như một sự kiện hoặc một tình huống không chắc chắn, khi nó xuất hiện sẽ có tác động tích cực hoặc tiêu cực đến mục tiêu dự án.” [6]

2.2. Môi trường xảy ra rủi ro

Ta có thể chia ra hai nguồn cơ bản dẫn đến rủi ro là Môi trường vĩ mô (môi trường bên ngoài) và Môi trường vi mô (môi trường bên trong).

Môi trường bên ngoài (vĩ mô): Là môi trường bao gồm các yếu tố về thiên nhiên, hệ thống chính trị, luật pháp, nền văn hóa, kinh tế, xã hội hay yếu tố về hoạt động công nghệ. Toàn bộ những vấn đề thuộc các lĩnh vực này đều có khả năng gây ra rủi ro cho các đối tượng mà ta đánh giá.

Môi trường bên trong (vi mô): Rủi ro còn xảy ra do các yếu tố xuất phát từ nội tại

bên trong cá nhân, tổ chức hoặc doanh nghiệp,... Ví dụ như ta đang xét đến rủi ro xuất phát từ môi trường vi mô của một doanh nghiệp thì rủi ro này có thể xảy ra do tất cả những vấn đề liên quan đến nhận thức của doanh nghiệp, văn hóa doanh nghiệp, từ các quan hệ giữa doanh nghiệp với đối thủ cạnh tranh, với người tiêu thụ hoặc đối với các nhà cung cấp. [7]

2.3. Phân loại rủi ro

Rủi ro rất đa dạng và có rất nhiều cách để phân loại. Ta có thể xem xét phân loại rủi ro theo các tiêu chí khác nhau. Lựa chọn giải pháp quản lý rủi ro là bước quan trọng cho dự án giao thông đường bộ đô thị nói chung, nó liên quan tới chi phí và sự tập trung của các bên trong dự án. Để lựa chọn được giải pháp khả thi nhà quản lý phải có sự đề tâm cao độ tới rủi ro trong tất cả các khâu của quản lý rủi ro. Trong dự án giao thông đường bộ đô thị, quản lý rủi ro chưa được quan tâm đúng mức. Nhiều người nhầm lẫn giữa rủi ro và các sự cố của dự án. Cũng có khi rủi ro là điều khó tránh khỏi trong dự án nên các nhà quản lý xem đó là điều đương nhiên phải chấp nhận. Đây cũng là điều cần chú ý khi quản lý cần đặt dự án trong tình trạng bị động đối phó với các rủi ro gặp phải.

Đặc điểm của dự án giao thông đường bộ đô thị thường làm tăng khả năng xuất hiện và mức độ tác động của một số rủi ro không đồng thuận của người dân, rủi ro về an toàn lao động, vệ sinh môi trường.

Đối với dự án gặp nhiều rủi ro như dự án giao thông đường bộ đô thị, cần phân nhóm rủi ro theo cấp độ nguy hiểm, xác định rủi ro là khách quan mang lại hay do chủ quan gây ra bởi bên trong dự án. Tiếp đó cần định hướng phòng tránh, giảm thiểu, chuyển giao hay chấp nhận rủi ro. Các rủi ro

có mức nguy hiểm cao cần phải được ưu tiên xử lý thông qua giải pháp cụ thể để mang lại hiệu quả tốt nhất cho dự án.

Phân loại rủi ro theo các giai đoạn của dự án bao gồm:

*Giai đoạn chuẩn bị đầu tư:

+ Nghiên cứu về sự cần thiết phải đầu tư và quy mô đầu tư.

+ Tiến hành tiếp xúc thăm dò thị trường trong và ngoài nước để xác định nhu cầu tiêu thụ, khả năng cạnh tranh sản phẩm, tìm nguồn cung ứng vật tư thiết bị cho sản phẩm, xem xét khả năng nguồn vốn đầu tư và lựa chọn hình thức đầu tư.

+ Tiến hành điều tra, khảo sát và lựa chọn địa điểm xây dựng.

+ Lập dự án đầu tư.

+ Gửi hồ sơ dự án và các văn bản có liên quan tới người có thẩm quyền quyết định đầu tư, tổ chức cho vay vốn và cơ quan thẩm định dự án.

*Rủi ro trong quá trình thực hiện dự án

+ Xin giao đất nếu là dự án được cấp đất hoặc thuê đất, hoặc chuyển quyền sử dụng đất.

+ Xin cấp phép xây dựng.

