

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO      BỘ NÔNG NGHIỆP VÀ PTNT  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC THỦY LỢI**

-----

**PHAN THỊ NHÂN TÂM**

**PHÂN TÍCH ĐÁNH GIÁ LỢI ÍCH KINH TẾ - XÃ HỘI SAU 3  
NĂM KHAI THÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG CAO TỐC TP.HCM –  
LONG THÀNH – DẦU GIÂY**

**LUẬN VĂN THẠC SĨ**

Tp. Hồ Chí Minh, 2018

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO                      BỘ NÔNG NGHIỆP VÀ PTNT**  
**TRƯỜNG ĐẠI HỌC THỦY LỢI**

-----

**PHAN THỊ NHÂN TÂM**

**PHÂN TÍCH ĐÁNH GIÁ LỢI ÍCH KINH TẾ - XÃ HỘI SAU 3  
NĂM KHAI THÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG CAO TỐC TP.HCM –  
LONG THÀNH – DẦU GIẦY**

Chuyên ngành: Quản lý xây dựng

Mã số: 60580301

**NGƯỜI HƯỚNG DẪN: 1. TS. LÊ TRUNG PHONG**  
**2. PGS. TS NGUYỄN TRỌNG HOAN**

TP. HỒ CHÍ MINH, 2018

## LỜI CẢM ƠN

Lời đầu tiên, tác giả xin trân trọng cảm ơn **TS. Lê Trung Phong** đã nhiệt tình giúp đỡ, hướng dẫn tác giả trong suốt quá trình thực hiện luận văn “**Phân tích đánh giá lợi ích kinh tế - xã hội sau 3 năm khai thác dự án đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây**”.

Tác giả xin trân trọng cảm ơn các thầy, cô trong Trường Đại học Thủy Lợi đã tham gia giảng dạy lớp Quản lý xây dựng khóa 25 đợt 1 và truyền đạt nhiều kiến thức chuyên môn bổ ích trong thời gian tác giả theo học tại trường.

Cuối cùng, Tác giả xin chân thành cảm ơn gia đình, bạn bè, người thân, đồng nghiệp đã động viên, dành cho tác giả nhiều tình cảm, thời gian và tạo điều kiện thuận lợi trong suốt thời gian tác giả tham gia và hoàn thành khóa học.

TP. Hồ Chí Minh, ngày 23 tháng 11 năm 2018

**TÁC GIẢ LUẬN VĂN**

**PHAN THỊ NHÂN TÂM**

## **BẢN CAM KẾT**

Tác giả xin cam kết đây là công trình nghiên cứu của riêng tác giả, các thông tin, hình ảnh, tài liệu trích dẫn trong luận văn đã được ghi rõ nguồn gốc. Kết quả nêu trong luận văn là trung thực và chưa từng được ai công bố trong bất kỳ công trình nào trước đây.

**TÁC GIẢ LUẬN VĂN**

**PHAN THỊ NHÂN TÂM**

## MỤC LỤC

### DANH MỤC HÌNH ẢNH

### DANH MỤC BẢNG BIỂU

### DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT

### MỞ ĐẦU .....i

### CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN VỀ ĐÁNH GIÁ HIỆU QUẢ KINH TẾ XÃ HỘI DỰ ÁN ĐẦU TƯ

1.1. Các khái niệm và định nghĩa .....	1
1.1.1 Khái niệm dự án đầu tư .....	1
1.1.2 Hiệu quả tài chính của dự án .....	3
1.1.3 Hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án.....	4
1.1.4 So sánh hiệu quả tài chính và hiệu quả kinh tế - xã hội .....	6
1.2. Tình hình đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án đầu tư xây dựng .....	2
1.3. Sự cần thiết phải phân tích đánh giá hiệu quả KT-XH của dự án đầu tư xây dựng.....	10
Kết luận chương 1 .....	11

### CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ PHƯƠNG PHÁP PHÂN TÍCH ĐÁNH GIÁ LỢI ÍCH KINH TẾ - XÃ HỘI DỰ ÁN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN GTVT

2.1 Cơ sở lý thuyết đánh giá hiệu quả kinh tế xã hội của dự án đầu tư.....	12
2.1.1 Đặc điểm của đầu tư phát triển GTVT .....	12
2.1.2 Phân loại đầu tư phát triển GTVT .....	13
2.2 Phương pháp đánh giá hiệu quả kinh tế xã hội của dự án đầu tư. ....	14
2.2.1 Sơ đồ đánh giá hiệu quả dự án đầu tư phát triển GTVT. ....	14
2.2.2 Phương pháp đánh giá hiệu quả kinh tế xã hội của dự án đầu tư phát triển GTVT .....	18
2.3 Các tiêu chuẩn đánh giá hiệu quả kinh tế xã hội của dự án đầu tư.....	24
2.3.1 Chi phí kinh tế - xã hội .....	25
2.3.2 Lợi ích kinh tế - xã hội .....	25

Kết luận chương 2 .....	29
<b>CHƯƠNG 3: KẾT QUẢ PHÂN TÍCH ĐÁNH GIÁ LỢI ÍCH KINH TẾ - XÃ HỘI SAU 3 NĂM KHAI THÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG CAO TỐC TP.HCM – LONG THÀNH – DẦU GIÂY</b>	
3.1 Giới thiệu dự án đường cao tốc tp.hcm – long thành – dầu giây .....	31
3.2 Phân tích đánh giá hiệu quả lợi ích kinh tế - xã hội sau 3 năm khai thác dự án đường cao tốc tp.hcm – long thành – dầu giây .....	38
3.2.1 Thu thập dữ liệu.....	38
3.2.2 Thiết kế bảng câu hỏi.....	39
3.2.3 Khảo sát thử nghiệm.....	43
3.2.4 Khảo sát chính thức .....	51
3.2.5 Các đại lượng thống kê mô tả .....	55
3.2.6 Ước lượng giá trị trung bình tổng thể.....	58
3.2.7 Phân tích nhân tố .....	60
3.3. Kết quả phân tích và đánh giá các chỉ tiêu hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án .	73
3.3.1 Sự đánh giá của người dân và doanh nghiệp về các lợi ích kinh tế - xã hội mang tính định tính của dự án .....	73
3.3.1.1 Tác động đối với người dân.....	73
3.3.1.2 Tác động đối với doanh nghiệp .....	74
3.3.2 Kết quả tính toán và đánh giá các chỉ tiêu lợi ích kinh tế - xã hội mang tính định lượng của dự án.....	75
3.3.2.1 Đánh giá lưu lượng giao thông trên tuyến sau 3 năm khai thác.....	75
3.3.2.2 Lợi ích do tiết kiệm chi phí khai thác của phương tiện.....	77
3.3.2.3 Tiết kiệm chi phí thời gian đi lại .....	79
3.3.2.4 Giảm thiểu tai nạn giao thông .....	82
3.3.2.5 Phát triển kinh tế vùng.....	82
<b>KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ .....</b>	<b>83</b>
<b>HẠN CHẾ CỦA LUẬN VĂN.....</b>	<b>86</b>
<b>TÀI LIỆU THAM KHẢO .....</b>	<b>87</b>

*PHỤ LỤC 1: BẢNG SO SÁNH CHI PHÍ TIẾT KIỆM*

*KHI HOẠT ĐỘNG TRÊN ĐƯỜNG CAO TỐC VÀ ĐƯỜNG QUỐC*

*LỘ..... 88*

*PHỤ LỤC 2: BẢNG TỔNG HỢP TIẾT KIỆM CHI PHÍ THỜI GIAN ĐI LẠI*

*CỦA HÀNH KHÁCH..... 92*

*PHỤ LỤC 3: BẢNG CÂU HỎI KHẢO SÁT DOANH NGHIỆP VÀ NGƯỜI DÂN*

*..... 95*

## **DANH MỤC HÌNH ẢNH**

Hình 2.1: Sơ đồ các loại dự án đầu tư trong GTVT .....	13
Hình 2.2: Sơ đồ tổng quát đánh giá dự án đầu tư GTVT.....	14
Hình 2.3: Sơ đồ đánh giá dự án đầu tư phát triển GTVT theo quan điểm tài chính..	16
Hình 2.4: Sơ đồ đánh giá dự án đầu tư phát triển GTVT theo quan điểm kinh tế.....	17
Hình 2.5: Quy trình phân tích Phương pháp đánh giá hiệu quả kinh tế xã hội của dự án đầu tư phát triển GTVT.....	19
Hình 3.1: Biểu đồ so sánh lưu lượng giao thông dự báo và thực tế.....	76

## **DANH MỤC CÁC BẢNG BIỂU**

Bảng 2.1: Mô tả thang đo.....	23
Bảng 3.1: Mã hóa các yếu tố tác động đối với người dân.....	40
Bảng 3.2: Mã hóa các yếu tố tác động đối với doanh nghiệp.....	42
Bảng 3.3: Hệ số Cronbach Alpha thang đo nhóm các yếu tố tích cực .....	44
Bảng 3.4 Hệ số tương quan biến thang đo các yếu tố tích cực .....	44
Bảng 3.5 Kết quả hệ số Cronbach'Alpha của thang đo các yếu tố tích cực sau khi loại bỏ 03 yếu tố B7, B8, B19.....	46
Bảng 3.6 Kết quả hệ số Cronbach'Alpha của thang đo các yếu tố tích cực sau khi loại bỏ 03 yếu tố B7, B8, B19.....	46
Bảng 3.6 Kết quả hệ số Cronbach'Alpha của thang đo các yếu tố tích cực sau khi loại bỏ 03 yếu tố B7, B8, B19.....	46
Bảng 3.7 Hệ số Cronbach Alpha thang đo nhóm các yếu tố tiêu cực.....	48
Bảng 3.8 Hệ số tương quan biến tổng thang đo nhóm các yếu tố tiêu cực.....	48



Bảng 3.9 Hệ số Cronbach Alpha thang đo nhóm các yếu tố tích cực (khảo sát doanh nghiệp) .....	49
Bảng 3.10 Hệ số tương quan biến thang đo các yếu tố tích cực (khảo sát doanh nghiệp).....	49
Bảng 3.11 Hệ số Cronbach Alpha thang đo nhóm các yếu tố tiêu cực (khảo sát doanh nghiệp) .....	50
Bảng 3.12 Hệ số tương quan biến tổng thang đo nhóm các yếu tố tiêu cực (khảo sát doanh nghiệp) .....	50
Bảng 3.13 Kết quả thu thập bảng câu hỏi khảo sát .....	51
Bảng 3.14 Nơi sinh sống của mẫu khảo sát người dân – P1 .....	52
Bảng 3.15 Độ tuổi của các đối tượng khảo sát là người dân - P2 .....	52
Bảng 3.16 Nghề nghiệp của các đối tượng khảo sát là người dân - P3 .....	53
Bảng 3.17 Mức thu nhập của các đối tượng khảo sát là người dân - P4.....	53
Bảng 3.18 loại hình doanh nghiệp của các đối tượng khảo sát – F1 .....	54
Bảng 3.19 Chức vụ của các đối tượng khảo sát – F2 .....	55
Bảng 3.20 Kinh nghiệm trong nghề của các đối tượng khảo sát – F3 .....	55
Bảng 3.20 Kinh nghiệm trong nghề của các đối tượng khảo sát – F3 .....	55
Bảng 3.21 Các giá trị thống kê mô tả mẫu người dân .....	56
Bảng 3.22 Các giá trị thống kê mô tả mẫu doanh nghiệp .....	57
Bảng 3.23 Bảng tính khoảng trung bình tổng thể người dân .....	59
Bảng 3.24 bảng tính khoảng trung bình tổng thể doanh nghiệp .....	59
Bảng 3.25 Bảng giá trị KMO và kết quả kiểm định Bartlett KMO and Bartlett's Test .. .....	61
Bảng 3.26. Ma trận tương quan giữa các biến mẫu người dân .....	61

Bảng 3.27	Bảng diễn giải độ biến thiên của dữ liệu phụ thuộc vào số nhân tố mẫu người dân .....	62
Bảng 3.28	Ma trận nhân tố mẫu người dân .....	63
Bảng 3.29	Ma trận nhân tố sau khi xoay mẫu người dân .....	64
Bảng 3.30	Kết quả phân tích nhân tố mẫu người dân .....	65
Bảng 3.31	Bảng giá trị KMO và kết quả kiểm định Bartlett mẫu doanh nghiệp .....	66
Bảng 3.32	Ma trận tương quan giữa các biến mẫu doanh nghiệp .....	67
Bảng 3.33	Bảng diễn giải độ biến thiên của dữ liệu phụ thuộc vào số nhân tố mẫu DN .....	68
Bảng 3.34	Ma trận nhân tố mẫu doanh nghiệp.....	69
Bảng 3.35	Ma trận nhân tố mẫu doanh nghiệp sau khi xoay .....	70
Bảng 3.36	Kết quả phân tích nhân tố mẫu doanh nghiệp.....	71
Bảng 3.37.	Vận tốc xe chạy trên QL1 hiện hữu và trên đường cao tốc .....	78
Bảng 3.38.	Bảng tổng hợp tiết kiệm chi phí khai thác phương tiện .....	78
Bảng 3.39 :	Tổng hợp tiết kiệm chi phí thời gian đi lại hành khách năm 2014 .....	80
Bảng 3.40:	Tổng hợp tiết kiệm chi phí thời gian đi lại hành khách năm 2015 .....	80
Bảng 3.41:	Tổng hợp tiết kiệm chi phí thời gian đi lại hành khách năm 2016..	80
Bảng 3.42:	Bảng tổng hợp tiết kiệm chi phí thời gian đi lại hành khách.....	81

## **DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT**

- **GTVT: Giao thông vận tải**
- **KH&ĐT: Kế hoạch và Đầu tư**
- **KT – XH: Kinh tế - xã hội**

## MỞ ĐẦU

### Tính cấp thiết của đề tài

*Hệ thống giao thông đường bộ trên cả nước đóng góp rất lớn vào sự phát triển chung về kinh tế - xã hội của đất nước. Khu vực TP.HCM là trung tâm công nghiệp lớn nhất của cả nước, là đầu mối giao thông quan trọng giao lưu với các tỉnh phía Nam, cũng như quốc tế nên vai trò của mạng lưới giao thông vận tải là rất lớn.*

*Với sự xuất hiện nhiều nhân tố mới trong phát triển kinh tế, tốc độ tăng trưởng nhanh, khu vực các tỉnh thành thuộc vùng kinh tế trọng điểm phía Nam thu hút sự chú ý của nhiều nhà đầu tư trong và ngoài nước. Với cơ sở hạ tầng giao thông mặc dù đã được nâng cấp mở rộng nhưng vẫn không đáp ứng được nhu cầu vận tải hiện tại và trong tương lai gần, tình trạng ùn tắc giao thông vẫn xảy ra thường xuyên. Những năm gần đây, Bộ Giao thông Vận tải đã có những quan tâm thích đáng trong việc đầu tư xây dựng hệ thống đường cao tốc nhằm thúc đẩy cho sự phát triển kinh tế xã hội, đẩy nhanh quá trình hội nhập và tiếp cận với các vùng trên cả nước và các nước phát triển trong khu vực. Tiêu biểu là dự án đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây, tuyến cao tốc có chiều dài 55 km đi qua địa phận Quận 2, 9 (TP.HCM) và các huyện Long Thành, Nhơn Trạch, Cẩm Mỹ và Thống Nhất (Đồng Nai) với tổng mức vốn đầu tư dự án 917,1 triệu USD (tương đương với hơn 20.630 tỷ đồng). Sau khi đưa vào sử dụng, mỗi ngày sẽ giải quyết hơn 20.000 phương tiện giao thông qua lại, góp phần vận tải giao thông và phát triển kinh tế TP.HCM và cả khu vực phía Nam.*

*Dự án đầu tư đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây đã hoàn thành, đưa vào khai thác và sử dụng được 3 năm. Việc đánh giá hiệu quả của dự án đầu tư sau khi đưa vào vận hành và khai thác cần được quan tâm một cách có khoa học và luận chứng nhằm giúp các nhà quản lý và đầu tư tham khảo điều chỉnh cho quá trình vận hành hiệu quả của dự án, rút ra các bài học kinh nghiệm cho các dự án tiếp theo được khai thác có hiệu quả hơn.*