+ Bồi thường giải phóng mặt bằng, thực hiện kế hoạch tái định cư, chuẩn bị mặt bằng xây dựng.

+ Mua sắm thiết bị công nghệ.

+ Thực hiện việc khảo sát, thiết kế xây dựng, thẩm định phê duyệt thiết kế, dự toán, tổng dự toán công trình.

+ Tiến hành lựa chọn các nhà thầu thi công xây lắp, các nhà thầu cung ứng vật tư thiết bị.

+ Giám sát thực hiện các hợp đồng, quản lý kỹ thuật, chất lượng thiết bị và công trình xây dựng.

* Rủi ro trong quá trình giai đoạn khai thác sử dụng dự án:

- + Bàn giao công trình.
- + Kết thúc xây dựng.
- + Bảo hành công trình.
- + Vận hành dự án.

Trong giới hạn nghiên cứu của tác giả, tập trung nghiên cứu những rủi ro có ảnh hưởng và tác động trực tiếp đến các hoạt động của Chủ đầu tư (hoặc Ban quản lý dự án) trong giai đoạn thực hiện đầu tư [4].

3. MỘT SỐ NHẬN DẠNG RỦI RO CƠ BẢN KHI XÂY DỰNG CÁC NỘI DUNG CỦA DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐÔ THỊ

3.1. Đặc điểm của dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông đô thị

Dự án xây dựng công trình giao thông đô thị mang mục đích cuối cùng đó là công trình xây dựng hoàn thành đảm bảo các mục tiêu đã đặt ra về thời gian, chi phí, chất lượng, an toàn, vệ sinh và bảo vệ môi trường... Sản phẩm của dự án đầu tư xây dựng giao thông mang tính đơn chiếc, độc đáo, không phải là sản phẩm của một quá trình sản xuất liên tục, hàng loạt. Sản phẩm này thông thường được sản xuất theo đơn đặt hàng, sản xuất ra ở những địa điểm, điều kiện khác nhau, chi phí cũng thường khác nhau đối với cùng một loại hình sản phẩm. Khả năng trùng lặp về mọi phương diện: kỹ thuật, công nghệ, chi phí, môi trường, ... rất ít ngay cả trong xu hướng công nghiệp hóa ngành xây dựng thì ảnh hưởng của tính đơn chiếc này cũng không thay đổi.

Dự án đầu tư xây dựng có chu kỳ riêng (vòng đời) trải qua các giai đoạn hình thành và phát triển, có thời gian tồn tại hữu hạn, nghĩa là có thời điểm bắt đầu khi xuất hiện ý tưởng về xây dựng công trình dự án và kết thúc khi công trình xây dựng hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng. Các công trình

xây dựng giao thông đều được thi công tại một địa điểm mà nơi đó đồng thời gắn liền với việc tiêu thụ và thực hiện giá trị sử dụng của sản phẩm.

Dự án xây dựng có sự tham gia của nhiều chủ thể như: Chủ đầu tư, đơn vị thiết kế, đơn vị thi công, đơn vị giám sát, nhà cung ứng, cơ quan quản lý nhà nước, nhà tài trợ... Các chủ thể này lại có lợi ích khác nhau, quan hệ giữa họ mang tính đối tác. Môi trường làm việc của dự án mang tính đa phương và dễ xảy ra xung đột quyền lợi giữa các chủ thể.

Dự án xây dựng luôn bị hạn chế bởi các nguồn lực như là: tiền vốn, nhân lực, công nghệ kỹ thuật, vật tư thiết bị... kể cả thời gian, ở góc độ là thời gian cho phép. Nó còn chịu ảnh hưởng của điều kiện địa lý, tự nhiên, kinh tế xã hội, nơi tiêu thụ. Trong đó bao gồm: địa lý, khí hậu, thời tiết, môi trường, tập quán phong tục địa phương...

Dự án đầu tư xây dựng thường yêu cầu một lượng vốn đầu tư lớn, thời gian thực hiện dài. Vì vậy, có tính bất định và rủi ro cao. [10]

3.2. Nhận dạng rủi ro đối với các căn cứ cần thiết phải đầu tư được xác định

Nội dung của dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông đô thị đề cập tới toàn bộ các vấn đề diễn ra trong suốt thời gian khi chuẩn bị dự án, thực hiện dự án và kết thúc dự án đưa công trình của dự án vào khai thác vận hành, kết thúc vòng đời của dự án. Vì vậy, các nội dung được xây dựng đều phải xem xét trên quan điểm tổng thể về không gian và thời gian. Nhận dạng rủi ro theo các nội dung cũng cần xem xét toàn diện tới các lĩnh vực có tác động. [10]

a) Nghiên cứu thị trường đầu vào và đầu ra

Cần xem xét đánh giá ngay rủi ro khi

nghiên cứu thị trường đầu vào và đầu ra.