*Việc xác định hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án sau khi đi vào khai thác còn tạo giá trị tăng thêm do thu hút sự chú ý của các nhà đầu tư, các nhà tài trợ và các doanh nghiệp trong công tác đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông; đem lại hình ảnh tốt đẹp, tác*

*động lại vào dự luận và người dân đối với các quyết định đầu tư hoàn thiện cơ sở hạ tầng của Bộ GTVT, đặc biệt trong lĩnh vực đầu tư phát triển hệ thống đường cao tốc, một lĩnh vực khá mới mẻ và cấp thiết ở Việt Nam.*

Vì vậy, tác giả chọn đề tài **“Phân tích đánh giá lợi ích kinh tế - xã hội sau 3 năm khai thác dự án đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây”**

### **Mục đích của đề tài**

Phân tích đánh giá hiệu quả kinh tế xã hội của dự án xây dựng đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây sau 3 năm đưa vào khai thác sử dụng

### **Cách tiếp cận và phương pháp nghiên cứu**

#### **Cách tiếp cận**

*- Lượng hóa các yếu tố lợi ích định tính thông qua việc điều tra, khảo sát lấy ý kiến của các đối tượng chịu tác động của dự án (người dân, doanh nghiệp vận tải). Đặc biệt sử dụng các công cụ thống kê định lượng (kiểm định thang đo, ước lượng tham số tổng thể, phân tích nhân tố) và công cụ SPSS để phân tích, đánh giá đưa ra kết quả nghiên cứu.*

*- Xây dựng mô hình để tính toán các chỉ tiêu kinh tế - xã hội vốn rất khó định lượng như: tiết kiệm chi phí đi lại, tiết kiệm chi phí khai thác phương tiện vận tải,...*

#### **Phương pháp nghiên cứu**

*- Nghiên cứu định tính ban đầu: sử dụng phương pháp chuyên gia và thảo luận nhóm, trên cơ sở kết hợp với cơ sở lý thuyết, xác định những tiêu chuẩn đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án xây dựng giao thông.*

*- Nghiên cứu chính thức định lượng: tiến hành khảo sát các đối tượng nghiên cứu nhằm thu thập dữ liệu, tính toán, phân tích, ước lượng, thực hiện các phép kiểm định thang đo, mô hình và cuối cùng đánh giá kết quả nghiên cứu. Phương pháp thu thập dữ liệu là phỏng vấn trực tiếp và gửi bảng câu hỏi trực tiếp.*

#### **Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

Đối tượng nghiên cứu

*Đối tượng nghiên cứu là các lợi ích kinh tế - xã hội sau 3 năm khai thác vận hành dự án đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây.*

Phạm vi nghiên cứu

- Về thời gian: Đề tài nghiên cứu, đánh giá trong giai đoạn sau 3 năm vận hành, khai thác dự án xây dựng đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây, cụ thể là năm 2015, 2016, 2017

- Về không gian: Toàn tuyến đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây và các khu vực phụ cận.

- Đối tượng khảo sát:

+ Phương tiện lưu thông trên đường cao tốc.

+ Các hộ dân trong khu vực ảnh hưởng của dự án đường cao tốc và người dân sử dụng tuyến đường.

+ Các Doanh nghiệp vận tải trên tuyến và các doanh nghiệp khác nằm trong khu vực ảnh hưởng của tuyến đường

### **Ý nghĩa khoa học và ý nghĩa thực tiễn của đề tài**

Ý nghĩa khoa học của đề tài

*Áp dụng các lý thuyết thống kê, phân tích vào thực tế*

Ý nghĩa thực tiễn của đề tài

*Kết quả nghiên cứu của dự án giúp nhà đầu tư đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây nói riêng và các nhà đầu tư, phát triển đường cao tốc ở Việt Nam nói chung đánh giá được những lợi ích kinh tế - xã hội mà dự án mang lại trong giai đoạn vận hành đứng ở góc độ người sử dụng trong bối cảnh khai thác cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam.*

*Dựa trên kết quả nghiên cứu, nhà đầu tư có những cơ sở để hoàn thiện các giải pháp khai thác vận hành đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây, đồng thời rút kinh nghiệm cho việc đầu tư, phát triển các dự án đường cao tốc ở Việt Nam.*

*Đóng góp khung nghiên cứu có tính tham khảo thực tiễn cho các nghiên cứu tiếp theo về đánh giá hiệu quả khai thác đường cao tốc nói riêng và giao thông nói chung.*

*Kết quả nghiên cứu sẽ được sử dụng trong quá trình thực hiện tuyên truyền cho các dự án BOT của Bộ GTVT nói chung và của Tổng công ty đầu tư và phát triển đường cao tốc VEC nói riêng, thu hút sự đầu tư của các nhà tài trợ, các doanh nghiệp trong công tác đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông, đem lại hình ảnh tốt đẹp, tác động lại vào dư luận và người dân đối với các quyết định đầu tư hoàn thiện cơ sở hạ tầng của Bộ GTVT, đặc biệt trong lĩnh vực đường cao tốc.*

### **Kết quả dự kiến đạt được**

*Đánh giá được những lợi ích kinh tế - xã hội mà dự án mang lại trong giai đoạn vận hành đứng ở góc độ người sử dụng trong bối cảnh khai thác cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam.*

*Tổng hợp các lý thuyết thống kê, phân tích vào thực tế đánh giá kinh tế xã hội*

## **CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN VỀ ĐÁNH GIÁ HIỆU QUẢ KINH TẾ XÃ HỘI DỰ ÁN ĐẦU TƯ**

### **1.1. Các khái niệm và định nghĩa**

#### ***1.1.1 Khái niệm về dự án đầu tư***

Hiện nay, có nhiều định nghĩa khác nhau về dự án đầu tư, chẳng hạn, ngân hàng thế giới (WB) định nghĩa dự án đầu tư là tổng thể các chính sách hoạt động và chi phí liên quan với nhau được hoạch định nhằm đạt được những mục tiêu nhất định trong thời gian nhất định.

Theo quan điểm của Tổ chức phát triển công nghiệp của Liên Hợp Quốc (UNIDO) thì dự án đầu tư là một đề nghị đầu tư để tạo ra, mở rộng hoặc phát triển những năng lực nhất định nhằm tăng sản lượng hàng hoá hoặc dịch vụ tại một cộng đồng trong một thời kỳ nhất định.

Có nhiều quan điểm cho rằng, dự án đầu tư phải nhằm vào việc sử dụng có hiệu quả các yếu tố đầu vào để thu được đầu ra phù hợp với những mục tiêu đã định. Trong các dự án đầu tư, đầu vào là lao động, nguyên, vật liệu, nhiên liệu, đất đai, vốn... có thể gọi chung là tài nguyên; đầu ra là các sản phẩm, dịch vụ hoặc nâng cao chất lượng sản phẩm, dịch vụ hoặc là sự giảm bớt đầu vào. Sử dụng đầu vào được hiểu là tổ hợp các giải pháp công nghệ, biện pháp công nghệ, biện pháp tổ chức quản trị và các chính sách.

Như vậy, theo cách hiểu này thì có thể xem dự án đầu tư là tổng thể các giải pháp nhằm sử dụng các nguồn tài nguyên hữu hạn hiện có để tạo ra những lợi ích thiết thực cho nhà đầu tư và xã hội.

Theo luật đầu tư thì dự án đầu tư là tập hợp các đề xuất bỏ vốn trung và dài hạn để tiến hành các hoạt động đầu tư trên địa bàn cụ thể, trong khoảng thời gian xác định.

Như vậy dự án đầu tư có thể xem xét từ nhiều góc độ khác nhau:



- Về mặt hình thức nó là một tập hợp hồ sơ tài liệu trình bày một cách chi tiết và có hệ thống các hoạt động và chi phí theo một kế hoạch để đạt được những kết quả và thực hiện được những mục tiêu nhất định trong tương lai.
- Trên góc độ quản lý, dự án đầu tư là một công cụ quản lý sử dụng vốn, vật tư, lao động để tạo ra các kết quả tài chính, kinh tế - xã hội trong một thời gian dài.
- Trên góc độ kế hoạch, dự án đầu tư là một công cụ thể hiện kế hoạch chi tiết của một công cuộc đầu tư sản xuất kinh doanh, phát triển kinh tế - xã hội, làm tiền đề cho các quyết định đầu tư và tài trợ.
- Về mặt nội dung, dự án đầu tư là một tập hợp các hoạt động có liên quan với nhau được kế hoạch hoá nhằm đạt các mục tiêu đã định bằng việc tạo ra các kết quả cụ thể trong một thời gian nhất định, thông qua việc sử dụng các nguồn lực xác định.

Để đảm bảo tính khả thi, dự án đầu tư phải đáp ứng các yêu cầu cơ bản sau:

- Tính khoa học: Thể hiện người soạn thảo dự án đầu tư phải có một quá trình nghiên cứu kỹ lưỡng, tính toán thận trọng, chính xác từng nội dung của dự án đặc biệt là nội dung về tài chính, nội dung về công nghệ kỹ thuật. Tính khoa học còn thể hiện trong quá trình soạn thảo dự án đầu tư cần có sự tư vấn của các cơ quan chuyên môn
- Tính thực tiễn: các nội dung của dự án đầu tư phải được nghiên cứu, xác định trên cơ sở xem xét, phân tích, đánh giá đúng mức các điều kiện và hoàn cảnh cụ thể liên quan trực tiếp và gián tiếp đến hoạt động đầu tư.
- Tính pháp lý: Dự án đầu tư cần có cơ sở pháp lý vững chắc tức là phù hợp với chính sách và luật pháp của Nhà nước. Muốn vậy phải nghiên cứu kỹ chủ trương, chính sách của Nhà nước, các văn bản pháp quy liên quan đến hoạt động đầu tư.

- Tính đồng nhất: Các dự án đầu tư phải tuân thủ các quy định chung của các cơ quan chức năng về hoạt động đầu tư, kể cả các quy định về thủ tục đầu tư. Với các dự án đầu tư quốc tế còn phải tuân thủ quy định chung mang tính quốc tế.

### **1.1.2 Khái niệm về hiệu quả tài chính của dự án**

Hiệu quả tài chính, hay còn gọi là hiệu quả thương mại của dự án được xác định trên giác độ doanh nghiệp. Đây là bước đầu tiên trong phân tích hiệu quả của một dự án. Nó đề cập đến việc đánh giá tính khả thi của dự án từ góc độ kết quả tài chính. Bởi vậy, thu nhập và chi phí của dự án được tính bằng tiền theo giá trị thị trường thực tế. Nội dung phân tích hiệu quả thương mại của dự án đầu tư gồm có:

- Phân tích hiệu quả vốn đầu tư.
- Phân tích tài chính.

Phân tích hiệu quả đầu tư là xác định hiệu quả của các nguồn lực được đưa vào dự án. Nói rõ hơn là xác định số tiền lãi thu được trên số vốn bỏ ra mà không xem xét nguồn tài chính tài trợ cho dự án như thế nào. Ngược lại, phân tích tài chính là xem xét việc tài trợ cho dự án nhằm đảm bảo rằng các nguồn tài chính sẵn có sẽ cho phép xây dựng vận hành dự án một cách trôi chảy. Thông thường các nguồn tài trợ cho dự án bao gồm vốn cổ phần và vốn vay. Để xác định hiệu quả kinh tế vốn đầu tư của dự án, người ta thường sử dụng các phương pháp (hay còn gọi là các tiêu chuẩn đánh giá) sau đây:

(1) Tỷ lệ lãi đơn giản: tỷ lệ lãi đơn giản là tỷ số giữa lợi nhuận ròng đạt được trong năm bình thường trên số vốn đầu tư ban đầu.

Tỷ lệ lãi đơn giản của tổng vốn đầu tư:

$$R = \frac{F+Y}{I}$$

Trong đó: F – Lợi nhuận ròng trong năm bình thường.

Y – Lãi tiền vay trong năm bình thường.

I – Tổng vốn đầu tư.

Q – Vốn cổ phần đầu tư.

Nếu R cao hơn tỷ lệ lãi tối thiểu hoặc lãi suất trên thị trường tài chính, tùy theo nhà đầu tư xác định, thì dự án được coi là hiệu quả, tức là được chấp nhận.

(2) Thời hạn thu hồi vốn: Phương pháp này xác định thời gian cần thiết dự án hoàn lại vốn đầu tư đã bỏ ra bằng khấu hao (D) và lãi ròng (F). Như vậy, thời gian thu hồi vốn là thời gian trong đó dự án sẽ tích lũy đủ các khoản khấu hao và lãi ròng để bù đắp tổng vốn đầu tư đã bỏ ra. Được xác định như sau:

$$I = \sum_{T=0}^P (D + Ft)$$

Trong đó: t – các năm trong đời dự án được ký hiệu từ 1 đến n.

p – thời hạn thu hồi vốn.

I, D, F- như đã nêu ở trên.

(3) Giá trị hiện tại ròng (NPV)

(4) Tỷ lệ lãi nội bộ.( IRR)

(5) Tỷ lệ Lợi ích / Chi phí.( BCR )

Việc lựa chọn phương pháp phụ thuộc vào đặc điểm và mục tiêu của dự án, vào môi trường kinh tế, vào giai đoạn đánh giá dự án, vào khả năng sẵn có số liệu...

Trong trường hợp có hai hay nhiều dự án so sánh với nhau thì phải sử dụng cùng một phương pháp đánh giá để đảm bảo tính có thể so sánh được. Vấn đề đặt ra là làm thế nào để lượng hoá được những lợi ích môi trường để từ đó thẩm định dự án, xem xét dự án đó mang lại hiệu quả hay không và từ đó đưa ra quyết định đầu tư đúng đắn.

### ***1.1.3 Khái niệm về hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án***

#### ***❖ Hiệu quả kinh tế***

Dự án được xem là mang lại hiệu quả kinh tế khi nó đạt được các mục tiêu kinh tế như:

- Nâng cao mức sống cho người dân: được thể hiện gián tiếp thông qua các số liệu cụ thể về mức gia tăng tổng sản phẩm quốc gia (GDP- Gross Domestic Product), sự gia tăng tổng sản lượng nông nghiệp, công nghiệp, dịch vụ ; mức gia tăng thu nhập ; tốc độ tăng trưởng và phát triển kinh tế,

- Góp phần gia tăng nguồn thu, ngoại tệ cho đất nước.
- Góp phần làm gia tăng số lao động có việc làm, chuyển đổi cơ cấu lao động, nâng cao năng suất lao động, đào tạo lao động có trình độ và tay nghề cao.

❖ *Hiệu quả xã hội*

Dự án đạt hiệu quả xã hội khi nó đạt được các tiêu chí về mặt xã hội như:

- Phân phối thu nhập và công bằng: thể hiện qua sự đóng góp dự án đối với việc phát triển các vùng kinh tế kém phát triển, vùng hải đảo, xa xôi... và đẩy mạnh công bằng xã hội
- Cải thiện điều kiện vật chất và nâng cao chất lượng cuộc sống cho người dân, đạt được mục tiêu xóa đói giảm nghèo
- Cải thiện điều kiện sức khỏe cho người dân: giảm tỷ lệ số người mắc bệnh, giảm tình trạng suy dinh dưỡng ở trẻ em, giảm tỷ lệ tử vong ở người lớn và trẻ nhỏ
- Cải thiện môi trường làm việc, phát triển giáo dục nâng cao tỷ lệ giáo dục phổ cập, tăng tỷ lệ số học sinh đến trường.
- Tạo ra công ăn việc làm cho người dân địa phương
- Phải nâng cao sự gắn kết trong cộng đồng địa phương; lôi kéo được sự tham gia của cộng đồng địa phương.
- Phải góp phần bảo tồn các di sản văn hóa dân tộc

Hiệu quả kinh tế xã hội là những lợi ích về mặt kinh tế được xét trên phạm vi toàn xã hội, toàn nền kinh tế quốc dân, tức là xét trên tầng vĩ mô, khác với những lợi ích về mặt tài chính chỉ được xét trên tầng vi mô, liên quan đến từng xí nghiệp.

Hiệu quả kinh tế - xã hội của một dự án là hiệu số của các lợi ích mà nền kinh tế quốc dân và xã hội thu được trừ đi những đóng góp mà xã hội phải bỏ ra khi dự án được thực hiện

#### ***1.1.4 So sánh hiệu quả tài chính và hiệu quả kinh tế - xã hội***

Tùy theo góc độ và mục tiêu phân tích hiệu quả của dự án mà người ta đánh giá hiệu quả dự án theo 2 cách khác nhau: đó là phân tích hiệu quả tài chính và phân tích hiệu quả kinh tế. Mặc dù, phân tích hiệu quả tài chính và hiệu quả kinh tế đều dựa trên so sánh các lợi ích thu được và các chi phí phải bỏ ra. Song chúng vẫn khác nhau ở nhiều điểm như :

+ Phân tích hiệu quả tài chính chỉ đứng trên góc độ của nhà đầu tư, còn phân tích hiệu quả kinh tế đứng trên góc độ của toàn bộ nền kinh tế. Do đó, trong phân tích hiệu quả tài chính chỉ xem xét những khoản lợi ích và chi phí trực tiếp mà chủ đầu tư nhận được hay phải bỏ ra và tính toán các chỉ tiêu hiệu quả trực tiếp do chính sách, hay hoạt động của dự án mang lại. Nếu chi phí này lớn hơn so với lợi ích mang lại cho họ thì dự án đó được coi là không có hiệu quả. Nếu chi phí bằng với lợi ích mang lại cho họ thì dự án này được coi là hòa vốn. Nếu lợi ích mang lại cho họ lớn hơn chi phí bỏ ra thì dự án được coi là có hiệu quả. Và phân tích hiệu quả tài chính không tính đến chi phí và lợi ích của dự án ảnh hưởng đến cộng đồng, đến môi trường ....

Còn trong phân tích hiệu quả kinh tế, lợi ích và chi phí được xem xét trên góc độ của toàn bộ nền kinh tế, xã hội. Vì vậy, phân tích hiệu quả kinh tế không chỉ xem xét những chỉ tiêu hiệu quả trực tiếp do hoạt động của dự án mang lại mà còn xem xét cả hiệu quả gián tiếp do hoạt động dự án mang lại. Như vậy, phân tích hiệu quả tài chính chỉ xem xét hiệu quả của dự án dưới góc độ vi mô, còn phân tích hiệu quả kinh tế xem xét hiệu quả của dự án dưới góc độ vĩ mô.

Do đứng trên góc độ của nhà đầu tư nên mục tiêu của phân tích hiệu quả tài chính là tối đa hóa lợi nhuận. Phân tích hiệu quả tài chính giúp cho nhà đầu tư lựa chọn được dự án có lợi nhuận cao nhất. Hiệu quả tài chính là mối quan tâm hàng đầu của các nhà đầu tư.

Do đứng trên góc độ nền kinh tế, phân tích hiệu quả kinh tế chỉ ra sự đóng góp của dự án đối với các mục tiêu phát triển của đất nước. Bởi vậy, mục tiêu chủ yếu của nó là tối đa hóa lợi ích kinh tế xã hội môi trường. Phân tích hiệu quả kinh tế giúp cho các nhà quản lý vĩ mô lựa chọn được những dự án tối đa hóa được phúc lợi xã hội.

+ Phân tích hiệu quả kinh tế không thể tách rời khỏi phân tích hiệu quả tài chính. Phân tích hiệu quả tài chính được tiến hành trước, làm cơ sở cho phân tích kinh tế. Do khác nhau về góc độ và mục tiêu nên trong quá trình phân tích hiệu quả tài chính và hiệu quả kinh tế phải điều chỉnh lại những khoản lợi ích và chi phí cho phù hợp.

## **1.2. Tình hình đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án đầu tư xây dựng**

Theo thống kê của Bộ KH&ĐT, năm 2017 có tới 1.609 dự án đầu tư công chậm tiến độ, chiếm 3,1% số dự án thực hiện đầu tư. Với các dự án này, chủ đầu tư đều nêu lí do như bố trí vốn không kịp thời, chậm giải phóng mặt bằng. Đặc biệt, có gần 150 dự án chậm tiến độ do chủ quan; do chủ đầu tư, ban quản lý dự án và các nhà thầu không đủ năng lực. Số dự án chậm tiến độ này đã tăng gần 150 dự án so với con số của năm 2016.

Ngoài số lượng dự án chậm tiến độ, sau khi kiểm tra hơn 12.800 dự án và đánh giá 18.000 dự án, cơ quan nhà nước còn phát hiện gần 850 dự án gây thất thoát lãng phí. Số lượng dự án lãng phí chỉ được phát hiện khi cơ quan thanh tra, quyết toán, kiểm toán làm việc.

Dù đã qua nhiều bước thẩm định trước khi đầu tư nhưng cơ quan nhà nước phát hiện tới 225 dự án vi phạm quy định thủ tục đầu tư, 22 dự án vi phạm quản lý chất lượng. Có tới gần 300 dự án phải ngừng thực hiện.

Về thực trạng chậm tiến độ, lãng phí của các dự án đầu tư công, chuyên gia kinh tế Ngô Trí Long cho rằng, số liệu trên cho thấy “ngựa vẫn quen đường cũ”, tất cả giải pháp đưa ra cho đầu tư công không có tác dụng.

Ngoài các dự án đầu tư từ vốn ngân sách nhà nước, Bộ KH&ĐT cũng điếm mặt tình hình quản lý các dự án đầu tư theo hình thức hợp tác công - tư (PPP). Năm 2017, cả nước có 60 dự án đầu tư theo hình thức PPP được triển khai đầu tư, trong đó 52 dự án được kiểm tra, 18 dự án được đánh giá.

Hiện nay có tới 41 cơ quan báo cáo số liệu về dự án PPP nhưng nhiều đơn vị số liệu không đầy đủ, thiếu thông tin về số dự án kiểm tra, đánh giá, số liệu về vốn đầu tư và cơ cấu nguồn vốn. “Bộ Công Thương là cơ quan quản lý nhà nước nhiều dự án đầu tư

theo hình thức BOT nhiệt điện nhưng không có số liệu báo cáo”, Bộ KH&ĐT nêu ví dụ.

Đề cập khó khăn vướng mắc trong các dự án PPP, Bộ KH&ĐT cho rằng, có nhiều quy định của pháp luật chưa thực sự phù hợp thực tế ví như quy định dự án BOT giao thông do các nhà đầu tư trong nước thực hiện, chưa thu hút được đầu tư nước ngoài. Vị trí trạm thu phí, mức thu phí còn nhiều bất cập, thiếu minh bạch.

“Trách nhiệm giải trình của cơ quan nhà nước về tính hiệu quả của dự án như mức lợi nhuận của nhà đầu tư, thời hạn nhà đầu tư được nhà nước nhượng quyền thu phí của người sử dụng dịch vụ, giá sử dụng công trình, dịch vụ công... chưa rõ ràng. Năng lực giám sát về cơ chế thu phí còn yếu, thiếu minh bạch trong quá trình quản lý hợp đồng”, Bộ KH&ĐT đánh giá.

Tổng vốn đầu tư các dự án PPP theo kế hoạch trong năm 2017 đạt hơn 25,8 nghìn tỷ đồng. Trong đó, hơn 20.400 tỷ đồng vốn vay các ngân hàng thương mại. Vốn chủ sở hữu của các nhà đầu tư chỉ là hơn 5.100 tỷ đồng. Điều này tiềm ẩn nhiều nguy cơ rủi ro an toàn hệ thống ngân hàng.

Năm 2017, cả nước có 840 dự án đầu tư công gây thất thoát lãng phí; 1.600 dự án chậm tiến độ và 22 dự án vi phạm quản lý chất lượng; 284 dự án ngừng thực hiện.

Trong thời gian gần đây, các dự án đầu tư công đội vốn nghìn tỷ đồng được đưa ra khá nhiều. Trong đó có Dự án nạo vét xây kè sông Sào Khê ở Ninh Bình được điều chỉnh tăng 36 lần, từ 72 tỷ lên 2.595 tỷ đồng; Dự án cấp nước cho Khu kinh tế Vũng Áng (Hà Tĩnh) ban đầu chỉ có mức đầu tư 1.850 tỷ đồng nhưng sau một thời gian thì đội thêm hơn 2.500 tỷ đồng nâng tổng mức đầu tư lên 4.400 tỷ đồng thế nhưng dự án vẫn thi công ì ạch và liên tiếp xin gia hạn...

Theo thống kê của Bộ KH&ĐT, năm 2017 có tới 1.609 dự án đầu tư công chậm tiến độ, chiếm 3,1% số dự án thực hiện đầu tư. Với các dự án này, chủ đầu tư đều nêu lý do như bố trí vốn không kịp thời, chậm giải phóng mặt bằng. Đặc biệt, có gần 150 dự án chậm tiến độ do chủ quan; do chủ đầu tư, ban quản lý dự án và các nhà thầu không đủ năng lực. Số dự án chậm tiến độ này đã tăng gần 150 dự án so với con số của năm

2016. Ngoài số lượng dự án chậm tiến độ, sau khi kiểm tra hơn 12.800 dự án và đánh giá 18.000 dự án, cơ quan nhà nước còn phát hiện gần 850 dự án gây thất thoát lãng phí. Số lượng dự án lãng phí chỉ được phát hiện khi cơ quan thanh tra, quyết toán, kiểm toán làm việc. Dù đã qua nhiều bước thẩm định trước khi đầu tư nhưng cơ quan nhà nước phát hiện tới 225 dự án vi phạm quy định thủ tục đầu tư, 22 dự án vi phạm quản lý chất lượng. Có tới gần 300 dự án phải ngừng thực hiện. Còn tại báo cáo “Định hướng thu hút, quản lý và sử dụng vốn ODA và vốn vay ưu đãi” được Bộ Kế hoạch và Đầu tư công bố mới đây cho thấy, tình trạng điều chỉnh tổng mức đầu tư xảy ra với phần lớn các dự án đường sắt đô thị. Cụ thể, dự án đường sắt đô thị Hà Nội tuyến số 2, đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo đội vốn từ 19,5 nghìn tỷ đồng lên 51,7 nghìn tỷ đồng, sau khi thẩm định lại đề nghị điều chỉnh xuống 33,5 nghìn tỷ đồng; dự án đường sắt đô thị Cát Linh - Hà Đông tăng từ 8.700 tỷ đồng lên 47,3 nghìn tỷ đồng, dự án đường sắt đô thị TP Hồ Chí Minh, đoạn Bến Thành - Suối Tiên tăng từ 17,3 nghìn tỷ đồng lên 47,3 nghìn tỷ đồng. Dự án xây dựng tuyến đường sắt đô thị thí điểm TP. Hà Nội, đoạn Nhổn - ga Hà Nội vay Pháp, ADB, EIB tăng tổng mức đầu tư từ 783 triệu EUR lên 1.176 triệu EUR, đội vốn 393 triệu EUR, tương đương khoảng 10.400 tỷ đồng. Ngoài ra, tuyến đường sắt đô thị số 1, 2 của TP. HCM và tuyến số 2 Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo của TP. Hà Nội hiện cũng đang trong quá trình điều chỉnh dự án. Như vậy, theo tính toán, 5 dự án đường sắt đô thị trên đội vốn tới 132.576 tỷ đồng. 5 dự án đường sắt đô thị xây dựng tại Hà Nội, TP HCM đều nằm trong danh sách bị đội vốn nhiều nhất. Ước tính, tổng vốn đầu tư tăng thêm của số dự án này khoảng 114.740 tỷ đồng, tương đương gần 5 tỷ USD.



### **1.3. Sự cần thiết phải phân tích đánh giá hiệu quả KT-XH của dự án đầu tư xây dựng**

Phân tích tài chính xem xét dự án đầu tư theo giác độ lợi ích trực tiếp của Chủ đầu tư. Trái lại phân tích kinh tế - xã hội lại đánh giá dự án xuất phát từ lợi ích của toàn bộ nền kinh tế quốc dân và xã hội. Phân tích kinh tế - xã hội rất cần thiết vì:

- Trong nền kinh tế thị trường, tuy chủ trương đầu tư phần lớn là do các doanh nghiệp tự quyết định xuất phát từ lợi ích trực tiếp của doanh nghiệp, nhưng nó không được trái với luật pháp và phải phù hợp với đường lối phát triển kinh tế - xã hội chung của đất nước, trong đó lợi ích của đất nước và doanh nghiệp được kết hợp chặt chẽ. Những yêu cầu này phải được thể hiện thông qua phân tích kinh tế - xã hội của dự án.
- Phân tích kinh tế - xã hội đối với nhà đầu tư là căn cứ chủ yếu để thuyết phục Nhà nước, các cơ quan có thẩm quyền chấp thuận dự án, thuyết phục các ngân hàng cho vay vốn, thuyết phục nhân dân địa phương đặt dự án ủng hộ Chủ đầu tư thực hiện dự án.
- Đối với Nhà nước, phân tích kinh tế - xã hội là căn cứ chủ yếu để Nhà nước xét duyệt để cấp giấy phép đầu tư.
- Đối với các tổ chức viện trợ dự án, phân tích kinh tế - xã hội cũng là một căn cứ quan trọng để họ chấp thuận viện trợ, nhất là đối với các tổ chức viện trợ nhân đạo, viện trợ cho các mục đích xã hội, viện trợ cho việc bảo vệ môi trường. Bất cứ DADT phát triển nào muốn tìm đến sự tài trợ của các định chế tài chính quốc gia cũng như quốc tế (như Ngân hàng thế giới, Ngân hàng phát triển Châu Á...) thì đòi hỏi đầu tiên là phải chứng minh được một cách chắc chắn dự án sẽ mang lại lợi ích cho nền KT-XH.
- Đối với các dự án phục vụ lợi ích công cộng do Nhà nước trực tiếp bỏ vốn thì phân tích lợi ích kinh tế - xã hội đóng vai trò chủ yếu trong dự án, loại dự án này hiện nay ở nước ta khá phổ biến và chiếm một nguồn vốn khá lớn. Vì

vậy việc phân tích kinh tế - xã hội của dự án luôn luôn giữ một vai trò quan trọng.

### **Kết luận chương 1:**

Những dự án đầu tư cơ sở hạ tầng thường có quy mô vốn đầu tư lớn từ vài trăm tỷ đến hàng nghìn tỷ đồng và việc huy động nguồn vốn để xây dựng, hoàn thiện cơ sở hạ tầng nhằm đạt được các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội là áp dụng hình thức đầu tư đối tác công tư (PPP).