+ Thị trường đầu vào tiềm ẩn những rủi ro làm phát sinh tăng tổng mức đầu tư, chi phí trong quá trình khai thác vận hành, chi phí sản xuất... như: các rủi ro của thị trường cung cấp vật liệu, thị trường lao động, thị trường vốn... do các yếu tố tác động như biến động giá cả, chất lượng, tài nguyên dự trữ.

+ Thị trường đầu ra tiềm ẩn các rủi ro như: giá cả biến động do sự thay đổi nhu cầu thị trường về tiêu thụ và cung cấp sản phẩm; sự gia tăng của các sản phẩm và thị phần của sản phẩm trong dự án biến động; tiềm năng thị trường bị biến động mạnh; sự cạnh tranh thị trường; sự biến động do thị hiếu của khách hàng thay đổi; văn hóa xã hội phong tục tập quán vùng miền thị trường; sự thay đổi chính sách kinh tế của nhà nước, sự biến đổi về cơ sở hạ tầng xã hội có liên quan.

b) Nghiên cứu điều kiện tự nhiên và tài nguyên

Các rủi ro tiềm ẩn như: biến cố tự nhiên gây thiệt hại kinh tế, con người, xâm thực của môi trường tự nhiên lên thiết bị, công nghệ, con người, tuổi thọ công trình. Tác động của tự nhiên gây thiệt hại cho quá trình thi công xây dựng, thay đổi khí hậu tự nhiên tới khả năng doanh thu...

c) Nghiên cứu tình hình chính trị, xã hội, kinh tế tại điểm đặt dự án

Các rủi ro tiềm ẩn như: Biến động tình hình kinh tế của địa phương ảnh hưởng tới chi phí đầu tư xây dựng công trình và khả năng tiêu thụ sản phẩm của dự án.

Cơ sở hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội tại khu vực xây dựng dự án còn thấp gây rủi ro tăng chi phí đầu tư.

Những biến động về an ninh của địa phương gây rủi ro về xã hội, pháp lý đối với

dự án.

Những thay đổi về khả năng cung cấp vật tư, nhân lực của địa phương đối với dự án sẽ gây những rủi ro về kinh tế, tổ chức của dự án.

Sự ủng hộ hay gây khó khăn từ chính sách của địa phương, người dân địa phương đối với dự án.

3.3. Nhận dạng rủi ro đối với hình thức pháp lý của tổ chức thực hiện dự án

Những rủi ro tiềm ẩn như: rủi ro pháp lý do vi phạm các quy định nhà nước về luật đầu tư, luật doanh nghiệp, thiếu quy định chặt chẽ về quyền và nghĩa vụ giữa các bên góp vốn, do thực hiện không đầy đủ vai trò, trách nhiệm của nhà đầu tư đối với xã hội, địa phương...

3.4. Nhận dạng rủi ro đối với phương án sản xuất

Khi lập phương án sản xuất cần lưu ý những rủi ro tiềm ẩn như:

+ Rủi ro về kinh tế: rủi ro về thị trường đầu ra do tác động như sức tiêu thụ sản phẩm, chi phí kinh doanh... Rủi ro về thị trường đầu vào do các yếu tố tác động như: khan hiếm, lượng, biến động giá chi phí cung cấp các yếu tố đầu vào đối với sản phẩm của dự án.

+ Rủi ro trong tổ chức sản xuất : quy trình, tính toán huy động vật tư, nguyên liệu lao động. Rủi ro trong tổ chức kinh doanh do các yếu tố tác động như: hệ thống tiêu thụ, chính sách tiếp thị, năng lực quản lý và thực hiện của bộ máy nhân sự...

+ Rủi ro về môi trường: hậu quả từ phế thải trong sản xuất, kinh doanh tới môi trường xung quanh.

3.5. Nhận dạng rủi ro khi chọn địa điểm xây dựng công trình cho dự án

Các rủi ro nên cần lưu tâm như: rủi ro tự nhiên (do môi trường tự nhiên tác động

tới dự án và ngược lại); rủi ro kinh tế xã hội do tác động của vùng thị trường đặt dự án tới chi phí đầu vào; rủi ro về môi trường pháp lý khi dự án hoạt động gây ảnh hưởng tới môi trường địa phương.