Ngoài việc thực hiện dự án để đạt mục tiêu tài chính của nhà đầu tư, Nhà nước cần đặc biệt quan tâm tới hiệu quả kinh tế xã hội của dự án mang lại. Việc xác định hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án sau khi đi vào khai thác còn tạo giá trị tăng thêm do thu hút sự chú ý của các nhà đầu tư, các nhà tài trợ và các doanh nghiệp trong công tác đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông; đem lại hình ảnh tốt đẹp, tác động lại vào dư luận và người dân đối với các quyết định đầu tư hoàn thiện cơ sở hạ tầng của Bộ GTVT, đặc biệt trong lĩnh vực đầu tư phát triển hệ thống đường cao tốc, một lĩnh vực khá mới mẻ và cấp thiết ở Việt Nam

## **CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ PHƯƠNG PHÁP PHÂN TÍCH ĐÁNH GIÁ LỢI ÍCH KINH TẾ - XÃ HỘI DỰ ÁN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN GTVT**

### **2.1 Cơ sở lý thuyết đánh giá hiệu quả kinh tế xã hội của dự án đầu tư phát triển GTVT.**

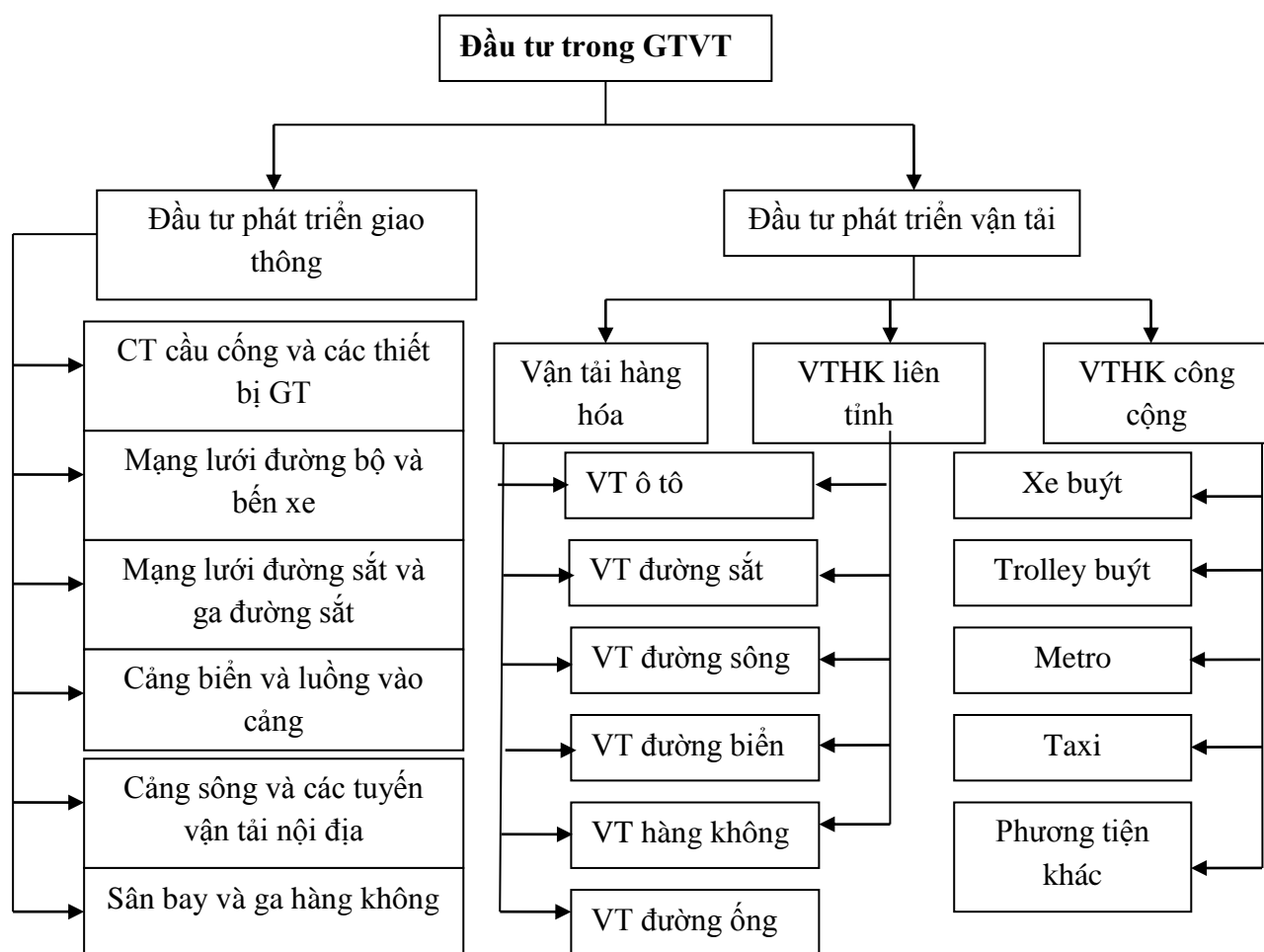
#### **2.1.1 Đặc điểm của đầu tư phát triển GTVT**

- Mục tiêu của đầu tư phát triển GTVT không phải vì mục đích sản xuất kinh doanh đơn thuần để thu hồi lợi nhuận, mà quan trọng hơn là tạo tiền đề cho các ngành sản xuất khác phát triển và phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân, là điều kiện để ổn định và phát triển toàn bộ nền kinh tế quốc dân trong hiện tại cũng như trong tương lai.
- Xây dựng các công trình giao thông là ngành sản xuất nhằm xây dựng kết cấu hạ tầng xã hội là tiền đề cho việc phát triển các ngành KT – XH khác, bởi vậy việc đầu tư phát triển GTVT phải luôn đi trước về năng lực, trình độ công nghệ.
- Dự án đầu tư phát triển GTVT đòi hỏi quy mô đầu tư ban đầu lớn, có chu kỳ kinh doanh dài, phải gặp nhiều yếu tố bất định và thường nằm ngoài khả năng tự điều tiết của các nhà đầu tư tư nhân, dễ gây rủi ro, vì vậy nhất thiết phải có sự can thiệp của Nhà nước.
- Đầu tư GTVT có thể tạo nhiều ngoại ứng tích cực cũng như tiêu cực cho việc phát triển KT-XH và giá cả thị trường ở đây không phản ánh tất cả các chi phí đối với xã hội cũng như lợi ích thu được. Đầu tư vào lĩnh vực GTVT được xem như là những chỉ tiêu quan trọng vào lĩnh vực phúc lợi công cộng để đảm bảo sự công bằng xã hội và đạt hiệu quả cao vì nó tác động trực tiếp đến đời sống và sinh hoạt hàng ngày của người dân.
- Việc đánh giá hiệu quả đầu tư phát triển GTVT phải được nhìn nhận trên góc độ hiệu quả KT-XH.

### 2.1.2 Phân loại đầu tư phát triển GTVT

Đầu tư phát triển giao thông vận tải bao gồm:

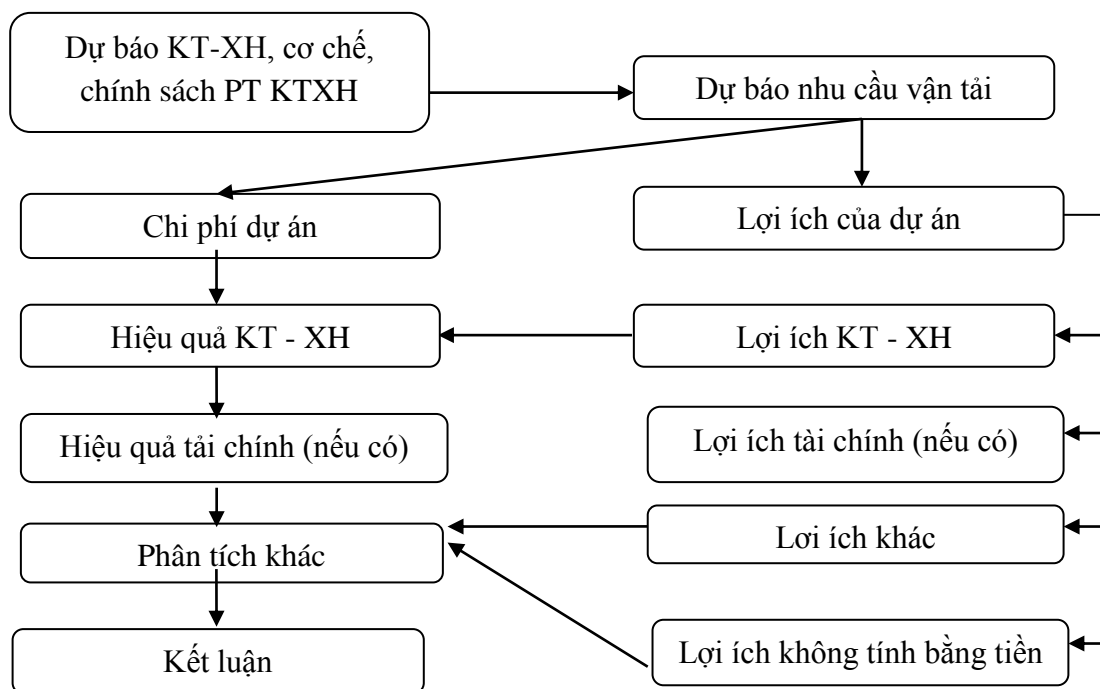
- Đầu tư xây dựng các công trình và cải tạo các công trình: đường, cầu cống nằm trên mạng lưới giao thông đường sắt, đường bộ, hệ thống kênh, rạch, nạo vét luồng lạch, xây dựng các cảng sông, cảng biển, hệ thống bến bãi, ga, đường sắt, sân bay...
- Đầu tư lĩnh vực vận tải: đầu tư mua sắm, sửa chữa các loại phương tiện vận tải, các phương tiện sửa chữa, đầu tư xây dựng, cải tạo các cơ sở sản xuất, sửa chữa các phương tiện vận tải, hệ thống thông tin, tín hiệu và các cơ sở tổ chức điều hành vận tải...



Hình 2.1. Sơ đồ các loại dự án đầu tư trong GTVT

## 2.2 Phương pháp đánh giá hiệu quả kinh tế xã hội của dự án đầu tư phát triển GTVT.

### 2.2.1 Sơ đồ đánh giá hiệu quả dự án đầu tư phát triển GTVT.



Hình 2.2. Sơ đồ tổng quát đánh giá dự án đầu tư GTVT

Việc đánh giá dự án GTVT bắt đầu bằng việc nghiên cứu tình hình phát triển kinh tế - xã hội, cơ chế chính sách của nhà nước để làm cơ sở cho việc lượng hóa chi phí và lợi ích của dự án.

Bên cạnh việc đó dự báo nhu cầu vận tải (bao gồm nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách) là một trong những tiền đề quan trọng nhất để lượng hóa chi phí cũng như lợi ích của dự án đầu tư trong lĩnh vực GTVT. Vì mục tiêu của đầu tư cho GTVT là để thỏa mãn nhu cầu vận chuyển hàng hóa và hành khách phục vụ phát triển kinh tế - xã hội với chi phí xã hội theo giá mờ nhỏ nhất. Độ tin cậy của các kết quả dự báo nhu cầu vận tải có ảnh hưởng quyết định đến việc đánh giá một dự án GTVT.

Sau khi đã có kết quả dự báo nhu cầu vận tải, bước tiếp theo là lập các bảng chi phí và lợi ích của dự án. Tùy theo mục đích đầu tư mà lợi ích và chi phí ở đây có thể xem xét trên quan điểm tài chính thuần túy hay trên quan điểm kinh tế.

Thông thường, lợi ích chủ yếu của một dự án phát triển giao thông vận tải gồm:

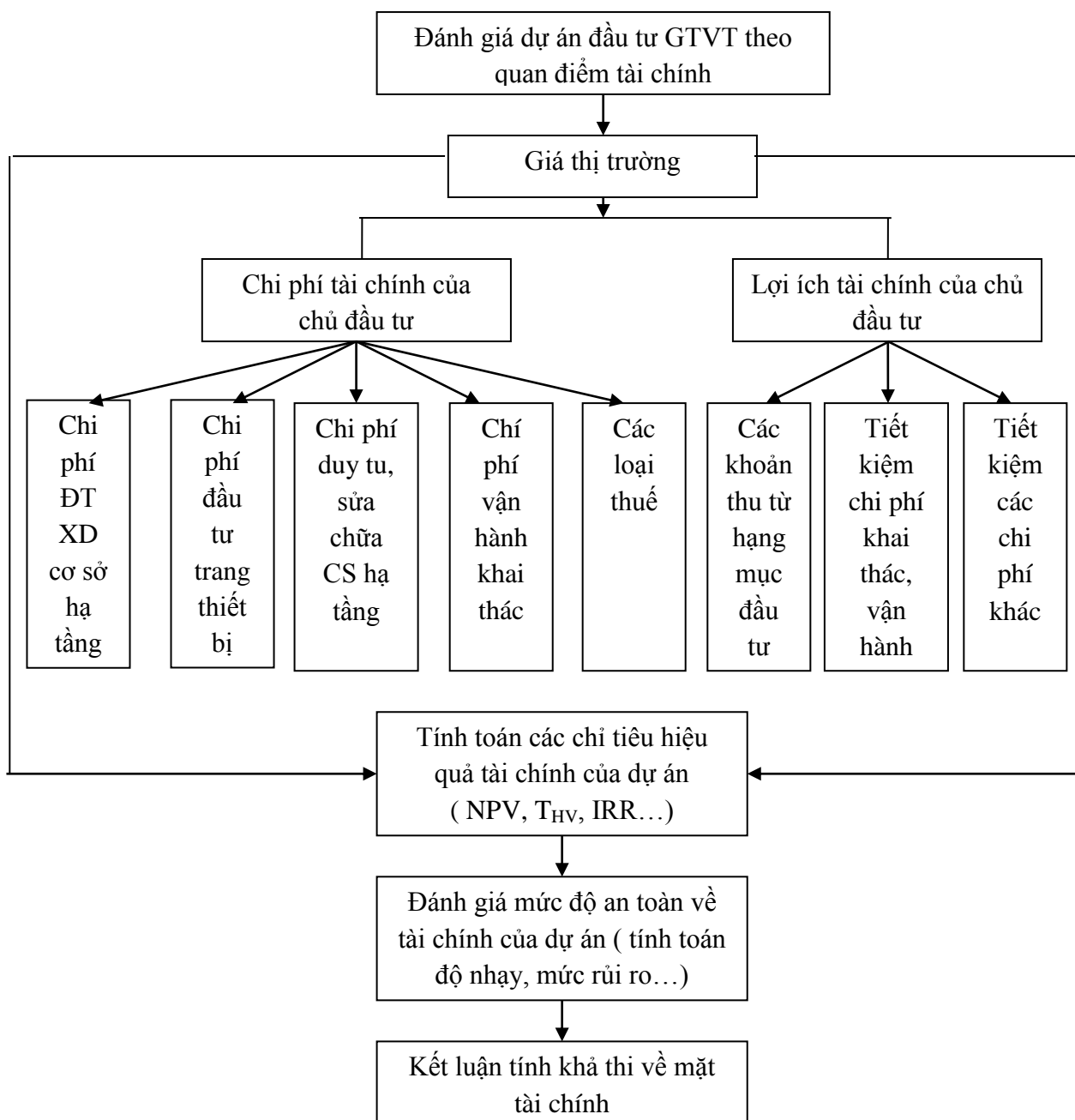
Lợi ích trong ngành vận tải: Giảm chi phí khai thác, tiết kiệm thời gian vận hành phương tiện, giảm chi phí khắc phục phương tiện do giảm tai nạn giao thông.

- Lợi ích ngoài ngành vận tải: Giảm thiệt hại do rút ngắn thời gian vận chuyển như giảm thời gian ứ đọng hàng hoá trong quá trình vận chuyển, giảm hao hụt hàng hoá phụ thuộc vào thời gian vận chuyển (hàng tươi, sống), giảm thời gian đi lại của hành khách. Thúc đẩy sự phát triển của các ngành sản xuất khác.
- Lợi ích không (hoặc khó) lượng hoá được: Giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường sinh thái và môi trường xã hội...

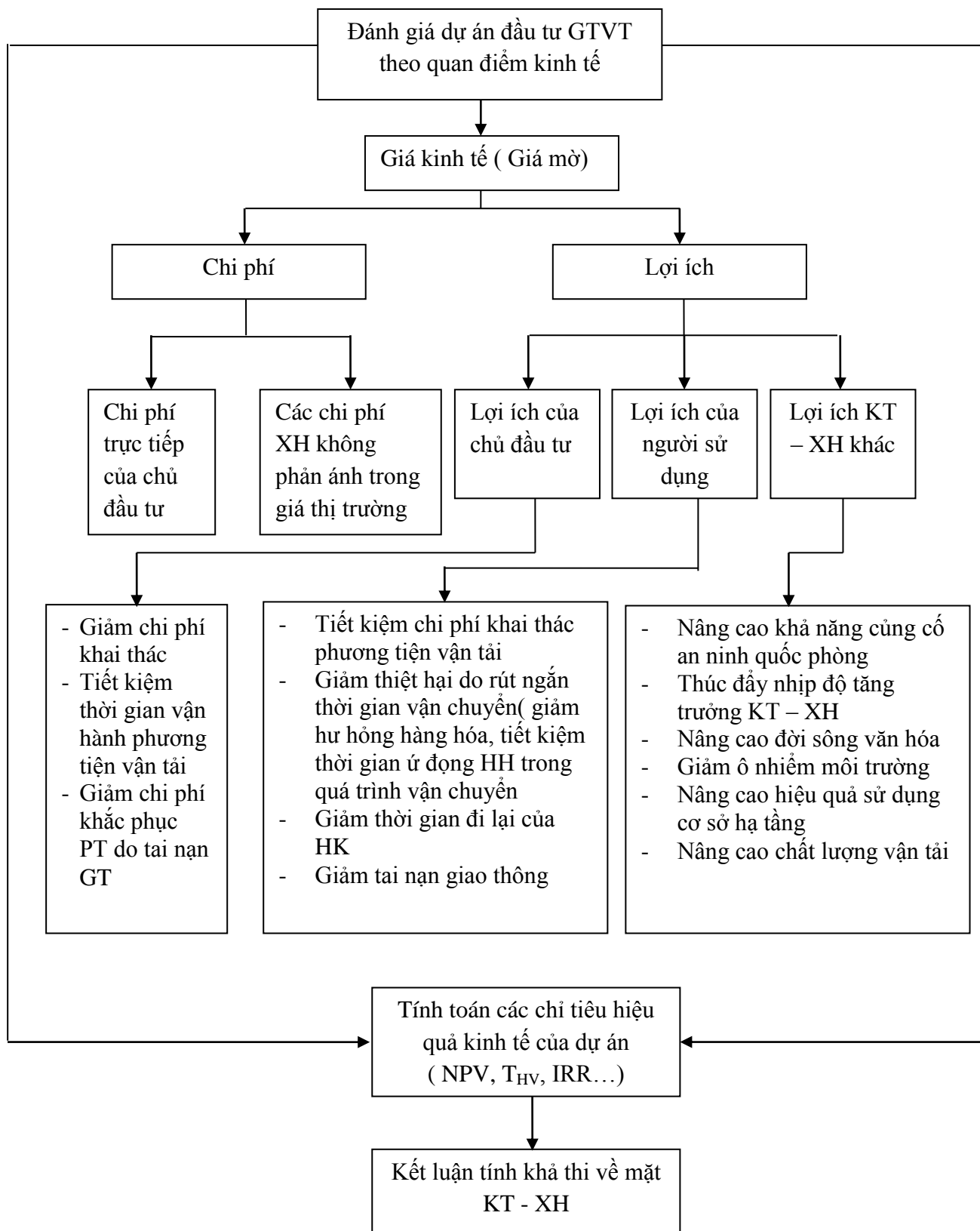
Trên cơ sở các bảng cân đối lợi ích và chi phí của dự án, giai đoạn tiếp theo là đánh giá hiệu quả của dự án theo quan điểm và chỉ tiêu đánh giá đã lựa chọn.

Việc đánh giá dự án nói chung và đánh giá dự án phát triển giao thông vận tải nói riêng không chỉ là đưa ra các con số để kết luận: Đây là dự án đáng giá hay không đáng giá mà vấn đề quan trọng hơn là phải làm rõ những điểm mạnh, điểm yếu của dự án. Muốn làm được điều đó đòi hỏi người phân tích đánh giá dự án phải nhanh nhạy với thị trường, giá cả và các yếu tố đầu vào và kết quả đầu ra của dự án.

Mô hình chi tiết phân tích đánh giá dự án đầu tư phát triển GTVT theo quan điểm tài chính và quan điểm kinh tế xã hội được thể hiện như hình 2.3 và 2.4



Hình 2.3. Sơ đồ đánh giá dự án đầu tư phát triển GTVT theo quan điểm tài chính



Hình 2.4. Sơ đồ đánh giá dự án đầu tư phát triển GTVT theo quan điểm kinh tế



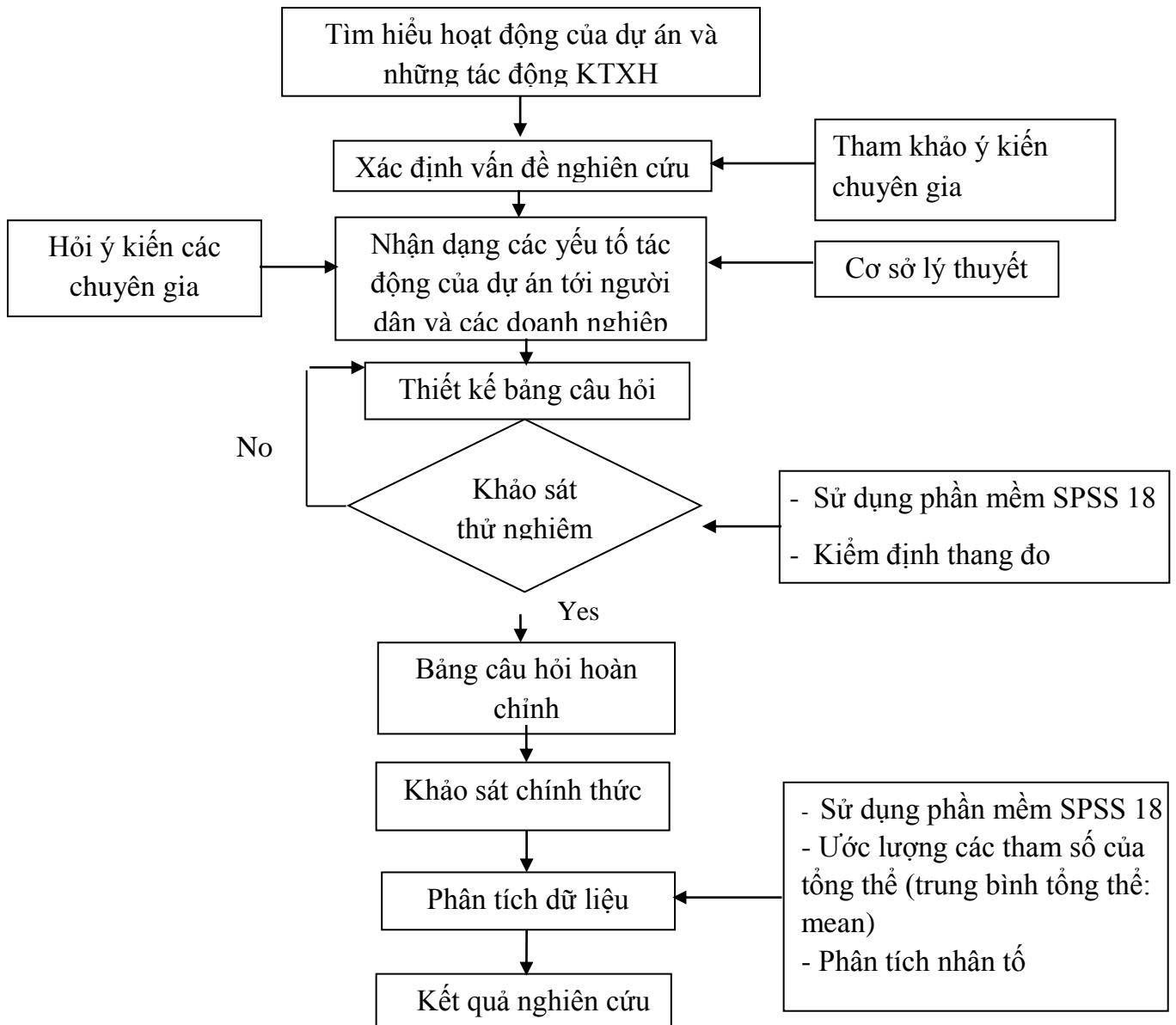
### **2.2.2 Phương pháp đánh giá hiệu quả kinh tế xã hội của dự án đầu tư phát triển GTVT:**

- *Phương pháp đánh giá đối với các yếu tố lợi ích định tính: tiến hành khảo sát các đối tượng nghiên cứu nhằm thu thập dữ liệu, sử dụng phần mềm để phân tích, tính toán đưa ra kết luận. Phương pháp này nhằm lượng hóa các yếu tố định tính thông qua ý kiến đánh giá của những đối tượng khảo sát.*
- *Phương pháp đánh giá đối với các yếu tố lợi ích định lượng: xây dựng các mô hình và công thức tính toán, thu thập các số liệu đầu vào và tính ra kết quả.*

Sau đây Tôi xin trình bày cụ thể phương pháp phân tích, đánh giá đối với các yếu tố lợi ích định tính của dự án GTVT:

Tiến hành khảo sát các đối tượng nghiên cứu nhằm thu thập dữ liệu, sử dụng phần mềm để phân tích, tính toán đưa ra kết luận. Phương pháp này nhằm lượng hóa các yếu tố định tính thông qua ý kiến đánh giá của những đối tượng khảo sát

❖ *Quy trình phân tích*



Hình 2.5 Quy trình phân tích Phương pháp đánh giá hiệu quả kinh tế xã hội của dự án đầu tư phát triển GTVT

Sau khi tìm hiểu hoạt động khai thác vận hành của dự án đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây, đồng thời tham khảo ý kiến của một số chuyên gia trong ngành, vấn đề nghiên cứu được xác định.

Tiếp tục nghiên cứu cơ sở lý thuyết và hỏi ý kiến các chuyên gia để nhận dạng được những yếu lợi ích kinh tế xã hội trong hoạt động khai thác của dự án.

Thiết kế bảng khảo sát thử nghiệm, tiến hành khảo sát thử nghiệm và phân tích kết quả bằng phần mềm SPSS 18. Căn cứ vào kết quả kiểm định thang đo, loại bỏ các yếu tố lợi ích không phù hợp, hoàn thiện bảng câu hỏi và tiến hành khảo sát chính thức.

Thu thập số liệu khảo sát, phân tích số liệu bằng phần mềm SPSS 18. Phân tích số liệu bắt đầu từ kết quả các giá trị thống kê mô tả của mẫu nghiên cứu, sử dụng bài toán ước lượng để xác định các giá trị trung bình của tổng thể. Tiếp theo phân tích nhân tố để rút gọn dữ liệu, xác định những tác động chính của dự án. Sau đó, tiến hành các phép kiểm định để xác định mối liên hệ giữa các biến, chẳng hạn kiểm định xem có hay không sự khác nhau trong đánh giá giữa người có thu nhập cao và người có thu nhập thấp về lợi ích kinh tế của dự án?

Cuối cùng tổng kết đánh giá kết quả nghiên cứu.

#### ❖ *Các công cụ phân tích*

##### 1. Thang đo

Thang đo là công cụ dùng để quy ước (mã hóa) các tình trạng hay mức độ của các đơn vị khảo sát theo các đặc trưng được xem xét.

Trong nghiên cứu sẽ sử dụng thang đo định danh để đo các biến định tính về các đối tượng khảo sát và thang đo Likert 5 cấp để đo lường cảm nhận của các đối tượng khảo sát về các yếu tố trong giai đoạn nghiên cứu định lượng.

##### 2. Kiểm định thang đo

Kiểm định thang đo là để kiểm tra xem các mục hỏi nào đã đóng góp vào việc đo lường khái niệm lý thuyết đang nghiên cứu, và những mục hỏi nào không. Kiểm định thang đo được thực hiện trong giai đoạn khảo sát thử nghiệm với mục đích là tìm ra những mục hỏi cần giữ lại và những mục hỏi cần bỏ đi trong rất nhiều mục đưa vào kiểm tra nhằm hoàn thiện bảng câu hỏi. Trong nghiên cứu sẽ sử dụng đến hai phép kiểm tra:

- Kiểm tra sự tương quan giữa bản thân các mục hỏi (đặc trưng bằng hệ số Cronbach's Alpha)

- Kiểm tra sự tương quan giữa tổng điểm của từng người và điểm của từng mục hỏi (đặc trưng bởi hệ số tương quan biến tổng)

#### 🚦 Hệ số Cronbach's Alpha

Hệ số  $\alpha$  của Cronbach là một phép kiểm định thống kê về mức độ chặt chẽ mà các mục hỏi trong thang đo tương quan với nhau. Một trong những phương pháp kiểm tra tính đơn khía cạnh của thang đo được gọi là kiểm định độ tin cậy chia đôi.

Công thức tính hệ số Cronbach's Alpha là:

$$\alpha = N \cdot \rho / [1 + \rho(N - 1)]$$

Trong đó:

$\rho$ : là hệ số tương quan trung bình giữa các mục hỏi

$N$ : Tổng số người tham gia trả lời.

Theo qui ước, một tập hợp các mục hỏi dùng để đo lường được đánh giá tốt phải có hệ số  $\alpha \geq 0.80$  nhưng có giá trị nhỏ nhất chấp nhận được là 0.70. Một số nhà nghiên cứu cho rằng hệ số Cronbach's Alpha từ 0.8 đến 1 là thang đo lường tốt nhất, từ 0.7 đến 0.8 là sử dụng được. Cũng có nhà nghiên cứu đề nghị rằng hệ số Cronbach Alpha từ 0.6 trở lên là chấp nhận được trong trường hợp khái niệm đang nghiên cứu là mới hoặc là mới đối với người trả lời trong bối cảnh nghiên cứu (Nunnally, 1978; Peterson, 1994; Slater, 1995). Trong nghiên cứu này, tác giả đề nghị hệ số tin cậy Cronbachs Alpha lớn hơn 0.7 là chấp nhận được. Tuy nhiên, hệ số này chỉ cho biết các các đo lường có liên kết với nhau hay không chứ nó không cho biết mục hỏi nào cần được bỏ đi và mục hỏi nào cần được giữ lại. Để làm được điều này cần phải xác định xác định mục hỏi nào không phân biệt giữa những người cho điểm số lớn và những người cho điểm số nhỏ trong tập hợp toàn bộ các mục hỏi thông qua kiểm tra hệ số tương quan biến giữa tổng điểm của từng người và điểm của từng mục hỏi – hệ số tương quan biến tổng.

#### 🚦 Hệ số tương quan biến tổng ((item – total coreclation)

Hệ số tương quan biến tổng là hệ số tương quan của một biến với tổng điểm của các biến khác trong một thang đo. Do đó hệ số này càng cao thì sự tương quan của biến này với các biến khác trong nhóm càng cao. Theo Nunnally & Burnstein (1994), các hệ số có tương quan biến tổng nhỏ hơn 0.3 thì có thể được xem là biến rác và sẽ bị loại ra khỏi thang đo. Vì vậy trong nghiên cứu này, chỉ những biến có hệ số tương quan biến tổng lớn hơn 0.3 mới được lựa chọn.

### 3. Kỹ thuật phỏng vấn

Bên cạnh việc sử dụng bảng câu hỏi khảo sát thì phỏng vấn cũng là một kỹ thuật thu thập dữ liệu cho nghiên cứu. Có 3 kiểu phỏng vấn khác nhau:

- Phỏng vấn cấu trúc (structured interviews),
- Phỏng vấn phi cấu trúc (unstructured interviews),
- Phỏng vấn bán cấu trúc (Semi-structured interviews)

Trong phỏng vấn cấu trúc, người phỏng vấn sẽ quản lý câu hỏi, bằng cách hỏi và ghi lại các câu trả lời trong danh mục có sẵn. Phỏng vấn viên có thể hỏi các câu hỏi bổ sung để đạt được các câu trả lời chi tiết.

Trong phỏng vấn phi cấu trúc, phỏng vấn viên hướng dẫn chủ đề một cách ngắn gọn và sau đó ghi lại các câu trả lời của người tham gia. Người trả lời có thể nói những gì họ muốn nói.

Phỏng vấn bán cấu trúc là dạng thức phỏng vấn nằm giữa hai loại phỏng vấn cấu trúc và phi cấu trúc.

### 4. Xây dựng thang đo

Thang đo các yếu tố tác động kinh tế xã hội của dự án đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây sử dụng thang đo Likert 5, mỗi yếu tố được hỏi sẽ được đánh giá với 5 mức từ 1 → 5 (rất đồng ý → rất không đồng ý), mỗi mức sẽ căn cứ vào sự tác động của dự án đến đối tượng khảo sát được mô tả như bảng 3.1.