3.6. Nhận dạng rủi ro đối với việc lựa chọn các phương án về công nghệ, công suất và kỹ thuật của dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông đô thị

Các rủi ro tiềm ẩn cần chú ý như: tác động cạnh tranh của thể hệ công nghệ mới, sự rút ngắn chu kỳ sống của sản phẩm dự án, tác động môi trường tự nhiên tới công nghệ; ảnh hưởng của công nghệ đối với dự án tới môi trường xung quanh và tâm lý sức khỏe người lao động, mức độ phát huy công suất của dự án; các sự cố về thiết bị công nghệ kỹ thuật...

3.7. Nhận dạng rủi ro đối với các phương án và giải pháp xây dựng

Các rủi ro tiềm ẩn trong việc lựa chọn các phương án và giải pháp xây dựng:

+ Rủi ro trong lựa chọn giải pháp tổng mặt bằng như: thất thoát lãng phí chi phí đầu tư do mặt bằng thiếu hợp lý về diện tích đất sử dụng; rủi ro môi trường xung quanh khi chọn không phù hợp về hướng gió, hướng thải, rủi ro tự nhiên do việc không tuân thủ đúng các tiêu chuẩn quy chuẩn về quy hoạch, xây dựng, trong việc tổ chức sản xuất do bố trí vị trí các phân xưởng thiếu hợp lý...

+ Rủi ro trong lựa chọn các giải pháp kiến trúc, kết cấu: rủi ro về tổ chức khi có nhu cầu thay đổi về công nghệ phát triển dự án mà phương án thiết kế kiến trúc không đáp ứng được; rủi ro tự nhiên do ảnh hưởng của điều kiện thời tiết; khí hậu tới độ bền; tuổi thọ kết cấu, môi trường do ảnh hưởng của thi công tới môi trường xung quanh; các rủi ro về tổ chức quá trình thực hiện thi công

xây dựng công trình.

3.8. Nhận dạng rủi ro đối với phương án tổ chức quản lý để vận hành dự án

Rủi ro về tổ chức là rủi ro lớn nhất và cần được quan tâm, rủi ro này được biểu hiện ở các mặt như: năng lực của bộ máy tổ chức; cơ chế quản lý điều hành sản xuất, kinh doanh; biến động của bộ máy nhân sự; phương pháp quản lý, trách nhiệm của các thành viên...

3.9. Nhận dạng rủi ro đối với nội dung phân tích tài chính, kinh tế xã hội của dự án

Rủi ro tác động nhiều nhất là các rủi ro kinh tế vĩ mô và vi mô như:

+ Ảnh hưởng của việc tăng trưởng kinh tế quốc gia; vùng thị trường của dự án; các chính sách kinh tế vĩ mô, chuyển dịch cơ cấu kinh tế; biến động kinh tế vĩ mô, thị trường cung cầu (đầu vào đầu ra) của dự án; năng lực điều hành quản lý tài chính của dự án; biến động chi phí của dự án...

+ Các mặt xã hội như: nạn thất nghiệp; môi trường sinh thái; cơ sở hạ tầng; sự phát triển các ngành nghề khác của địa phương nơi đặt dự án; phát sinh những hậu quả về văn hóa; trật tự an ninh xã hội của địa phương; biến động các vấn đề chính trị; cơ chế; chế độ chính sách có liên quan của nhà nước...

Vì vậy, nhận dạng rủi ro của dự án đầu tư giao thông đô thị khi đánh giá về kinh tế xã hội sẽ đa dạng hơn về thể loại, thời gian nghiên cứu diễn biến của các yếu tố rủi ro cũng dài hơn và môi trường rủi ro là những môi trường vĩ mô. Do đó, về mặt tổng quát, nhận dạng rủi ro về mặt kinh tế xã hội cần phân tích thêm.

+ Rủi ro về kinh tế: phát sinh các thiệt hại, các biến cố về kinh tế của địa phương và quốc gia do có sự xuất hiện dự án như:

gia tăng nạn thất nghiệp, phát sinh những thiệt hại về môi trường, các thiệt hại phát sinh đối với các ngành lân cận với ngành sản xuất của dự án; những thiệt hại về nguồn tài nguyên thiên nhiên do tác động của dự án...