Bảng 2.1 Mô tả thang đo

Đánh giá	Thang đo tỷ lệ	Mô tả
1	Rất đồng ý	Hoàn toàn đồng ý với ý kiến nêu ra trong mục hỏi
2	Đồng ý	Đồng ý với ý kiến nêu ra trong mục hỏi
3	Không có ý kiến	Không đồng ý cũng không phản bác ý kiến nêu ra trong mục hỏi
4	Không đồng ý	Không đồng ý với ý kiến nêu ra trong mục hỏi
5	Rất không đồng ý	Rất nhiều lý do để không đồng ý với ý kiến được hỏi

5. Thu thập dữ liệu

🚦 Đối tượng khảo sát: lựa chọn đối tượng khảo sát liên quan, chịu ảnh hưởng của dự án

🚦 Kích thước mẫu: Hiện nay, có các phương pháp xác định kích thước mẫu đang được sử dụng phổ biến:

- Theo Luck D.J, Rubin R.S thì công thức tính toán kích thước mẫu như sau:

$$N = \frac{(Z \cdot S_x)^2}{E^2}$$

Trong đó:

N: kích thước mẫu

SX: độ lệch chuẩn của mẫu

E: sai số cho phép, khoảng tin cậy của mẫu

Z: giá trị của phân phối chuẩn

Tuy nhiên, việc xác định kích thước mẫu theo công thức này gặp khó khăn bởi ta chưa thể xác định được độ lệch chuẩn của mẫu khi chưa tiến hành khảo sát. Do đó người ta ít sử dụng công thức này nếu như mục tiêu nghiên cứu không đòi hỏi quá cao về độ chính xác cho các thông số dự đoán.

- Theo Hoelter (1983) thì kích thước mẫu tối thiểu là 200.

- Theo Bollen (1989), kích thước mẫu phải thỏa mãn tối thiểu 5 mẫu cho 1 biến nghiên cứu (tỷ lệ 5:1).
- ✚ Phương pháp lấy mẫu: do các điều kiện khách quan như đã nói ở trên và sự giới hạn về thời gian, chi phí nên phương pháp lấy mẫu thuận tiện được sử dụng.
- ✚ Phương pháp thu thập dữ liệu: nghiên cứu sử dụng 2 phương pháp để thu thập dữ liệu:
  - Phỏng vấn bán cấu trúc (Semi-structured interviews): Áp dụng để thu thập dữ liệu trong giai đoạn đầu của nghiên cứu
  - Gửi bảng câu hỏi trực tiếp: sau khi hoàn chỉnh các yếu tố trong bảng câu hỏi, phương pháp gửi bảng câu hỏi trực tiếp tới các đối tượng khảo sát được thực hiện trong các bước khảo sát thử nghiệm và khảo sát chính thức.
- ✚ Thiết kế bảng câu hỏi
- ✚ Mã hóa các yếu tố

## 6. Khảo sát thử nghiệm.

Trong quá trình khảo sát thử nghiệm sẽ loại ra các yếu tố không đủ độ tin cậy để hoàn thiện bảng câu hỏi chính thức. sau đó tiến hành khảo sát chính thức.

## 7. Khảo sát chính thức.

## 8. Phân tích đánh giá số liệu thu thập được.

### 2.3 Các tiêu chuẩn đánh giá hiệu quả kinh tế xã hội của dự án đầu tư.

Trong phân tích tài chính giá cả được lấy theo giá thị trường, giá thị trường không phản ánh đúng giá trị của hàng hoá (như là một số mặt hàng được nhà nước bảo hộ mậu dịch, thuế ưu đãi, lãi suất, trợ cấp) thì giá cả hàng hoá khác biệt với giá trị đích thực của hàng hoá. Nó không phản ánh đúng đắn mức lời, lỗ cho toàn xã hội.

Khi phân tích kinh tế - xã hội cần phải loại bỏ những bóp méo của giá thị trường, phải sử dụng giá phản ánh được giá trị thực của hàng hoá. Giá này không tồn tại trong thực tế nên được gọi là giá mờ.

### **2.3.1 Chi phí kinh tế - xã hội**

Chi phí kinh tế - xã hội là những khoản chi tiêu hay tổn thất mà Nhà nước và xã hội phải gánh chịu khi thực hiện dự án. Những khoản chi phí này thường là:

- Tài nguyên thiên nhiên của đất nước phải dành cho dự án, mà loại tài nguyên này hoàn toàn có thể sử dụng vào việc khác trong tương lai gần để sinh lợi (có thể hiểu đây là một loại chi phí thời cơ). Để bồi hoàn lại chi phí này cho xã hội các doanh nghiệp thường phải nộp thuế tài nguyên.
- Các cơ sở hạ tầng kinh tế và văn hoá xã hội mà Nhà nước phải bỏ vốn từ ngân sách Nhà nước để xây dựng, mà các cơ sở hạ tầng này trực tiếp hay gián tiếp phục vụ cho dự án. Để bồi hoàn lại chi phí này các doanh nghiệp thường phải nộp thuế sử dụng cơ sở hạ tầng.
- Lực lượng lao động nghề nghiệp mà Nhà nước đã phải bao cấp trong đào tạo, các lực lượng này được dự án sử dụng. Để bồi hoàn chi phí này đúng ra các doanh nghiệp còn phải nộp thuế cho đào tạo nhân lực.
- Chi phí quản lý chung của Nhà nước để tạo điều kiện thuận lợi cho sản xuất kinh doanh.
- Các tổn thất về kinh tế, xã hội và môi trường mà Nhà nước và nhân dân (nhất là nhân dân địa phương xây dựng công trình của dự án) phải gánh chịu khi thực hiện dự án đang xét.

### **2.3.2 Lợi ích kinh tế - xã hội**

Lợi ích kinh tế - xã hội là loại lợi ích về kinh tế và xã hội được xét theo giác độ vĩ mô của toàn bộ nền kinh tế quốc dân và toàn xã hội.

Lợi ích kinh tế - xã hội của một dự án thường đã được trừ đi các chi phí kinh tế - xã hội đã gây nên nó, và do đó đồng nghĩa với hiệu quả kinh tế - xã hội (tính theo số tuyệt đối). Mặt khác hiệu quả này còn được tính theo số tương đối bằng cách chia nó cho chi phí kinh tế - xã hội đã sinh ra nó.

#### **2.3.2.1 Lợi ích do giảm chi phí vận hành xe**



Nhờ có công trình dự án mà chi phí vận hành một chiếc xe giảm đi. Lợi ích thu được tính cho một năm thứ t có thể xác định theo công thức sau:

$$B_{CPVH} = \sum_{i=1}^m 365.N_t^i.L_{new}^i(VOC_{old}^i - VOC_{new}^i) \quad (\text{đồng/năm}). \quad (2.1)$$

Trong đó:

$N_t^i$  : lưu lượng xe loại i ngày đêm trung bình năm ở năm thứ t (xe/ngày đêm).

m : số loại xe tính toán (kể cả vận tải hàng hóa và hành khách).

$N_t^i$  : chiều dài đường xây dựng hoặc cải tạo mới (km) trong dự án.

$VOC_{old}^i$ ;  $VOC_{new}^i$  : chi phí vận hành cho loại xe i trường hợp không có dự án và trường hợp có dự án (đ/x.e.km).

### 2.3.2.2 Lợi ích do rút ngắn khoản cách vận chuyển hàng hóa và hành khách

Nhờ có công trình dự án mà chiều dài đoạn đường vận chuyển hàng hoá và hành khách sẽ giảm/tăng. Lợi ích này có thể xác định như sau:

$$B_{RNKC} = \sum_{i=1}^m 365.N_t^i.(L_{old} - L_{new}).VOC_{old}^i \quad (\text{đ/năm}) \quad (2.2)$$

Trong đó:

$L_{old}$  và  $L_{new}$ : chiều dài đoạn đường vận chuyển (hàng hoá và hành khách) trước và sau khi có dự án (km).

### 2.3.2.3 Lợi ích do tiết kiệm thời gian vận chuyển hàng hóa và hành khách

Thời gian rất có giá trị. Bất kỳ dự án giao thông nào góp phần tiết kiệm thời gian cũng đều tạo ra một loại lợi ích quan trọng và đo lường được.

Việc tiết kiệm thời gian của hành khách chỉ có được khi chất lượng của những công đường được cải tiến giúp cho tốc độ giao thông tăng lên, từ đó giảm thời gian đi lại trên đường. Các lợi ích được tính như sau:

$$B_{TG} = \sum_{i=1}^m 365.N_t^i.K_{tb}^i.\Delta t_i.G_{hk}^i \quad (\text{đồng/năm}). \quad (2.3)$$

$N_t^i$  : lưu lượng xe loại i ngày đêm trung bình năm ở năm thứ t (xe/ngày đêm).

$\Delta t_i$  : số giờ tiết kiệm được trung bình cho một hành khách dùng loại xe thứ I (giờ)

$G_{hk}^i$  : giá trị thời gian của hành khách (đồng/ng.giờ)

$K_{ib}^i$  : lượng hành khách trung bình trên một xe loại thứ i.

#### 2.3.2.4 Lợi ích do giảm chi phí duy tu bảo dưỡng công trình

Lợi ích/thiệt hại do giảm/tăng chi phí duy tu bảo dưỡng công trình so với trước khi có dự án được xác định như sau:

$$B_{DTBD} = C_t^{dt-old} - C_t^{dt-new} \quad (\text{đ/năm}) \quad (2.4)$$

Trong đó:

$C_t^{dt-old}$  ;  $C_t^{dt-new}$  : chi phí duy tu bảo dưỡng công trình cho năm thứ t trường hợp không có và sau khi thực hiện dự án.

#### 2.3.2.5 Lợi ích do giảm tai nạn

Ở các nước đang phát triển, tỷ lệ tai nạn giao thông thường khá cao, gây ra tổn thất không nhỏ về người và tiền của. Nguyên nhân của tai nạn giao thông có một phần do lỗi của con người, phần lớn còn lại là do hệ thống giao thông không đáp ứng nổi nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hoá, dẫn đến tình trạng mạng lưới đường lưới đường giao thông trở nên quá tải và mật độ phương tiện giao thông ngày càng dày đặc, Ở nước ta, tai nạn giao thông chủ yếu là tai nạn đường bộ do phương tiện vận tải cá nhân (xe đạp, xe máy) và ô tô gây ra chiếm tỷ lệ cao.

Chính vì vậy, dự án phát triển giao thông vận tải là một nhân tố quan trọng góp phần giảm bớt mật độ phương tiện vận tải cá nhân, hạn chế tai nạn giao thông.

Lợi ích do giảm tai nạn giao thông được xác định như sau:

$$B_{TNGT} = \sum N_{PTVT}^S \times \frac{(C_{TNGT}^T - C_{TNGT}^S)}{10.000} \quad (2.5)$$

Trong đó:

$B_{TNGT}$ : Hiệu quả do giảm tai nạn giao thông trong năm tính toán.

$\sum N_{PTVT}^S$  : Tổng số phương tiện trong năm tính toán.

$C_{TNGT}^T, C_{TNGT}^S$ : Chi phí khắc phục tai nạn giao thông tính bình quân cho 10.000 đơn vị phương tiện vận tải trong trường hợp trước và sau khi có dự án.

#### 2.3.2.6 Lợi ích xã hội

Lợi ích xã hội bao gồm lợi ích trực tiếp và lợi ích gián tiếp mà dự án đầu tư mang lại cho một bộ phận hay toàn bộ cộng đồng. Lợi ích trực tiếp là lợi ích mà người sử dụng có được do thành quả của dự án mang lại. Còn lợi ích gián tiếp là những lợi ích khác mà dự án mang lại cho cộng đồng. Những lợi ích xã hội do dự án giao thông vận tải mang lại là rất lớn. Tuy nhiên việc lượng hoá các lợi ích này lại là một công việc không hề đơn giản. Bởi vậy, trước đây khi phân tích đánh giá các dự án đầu tư giao thông vận tải, các chỉ tiêu này thường được xếp vào nhóm các chỉ tiêu không thể lượng hoá được và chỉ dừng lại ở việc đánh giá mang tính định tính. Hiện nay, một số lợi ích xã hội đã được các nhà nghiên cứu lượng hoá với độ chính xác nhất định. Tuy nhiên trong khuôn khổ bài luận văn này, do hạn chế về quy mô, thời gian và số lượng trình bày nên các lợi ích này chỉ được đánh giá mang tính định tính. Thông thường lợi ích xã hội của một dự án giao thông vận tải được xem xét trên các mặt sau:

- Tạo công ăn việc làm, tăng thêm thu nhập cho xã hội: khi dự án được tiến hành sẽ thu hút một lượng lao động cần thiết, góp phần làm giảm bớt tình trạng thất nghiệp trong xã hội, đem lại cho họ thu nhập tương xứng với mức lao động mà họ bỏ ra. Dự án còn mang lại các khoản đóng góp cho Nhà nước như: thuế, các loại phí, ...
- Thúc đẩy sản xuất phát triển: do có dự án phát triển giao thông vận tải đã tạo điều kiện lưu thông giữa các cơ sở sản xuất, làm giảm chi phí vận tải, làm hạ giá thành sản phẩm, tạo cho giá sản phẩm tại nơi tiêu thụ phù hợp với giá cả thị trường, thúc đẩy quá trình sản xuất phát triển.
- Góp phần nâng cao dân trí và cải thiện đời sống văn hoá – xã hội: khi có dự án giao thông vận tải sẽ tạo sự giao lưu, liên kết giữa các vùng, miền: thành thị và nông thôn, miền núi và đồng bằng, .... Các mối quan hệ từng bước được mở rộng làm cho các dân tộc thêm hiểu biết và đoàn kết lẫn nhau hơn trong nhiều lĩnh vực, không chỉ là văn hoá mà cả trong sản xuất, chiến đấu và xây dựng tổ quốc.
- Nâng cao khả năng củng cố an ninh, đảm bảo trật tự và ổn định xã hội: Giao thông vận tải có chức năng đảm bảo nhu cầu đi lại một cách thường xuyên, đó

là điều tối cần thiết cho mỗi người dân. Những hành trình như: đi làm, học hành, sinh hoạt, ... diễn ra không kể ngày đêm, biểu hiện bằng các dòng hành khách và phương tiện vận tải dày đặc trên đường. Vì vậy, nếu hệ thống vận tải bị ách tắc thì ngoài tác hại về kinh tế còn dẫn đến các ảnh hưởng tiêu cực về tâm lý, chính trị, trật tự, an toàn và ổn định xã hội. Đây cũng chính là bộ phận lợi ích rất quan trọng nhưng lại rất khó để có thể lượng hoá được.

- Góp phần cải thiện môi trường: dự án giao thông vận tải xuất hiện sẽ làm hạn chế bớt lượng phương tiện vận tải gây ô nhiễm môi trường nhờ đó làm giảm đáng kể chi phí cho việc khắc phục hậu quả của ô nhiễm môi trường.

Như vậy, những chi phí và lợi ích kinh tế - xã hội của một dự án đầu tư xây dựng có thể được phân thành hai loại:

- Các yếu tố định lượng: là những yếu tố có thể tính toán bằng con số định lượng cụ thể ( ví dụ: tiết kiệm chi phí vận hành hành xe, giảm thời gian vận chuyển hàng hóa, hành khách,...)
- Các yếu tố định tính: khó có thể tính toán bằng con số định lượng ( ví dụ: tạo việc làm, nâng cao dân trí, ...)
- Tùy theo tính chất của mỗi yếu tố mà sử dụng các phương pháp nghiên cứu khác nhau trong việc phân tích, đánh giá những lợi ích, chi phí trong một dự án cụ thể.

## **Kết luận chương 2**

Công trình giao thông vận tải hiện nay đang là các công trình mấu chốt giúp phát triển kinh tế, giao thương giữa các vùng. Chính vì thế mà các dự án được đề xuất ra rất nhiều, kèm theo đó là vấn đề nan giải. Đánh giá lợi ích kinh tế xã hội mà dự án mang lại như thế nào, Dự án có ảnh hưởng đến đời sống người dân hay không, các giúp phát triển kinh tế các vùng hay không....

Vấn đề đánh giá hiệu quả tài chính - kinh tế - xã hội mà dự án mang lại, đang được Nhà nước xem trọng, và là căn cứ để kêu gọi đầu tư dự án. Đảm bảo cân bằng lợi ích

các bên. Dựa vào các tiêu chuẩn chi phí kinh tế - xã hội và lợi ích kinh tế - xã hội để đánh giá tác động dự án mang lại. Từ đó đưa ra quyết định phê duyệt dự án đúng đắn.