+ Rủi ro về tính pháp lý như: vi phạm luật kinh tế, luật lao động, các thể chế quy định của địa phương, phá hủy cảnh quan môi trường sinh thái...

+ Rủi ro về văn hóa xã hội: phát sinh những hậu quả không tốt đối với tập quán, phong tục văn hóa địa phương, bất ổn về trật tự, an ninh địa phương và quốc gia...

+ Rủi ro về yếu tố chính trị: trong quá trình tính toán, dự án chưa lường hết tình hình ổn định chính trị của quốc gia, sự thay đổi các chính sách điều tiết của nhà nước về thị trường như: thuế, kiểm soát ngoại hối, tiền tệ; lạm phát; môi trường; sức khỏe; chống độc quyền, chống phá giá... Đồng thời, hậu quả của dự án gây ra sự bất ổn về chính trị của quốc gia, an ninh của địa phương...

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Bộ Xây dựng (2015), *Thông tư số 07/2016/TT-BXD của Bộ Xây dựng ban hành ngày 10/3/2016 về việc hướng dẫn điều chỉnh giá hợp đồng xây dựng*, Hà Nội.
- [2] Bộ Xây dựng (2016), *Thông tư số 09/2016/TT-BXD của Bộ Xây dựng ban hành ngày 10/3/2016 về việc hướng dẫn hợp đồng thi công xây dựng*, Hà Nội.
- [3] Chính phủ (2021), *Nghị định số 50/2021/NĐ-CP ngày 1/4/2021 về sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định số 37/2015/NĐ-CP ngày 22/4/2015 hợp đồng trong hoạt động xây dựng*, Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Hà Nội.
- [4] Chính phủ (2021), *Nghị định số 15 ngày 3/3/2021 về quản lý dự án đầu tư xây dựng*, Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Hà Nội.
- [5] Đinh Tuấn Hải (2019), *Giáo trình Quản lý rủi ro trong dự án đầu tư xây dựng công trình*, NXB Khoa học Kỹ thuật, Hà Nội.
- [6] Nguyễn Hữu Huê - Đinh Tuấn Hải (2018), *Giáo trình Quản lý rủi ro trong xây dựng*, NXB Xây dựng, Hà Nội.
- [7] Từ Quang Phương (2015), *Giáo trình Quản lý dự án*, NXB Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội.

4. KẾT LUẬN

Trên đây là một số những phân tích nhận dạng rủi ro cơ bản theo những nội dung khi lập dự án đầu tư công trình giao thông đô thị. Đó mới chỉ là những phân tích khi ra quyết định đầu tư. Trong quá trình thực hiện đầu tư và vận hành dự án, nhà quản trị rủi ro phải thường xuyên đánh giá lại; đối chiếu và phát hiện các rủi ro mới để từ đó có những biện pháp kiểm soát, hạn chế tác động của rủi ro để đảm bảo những mục tiêu đầu tư đặt ra ban đầu. Để tiến hành phân tích rủi ro cho dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông đô thị được thuận lợi trên cơ sở nhận dạng rủi ro theo các chương mục của dự án được lập, cần tiến hành sắp xếp đưa về các nhóm loại rủi ro khác nhau để xem xét toàn diện, đầy đủ hơn. Có thể phân loại rủi ro theo nhiều cách, tuy nhiên cần kết hợp theo một số cách phân loại rủi ro để đảm bảo mục tiêu đặt ra khi phân tích rủi ro của dự án phù hợp với toàn bộ quá trình phân tích hoạt động của dự án.

- [8] Quốc hội (2014), *Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014*, NXB Tư pháp, Hà Nội.
- [9] Quốc hội (2020), *Luật Xây dựng số 62/2020/QH14 ngày 17/6/2020*, NXB Tư pháp, Hà Nội
- [10] Nguyễn Thế Quân (2018), *Giáo trình quản lý rủi ro*, NXB Xây dựng, Hà Nội.
- [11] Bùi Ngọc Toàn (2017), *Giáo trình Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình tái bản lần 3*, NXB Xây dựng Hà Nội, Hà Nội.

Liên hệ:

ThS. Đặng Thanh Hải

Phòng Kế hoạch, Tài chính và Quản lý đầu tư, Trường Đại học Quảng Bình

Địa chỉ: 312 Lý Thường Kiệt, Đồng Hới, Quảng Bình

Email: thiendi3010@gmail.com

Ngày nhận bài: 12/06/2022

Ngày gửi phản biện: 15/06/2022

Ngày duyệt đăng: 29/11/2022