### **CHƯƠNG 3: KẾT QUẢ PHÂN TÍCH ĐÁNH GIÁ LỢI ÍCH KINH TẾ - XÃ HỘI SAU 3 NĂM KHAI THÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG CAO TỐC TP.HCM – LONG THÀNH – DẦU GIÂY**

#### **3.1. Giới thiệu dự án đường cao tốc tp.hcm – long thành – dầu giây**

Tên dự án: Dự án đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây

Chủ đầu tư: Tổng Công ty Đầu tư Phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC)

Đơn vị lập dự án: Công ty Cổ phần Tư vấn Thiết kế Giao thông Vận tải Phía Nam (TEDI SOUTH).

Dự án đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây có tổng chiều dài 54,983km:

- Điểm đầu tuyến: tại Km 0+000 – vị trí giao giữa đường Lương Đình Của với trục Đông – Tây, thuộc phường An Phú, Quận 2, thành phố Hồ Chí Minh.
- Điểm cuối tuyến: tại Km 54+983 – vị trí lý trình Km1829+800 QL1, cách ngã ba hiện hữu khoảng 2,7 km về phía Hà Nội, thuộc xã Xuân Thạnh, huyện Thống Nhất, tỉnh Đồng Nai.

Nội dung và quy mô dự án:

#### 1. Phần đường

- Đoạn An Phú - Vành đai II (từ Km0+000 đến Km4+514): Đường đô thị tuân theo quy phạm thiết kế đường phố, đường quảng trường đô thị: 20TCN 104-83, tốc độ thiết kế 100km/h.
- Đoạn Vành đai II – Long Thành – Dầu Giây: Đường cao tốc loại A theo tiêu chuẩn TCVN 5927: 1997, tốc độ thiết kế 120km/h.

Quy mô mặt cắt đường cao tốc

*Đoạn An Phú - Vành đai II:* 25,5m

Mặt đường 4x3,75m: 15,0m

Dải phân cách giữa: 3,0m

Dải an toàn 2x0,75m: 1,5m

Làn xe hỗn hợp 2x2,5m: 5,0m

Lề trồng cỏ 2x0,5m: 1,0m

*Đoạn Vành đai II – Long Thành: 27,5m*

Mặt đường 4x3,75m: 15,0m

Dải phân cách giữa: 3,0m

Dải an toàn 2x0,75m: 1,5m

Làn xe dừng khẩn cấp 2x3,0m: 6,0m

Lề trồng cỏ 2x1,0m: 2,0m

*Đoạn Long Thành – Dầu Giây: 27,5m*

Mặt đường 4x3,75m: 15,0m

Dải phân cách giữa: 3,0m

Dải an toàn 2x0,75m: 1,5m

Làn xe dừng khẩn cấp 2x3,0m: 6,0m

Lề trồng cỏ 2x1,0m: 2,0m

## 2. Phần cầu:

Bao gồm 17 cầu vượt sông có tổng chiều dài 3.569m, 01 cầu cạn có tổng chiều dài là 6.396m, 01 cầu lớn (cầu Long Thành 1.721m). Khổ cầu phù hợp với khổ đường. Mỗi cầu được xây dựng thành 2 đơn nguyên song song nhau, cách nhau 2m, chiều rộng mỗi đơn nguyên là 12,25m. Riêng cầu Long Thành xây dựng 1 đơn nguyên, kết cấu nhịp chính dầm bê tông cốt thép liên tục đúc hẫng cân bằng, tĩnh không thông thuyền: HxB=30,5x110m.

3. Hệ thống nút giao thông và các điểm vượt: Đầu tư xây dựng 03 nút giao khác mức: Nút giao Vành đai II, Nút giao QL51, Nút giao Dầu Giây; 13 vị trí vượt chui.

4. Các công trình kỹ thuật liên quan

❖ Thiết kế tổ chức giao thông:

Trên mặt cắt ngang mỗi dải đường cao tốc tổ chức giao thông như sau:

+ Làn xe dừng khẩn cấp;

+ Làn xe cao tốc trong và ngoài dành cho các phương tiện đủ tiêu chuẩn tham gia và đường cao tốc theo luật giao thông đường bộ;

+ Đường gom đối với đoạn từ đoạn An Phú - Vành đai II (từ Km 0+000 đến Km 4+514): được tổ chức giao thông hai chiều cho các phương tiện thô sơ và các phương tiện cơ giới ô tô loại vừa và nhẹ;

+ Nút giao: Các nút giao được tổ chức giao thông riêng cho từng nút tùy thuộc vào quy mô từng nút.

❖ Thiết kế hệ thống an toàn giao thông và thông tin tín hiệu

Hệ thống an toàn giao thông dọc theo tuyến đường cao tốc bao gồm:

- Các dải rào lan can tôn lượn sóng dọc theo hai bên tuyến đường và trên dải phân cách.

- Hệ thống biển báo hiệu với kích thước và cầu tạo phù hợp với phương tiện vận hành với tốc độ cao:

+ Biển báo cấm;

+ Biển báo nguy hiểm;

+ Biển hiệu lệnh và chỉ dẫn.



- Vạch sơn trên toàn tuyến là loại sơn phản quang với màu dễ nhận biết theo quy định của Tiêu chuẩn TCVN 7887/2008 “Màng phản quang dùng cho biển báo hiệu đường bộ”;
- Rào chắn bằng lưới mắt cáo được bố trí hai bên đường cao tốc (giữa đường cao tốc với đường gom trên toàn tuyến).
- Các cột mốc lý trình Km được bố trí đảm bảo an toàn

## 5. Hệ thống cây xanh

Trên dải phân cách giữa được trồng hoa và bụi cây chống lóa, tạo cảnh quan cho công trình. Cây bụi trồng với khoảng cách 3m/cây.

Hai bên đường (phần từ chân taluy nền đắp đến ranh giới giải phóng mặt bằng) trồng 2 hàng cây loại tán thấp với với khoảng cách 3m/cây, loại tán cao với với khoảng cách 3m/cây.

## 6. Các công trình phục vụ khai thác

Các thành phần chính của hệ thống bao gồm:

- Trung tâm điều hành;
- Hệ thống thu phí;
- Hệ thống kiểm soát và điều khiển giao thông;
- Hệ thống điện thoại khẩn cấp.

### a. Trung tâm điều hành.

Toàn bộ thông tin từ các hệ thống con được chuyển về đầy đủ tổng hợp, xử lý và lưu trữ. Trung tâm điều hành kết nối với các hệ thống con thông qua mạng máy tính và đường truyền cáp quang. Các thành phần chính Trung tâm điều hành gồm:

- Bộ phận quản lý công tác thu phí;
- Bộ phận kiểm soát và điều khiển thông tin liên lạc;

- Các thiết bị trung tâm điều hành gồm:
  - + Hệ thống máy tính và mạng máy tính, máy in.
  - + Hệ thống truyền cáp khép kín;
  - + Các thiết bị điều khiển;
  - + Các thiết bị lưu trữ.
- Vị trí đặt trung tâm điều hành: Km11+050.

b. Hệ thống thu phí

Thu theo phương thức khép kín, bao gồm các trạm như sau:

<b>TT</b>	<b>Tên trạm thu phí</b>	<b>Vị trí</b>	<b>Số cửa vào</b>	<b>Số cửa ra</b>
1	Trạm thu phí Long Phước	Km11+100	7	7
2	Trạm thu phí nút giao QL51	Km23+170	8	8
3	Trạm thu phí Dầu Giây	Km54+872	4	4

c. Hệ thống điện thoại khẩn cấp:

Hệ thống điện thoại khẩn cấp sử dụng trên đường cao tốc bao gồm điện thoại cố định được bố trí dọc theo tuyến. Khi có sự cố xảy ra trên đường, người điều khiển phương tiện có thể sử dụng hệ thống điện thoại này để thông báo đến Trung tâm điều hành hoặc đơn vị cứu hộ, cứu nạn và đơn vị cảnh sát để nhận được các biện pháp hỗ trợ kịp thời.

7. Hệ thống nhà hạt quản lý và sửa chữa đường cao tốc

- Gồm 02 trạm (mỗi địa phương 01 trạm).
- Chức năng: Nhà hạt này sẽ thực hiện chức năng bảo dưỡng, duy tu, sửa chữa thường xuyên đường, các công trình trên tuyến và mạng lưới đường sau này.

8. Tổ chức thực hiện dự án

Dự án được chia thành 2 dự án thành phần cụ thể:

- Dự án thành phần 1: Đoạn từ An Phú - Vành đai II (Km0+000 đến Km4+000) dài 4,0Km.

- Dự án thành phần 1: Đoạn từ Vành đai II - Nút giao Quốc lộ 51 (từ Km4+000 đến Km23+900) dài 19,90Km.

#### 9. Phân chia gói thầu:

<b>TT</b>	<b>Tên gói thầu</b>	<b>Phạm vi gói thầu</b>	<b>Nguồn vốn</b>
1	Gói thầu 1A	(Km4+000 – Km7+500)	JICA
2	Gói thầu 1B	(Km7+500 – Km11+00)	JICA
3	Gói thầu 2	(Km11+000 – Km14+100)	JICA
4	Gói thầu 3	(Km14+100 – Km23+900)	JICA
5	Gói thầu 4		JICA
6	Gói thầu 5	(Km23+900 – Km37+800)	ADB
7	Gói thầu 6	(Km37+800 – Km54+983)	ADB
8	Gói thầu 7	(Km0+000 – Km2+000)	JICA
9	Gói thầu 8	(Km2+000 – Km4+000)	JICA
10	Gói thầu 9	(nút giao Vành đai 2)	JICA

#### Thuận lợi và khó khăn trong quá trình thực hiện dự án

Mặc dù dự án được đầu tư trong giai đoạn nền kinh tế thế giới và trong nước gặp nhiều khó khăn, công tác giải phóng mặt bằng ở một số địa phương bị chậm, tuy nhiên được sự quan tâm, hỗ trợ, chỉ đạo của Chính phủ, Bộ Giao thông Vận tải, UBND TP. Hồ Chí Minh, UBND tỉnh Đồng Nai, sự phối hợp của các Sở, Ngành có liên quan và các cấp chính quyền cơ sở của cả hai địa phương cùng với sự cố gắng, nỗ lực của Chủ Đầu Tư và Nhà thầu thi công, ngày 02/01/2014 đoạn từ Vành đai II đến quốc lộ 51 dài 20 km đã thông xe đưa vào khai thác, tuyến đường đã rút ngắn thời gian đi Đồng Nai, Vũng Tàu, giảm ách tắc và tai nạn giao thông.

Dự án thành phần I dài 4 km từ An Phú đến Vành Đai II gồm 3 gói thầu xây lắp. Gói thầu 7 và 8 khởi công xây dựng vào tháng 02/2013, gói thầu 9 khởi công tháng 04/2013 đã hoàn thành đưa vào khai thác từ tháng 9/2014 vượt tiến độ 6 tháng. Hai gói

thầu còn lại sau một thời gian thi công, và cũng đã hoàn thành đưa vào khai thác. Khi đưa vào khai thác đã kết nối đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Long Thành - Dầu Giây với đại lộ Đông Tây, trục đường giao thông quan trọng của TP.HCM và góp phần giải quyết tình trạng quá tải tại cửa ngõ của Thành phố đi các tỉnh lân cận, giảm thời gian và khả năng tiếp cận, kết nối với các phương tiện tham gia giao thông từ trung tâm thành phố đi lên đường cao tốc còn 4 km thay vì gần 9 km như trước đây.

Ba gói thầu xây lắp 7,8 và 9 thuộc địa phận thành phố Hồ Chí Minh với diện tích giải phóng mặt bằng 66,49 Hecta; đền bù 510 hộ dân bị ảnh hưởng; xây dựng 145 hộ tái định cư; di dời nhiều công trình công cộng; dự án phải thi công nhiều hạng mục lớn trong điều kiện địa chất phức tạp, địa hình khó khăn, vừa phải thi công và đảm bảo an toàn lao động, an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông trên các tuyến đường địa phương. Cùng với dự án phải thi công nhiều hạng mục trong đó xây dựng 03 nút giao (nút giao An Phú, nút giao Đỗ Xuân Hợp và nút giao với Vành đai II) gồm 19 nhánh ra vào, xây dựng 18km đường chính và đường nhánh; hơn 5km cầu; 23 cống thoát nước. Với khối lượng chính khoảng: hơn 967 ngàn m<sup>3</sup> đất đào/đắp; gần 108 nghìn m<sup>3</sup> cấp phối đá dăm; trên 80 nghìn tấn bê tông nhựa các loại; 546 phiến dầm BTCT dự ứng lực các loại, 480m dài dầm bản rộng đúc sẵn; hơn 50m dài dầm hộp, gần 580m dài dầm bản đổ tại chỗ và trên 68 ngàn m cọc khoan nhồi...

Để chuẩn bị cho việc đưa tuyến đường vào khai thác, Chủ đầu tư đã tổ chức tuyển chọn, đào tạo nguồn nhân lực, thành lập các đơn vị quản lý vận hành, bảo trì và thu phí tuyến đường, đồng thời cũng làm việc với các cơ quan: Cục cảnh sát giao thông đường bộ - đường sắt (C67), cứu hộ y tế và các cơ quan, chính quyền địa phương có tuyến đường đi qua, thống nhất cơ chế phối hợp thực hiện điều hành, kiểm soát giao thông trong quá trình khai thác; tổ chức cứu hộ, cứu nạn, cứu thương 24/24 giờ... để đảm bảo an toàn cho các phương tiện tham gia giao thông trên tuyến đường cao tốc.

Khi đưa vào khai thác 20km đoạn Vành đai II đến quốc lộ 51 tuyến cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Long Thành - Dầu Giây đã rút ngắn khoảng cách và thời gian đi các tỉnh lân cận TP. Hồ Chí Minh như đi huyện Long Thành tỉnh Đồng Nai hiện nay dài khoảng 45 km, thời gian lưu thông mất khoảng 60 phút nay rút ngắn khoảng cách xuống còn 22km, với thời gian lưu thông giảm chỉ còn khoảng 20 phút.

Đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Long Thành - Dầu Giây khi đưa vào khai thác tuyến 55km trong tháng 02/2015 sẽ giúp các phương tiện lưu thông thuận tiện, an toàn như TP. Hồ Chí Minh đi Vũng Tàu hiện nay dài khoảng 120km thời gian lưu thông mất hơn 2,5 giờ đồng hồ. Nếu đi trên cao tốc sẽ rút ngắn khoảng cách xuống còn 95 km, với thời gian lưu thông chỉ còn khoảng 1 giờ 20 phút đồng hồ do rút ngắn được quãng đường và chất lượng lưu thông được đảm bảo, không ùn tắc. Từ Tp. HCM đi Ngã ba Dầu Giây đi theo lộ trình cũ hiện nay dài khoảng 70 km. thời gian lưu thông mất 3 giờ đồng hồ do thường xuyên ùn tắc. Nhưng nếu đi trên cao tốc sẽ rút ngắn được 20km và thời gian chỉ còn 1 giờ, nhanh hơn 2 giờ so với trước đây.

### **3.2. Phân tích đánh giá hiệu quả lợi ích kinh tế - xã hội sau 3 năm khai thác dự án đường cao tốc Tp.HCM – Long Thành – Dầu Giây**

Áp dụng phương pháp phân tích đánh giá các yếu tố định tính như đã trình bày ở chương 2.

#### **3.2.1 Thu thập dữ liệu:**

##### ❖ Mẫu nghiên cứu

- ✚ Đối tượng khảo sát: người dân sinh sống dọc tuyến đường dự án và các doanh nghiệp (chủ yếu là các doanh nghiệp vận tải) nằm trong khu vực ảnh hưởng của tuyến
- ✚ Đối với nhóm đối tượng người dân, tuy chiều dài tuyến tương đối lớn (trên 50 km) nhưng lại là tuyến đường hoàn toàn mới, chủ yếu đi qua khu vực trồng cây nông, lâm nghiệp, dân cư thưa thớt, nằm rải rác khắp khu vực hai bên tuyến đường. Do vậy, khu vực thu thập số liệu đối với nhóm đối tượng người dân sẽ tập trung tại 3 địa điểm tập trung dân cư nhiều nhất là: (1) Khu vực đầu tuyến và khu vực trạm thu phí Long Phước, TP.HCM; (2) Khu vực nút giao giữa đường cao tốc với Quốc lộ 51 (gần thị trấn Long Thành, Tỉnh Đồng Nai); (3) Khu vực cuối tuyến, gần trạm thu phí Dầu giây tỉnh Đồng Nai.
- ✚ Đối với nhóm đối tượng doanh nghiệp: Các đối tượng trong nhóm doanh nghiệp chủ yếu là các doanh nghiệp vận tải thường xuyên khai thác tuyến TP.HCM – Đồng nai – Bà Rịa Vũng Tàu và một số doanh nghiệp sản xuất trong khu vực hấp dẫn của tuyến. Cụ thể đối với các doanh nghiệp vận tải, đối

tượng được phỏng vấn là nhân viên điều hành, quản lý trung và cao cấp tại các hãng vận tải Phương Trang, Thành Bưởi, Hoa Mai, Thiên Phú, Trung tâm điều hành vận tải Hành khách công cộng TP.HCM, các doanh nghiệp Kho vận, Logistic, Cảng ICD...

❖ Kích thước mẫu:

+ Đối với nhóm đối tượng khảo sát là người dân: số lượng câu hỏi (số biến nghiên cứu) là 26 câu, kích thước mẫu thu thập dự kiến là 250 mẫu.

+ Đối với nhóm đối tượng khảo sát là doanh nghiệp: số biến nghiên cứu cũng là 26 biến, tuy nhiên đối tượng khảo sát (là các doanh nghiệp) không phổ biến như đối tượng người dân, nên dự kiến thu thập khoảng 100 mẫu.

❖ Phương pháp lấy mẫu: do các điều kiện khách quan như đã nói ở trên và sự giới hạn về thời gian, chi phí nên phương pháp lấy mẫu thuận tiện được sử dụng.

❖ Phương pháp thu thập dữ liệu: nghiên cứu sử dụng 2 phương pháp để thu thập dữ liệu: Phỏng vấn bán cấu trúc (Semi-structured interviews) và Gửi bảng câu hỏi trực tiếp.

### 3.2.2 Thiết kế bảng câu hỏi:

Như đã nói ở trên, đối tượng của nghiên cứu gồm hai nhóm là các hộ dân và các doanh nghiệp trên địa bàn. Do vậy, bảng câu hỏi khảo sát cũng được thiết kế thành 2 bảng: bảng câu hỏi khảo sát hộ dân và bảng câu hỏi khảo sát doanh nghiệp.

❖ Cấu trúc bảng câu hỏi: cả 2 bảng câu hỏi có cấu trúc giống nhau, bao gồm 3 phần:

- Phần I: Là phần đánh giá về các tác động kinh tế xã hội của dự án đường cao tốc sau 3 năm đi vào hoạt động. Tiêu chí đánh giá là mức độ đồng ý đối với các ý kiến được đưa ra trong mỗi mục hỏi.

Nội dung phần này được chia ra hai mục: nhóm các tác động tích cực (20 câu hỏi) và nhóm các tác động tiêu cực (6 câu hỏi). Để thuận tiện cho các đáp viên trong khi trả lời, các yếu tố sẽ được phân loại theo nhóm:

+ Đối với bảng khảo sát người dân: có 5 nhóm lĩnh vực: Kinh tế; môi trường; an ninh; việc làm, dân trí và các tác động khác.

- + Đối với bảng khảo sát doanh nghiệp: các câu hỏi phân loại theo: doanh thu và chi phí của doanh nghiệp; kinh tế khu vực; hoạt động vận tải trong khu vực và hoạt động của đơn vị quản lý, khai thác.
- Phần II: Nhận định chung về của đáp viên về mức độ hài lòng đối với dự án đường cao tốc sau 3 năm đưa vào sử dụng.
- Phần III: Là các thông tin về cá nhân và nơi sinh sống, làm việc của các đáp viên. Nội dung này hỗ trợ cho việc tìm ra mối liên hệ giữa các nhóm đối tượng khảo sát khác nhau với các nhận định trong mỗi câu hỏi về sự tác động của dự án ở 2 phần trên. Ví như: có hay không mối liên hệ giữa yếu tố *ngành nghiệp* của người được khảo sát với yếu tố *tiết kiệm chi phí đi lại*?.  
 Nội dung bảng câu hỏi được trình bày ở Phụ lục 3 của Luận văn.
- ❖ **Mã hóa các yếu tố tác động:** Để thuận tiện trong việc nhập và xử lý số liệu, các yếu tố tác động của dự án được mã hóa như bảng sau:

*Bảng 3.1 Mã hóa các yếu tố tác động đối với người dân*

STT	Mã hóa	Các yếu tố
	<b>Mục A: Nhóm các yếu tố tích cực</b>	
<b>I</b>		<b>Kinh tế</b>
1	B1	Tiết kiệm chi phí đi lại.
2	B2	Tăng thu nhập từ các dịch vụ bán hàng trên tuyến đường.
3	B3	Tăng giá nhà, đất khu vực lân cận
4	B4	Thuận lợi cho du khách tới các điểm du lịch trong vùng.
5	B5	Tạo điều kiện kết nối về kinh tế, văn hóa, giáo dục với trung tâm TP.HCM và các vùng lân cận.
6	B6	Thúc đẩy sản xuất nông nghiệp phát triển
<b>II</b>		<b>Môi trường</b>
7	B7	Giảm ngập, úng do thủy triều bởi hệ thống cầu và cống thoát nước của dự án đường cao tốc.
8	B8	Cải thiện hệ thống tiêu nước cho diện tích đất nông, lâm nghiệp.
9	B9	Tạo cảnh quan, cây xanh trong khu vực.

STT	Mã hóa	Các yếu tố
<b>III</b>		<b>An ninh</b>
10	B10	Giảm trộm cắp và các tệ nạn xã hội
11	B11	Tăng cường an ninh trật tự, đoàn kết trong khu dân cư
12	B12	Củng cố an ninh quốc phòng
<b>IV</b>		<b>Việc làm, dân trí</b>
13	B13	Tạo việc làm trực tiếp cho con em các hộ dân xung quanh tuyến đường cao tốc bằng cách tham gia các hoạt động khai thác, quản lý đường.
14	B14	Giảm tỷ lệ thất nghiệp do tạo được nhiều việc làm từ nhu cầu của các doanh nghiệp trong khu vực ảnh hưởng của tuyến đường.
15	B15	Cải thiện đời sống văn hóa, xã hội
16	B16	Nâng cao dân trí cho người dân
<b>V</b>		<b>Các tác động khác</b>
17	B17	Rút ngắn thời gian di chuyển
18	B18	Việc tiếp cận tuyến đường cao tốc thuận tiện nhờ hệ thống đường gom, cầu vượt, hầm chui
19	B19	An toàn cho người tham gia giao thông
20	B20	Mối quan hệ thân thiện giữa Đơn vị quản lý khai thác và cộng đồng dân cư địa phương.
		<b>Mục B: Nhóm các yếu tố tiêu cực</b>
21	C21	Chia cắt không gian sinh hoạt và làm việc của dân cư do hệ thống đường gom, cầu vượt, hầm chui chưa hợp lý.
22	C22	Ô nhiễm rác thải của hành khách di chuyển trên đường.
23	C23	Ô nhiễm khói bụi do hoạt động của các phương tiện vận tải trên tuyến đường cao tốc.
24	C24	Ô nhiễm tiếng ồn do hoạt động của các phương tiện vận tải trên tuyến đường cao tốc.



STT	Mã hóa	Các yếu tố
25	C25	Ô nhiễm đất, nước do dầu mỡ từ các phương tiện vận tải
26	C26	Hoạt động duy tu sửa chữa, chiếu sáng vào ban đêm ảnh hưởng xấu đến sinh hoạt của các hộ dân.

Bảng 3.2 Mã hóa các yếu tố tác động đối với doanh nghiệp

STT	Mã hóa	Các yếu tố
<b>Mục A: Nhóm các yếu tố tích cực</b>		
<b>I</b>		<b>Doanh thu và chi phí của doanh nghiệp</b>
1	D1	Doanh thu vận tải tăng do lượng hàng hóa, hành khách vận chuyển trên tuyến tăng.
2	D2	Doanh thu vận tải tăng do rút ngắn thời gian quay đầu xe.
3	D3	Chi phí điều hành và vận chuyển giảm.
4	D4	Giảm tiêu hao nhiên liệu và hao mòn xe.
5	D5	Giảm chi phí sửa chữa, bảo dưỡng do nguyên nhân đường xấu và tai nạn giao thông.
6	D6	Giảm các khoản chi phí liên quan đến hoạt động của các nhân viên công quyền trong lĩnh vực giao thông.
<b>II</b>		<b>Kinh tế khu vực</b>
7	<b>D7</b>	Thúc đẩy phát triển vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (TP.HCM – Đồng Nai – Bà Rịa Vũng Tàu).
8	D8	Góp phần phát triển du lịch tại các tỉnh Đồng Nai - Bà Rịa Vũng Tàu.
9	D9	Góp phần thúc đẩy nhanh các dự án lân cận như Sân bay quốc tế Long Thành, cảng Cái Mép, khu đô thị mới Nhơn Trạch.
10	D10	Tạo điều kiện kết nối về kinh tế, văn hóa, giáo dục với trung tâm TP.HCM và các vùng lân cận.
11	D11	Thúc đẩy sản xuất công, nông nghiệp phát triển.
<b>III</b>		<b>Hoạt động vận tải trong khu vực</b>

STT	Mã hóa	Các yếu tố
12	D12	Tiết kiệm thời gian đi lại của hành khách.
13	D13	Tiết kiệm thời gian vận chuyển hàng hóa.
14	D14	Thu hút lưu lượng giao thông, giảm áp lực xe cho các tuyến đường lân cận.
15	D15	Giảm chi phí khai thác của các loại phương tiện.
16	D16	Giảm tai nạn giao thông tại địa phương nơi có tuyến đường cao tốc.
<b>IV</b>		<b>Hoạt động của đơn vị quản lý, khai thác</b>
17	D17	Công tác hỗ trợ, ứng cứu kịp thời khi có sự cố trên tuyến.
18	D18	Hệ thống đảm bảo giao thông (biển báo, đèn tín hiệu, đèn chiếu sáng...) thuận tiện cho quan sát của tài xế và hành khách.
19	D19	Thái độ niềm nở, ân cần của nhân viên phục vụ.
20	D20	Cảnh quan, cây xanh trên tuyến không gây nhầm chán đối với người lái xe.
21	D21	Mối quan hệ thân thiện giữa Đơn vị quản lý khai thác và các doanh nghiệp vận tải trên tuyến.
	<b>Mục B: Nhóm các yếu tố tiêu cực</b>	
22	K22	Mức thu phí cao hơn mặt bằng chung trong khu vực.
23	K23	Tăng chi phí vận chuyển trong các tuyến đường ngắn.
24	K24	Ùn tắc tại các trạm thu phí do việc tổ chức thu phí thủ công.
25	K25	Hệ thống đường dẫn, đường gom chưa thuận tiện.
26	K26	Chưa có trạm nghỉ, dừng cho phương tiện và hành khách.

### 3.2.3 Khảo sát thử nghiệm:

Bảng câu hỏi sơ bộ được gửi đến 20 hộ đối tượng khảo sát. Trong số 20 bảng câu hỏi được phát ra thì số lượng được hồi đáp là 20, không có phiếu không hợp lệ.

#### 3.2.3.1 Kết quả kiểm định thang đo trong bảng khảo sát người dân:

❖ Thang đo nhóm các yếu tố tích cực (nhóm A):

*Bảng 3.3 Hệ số Cronbach Alpha thang đo nhóm các yếu tố tích cực*

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.734	20

Thang đo các yếu tố tích cực có hệ số Cronbach's Anpha = 0.734 > 0.7. Điều này chứng tỏ các mục câu hỏi về các yếu tố tích cực (nhóm A) trong bảng câu hỏi đã xây dựng có tương quan với nhau. Bên cạnh đó, có 06 biến có hệ số tương quan biến tổng (Corrected Item-Total Correlation) (Bảng 3.5) nhỏ hơn 0.3 là các biến:

- B2: Tăng thu nhập từ các dịch vụ bán hàng trên tuyến đường.
- B5: Tạo điều kiện kết nối về kinh tế, văn hóa, giáo dục với trung tâm TP.HCM và các vùng lân cận
- B7: Giảm ngập, úng do thủy triều bởi hệ thống cầu và cống thoát nước của dự án đường cao tốc
- B8: Cải thiện hệ thống tiêu nước cho diện tích đất nông, lâm nghiệp.
- B19: An toàn cho người tham gia giao thông
- B20: Môi quan hệ thân thiện giữa Đơn vị quản lý khai thác và cộng đồng dân cư địa phương.

*Bảng 3.4 Hệ số tương quan biến thang đo các yếu tố tích cực*

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
B1	50.4211	26.257	.739	.677
B2	49.8947	31.544	.141	.738
B3	50.2632	29.982	.349	.719
B4	50.1579	29.807	.492	.710
B5	50.2632	32.982	.042	.739

B6	49.5263	32.152	.340	.726
B7	49.8421	35.029	-.212	.789
B8	49.7895	34.509	-.268	.750
B9	50.8947	30.433	.439	.715
B10	49.6842	29.561	.389	.715
B11	49.9474	27.275	.644	.689
B12	49.9474	30.830	.454	.716
B13	49.3158	28.450	.638	.696
B14	49.4737	29.041	.626	.700
B15	50.2632	29.094	.624	.701
B16	50.1579	30.585	.462	.715
B17	50.4211	25.035	.766	.668
B18	50.1579	29.029	.462	.709
B19	49.9474	37.942	-.443	.801
B20	49.6316	33.023	.041	.739

Sự kém tương quan của các yếu tố trên so với toàn bộ các yếu tố thuộc cùng một nhóm chứng tỏ thang đo đã chọn chưa thực sự tin cậy. Nhìn vào kết quả phân tích (bảng 4.5) ta thấy nếu loại 03 yếu tố B2, B5, B20 (có hệ số tương quan biến tổng < 0.3) thì hệ số Cronbach' Alpha cũng không làm thay đổi nhiều so với hệ số ban đầu (0.734). Còn nếu loại 03 yếu tố còn lại B7, B8, B19 thì hệ số Cronbach' Alpha thay đổi đáng kể (0.801).

Như vậy, từ kết quả phân tích trên ta sẽ loại bỏ 3 yếu tố sau trong thang đo các yếu tố tích cực:

- B7: Giảm ngập, úng do thủy triều bởi hệ thống cầu và cống thoát nước của dự án đường cao tốc
  - B8: Cải thiện hệ thống tiêu nước cho diện tích đất nông, lâm nghiệp.
  - B19: An toàn cho người tham gia giao thông
- ❖ Kết quả kiểm định thang đo sau khi loại trừ 03 yếu tố tác động

*Bảng 3.5 Kết quả hệ số Cronbach'Alpha của thang đo các yếu tố tích cực sau khi loại bỏ 03 yếu tố B7, B8, B19*

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.861	17

*Bảng 3.6 Kết quả hệ số Cronbach'Alpha của thang đo các yếu tố tích cực sau khi loại bỏ 03 yếu tố B7, B8, B19*

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
B1	42.1053	31.877	.824	.833
B2	41.5789	38.813	.110	.873
B3	41.9474	36.719	.354	.860
B4	41.8421	36.696	.471	.854
B5	41.9474	40.275	.007	.869
B6	41.2105	38.731	.441	.857
B9	42.5789	36.591	.538	.851
B10	41.3684	35.801	.445	.855
B11	41.6316	32.912	.741	.839
B12	41.6316	37.690	.451	.855
B13	41.0000	35.222	.614	.847
B14	41.1579	35.696	.626	.847
B15	41.9474	35.830	.612	.848
16	41.8421	37.029	.524	.852
B17	42.1053	30.544	.840	.831
B18	41.8421	35.140	.527	.851

*Bảng 3.6 Kết quả hệ số Cronbach'Alpha của thang đo các yếu tố tích cực sau khi loại bỏ 03 yếu tố B7, B8, B19*

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
B1	42.1053	31.877	.824	.833
B2	41.5789	38.813	.110	.873
B3	41.9474	36.719	.354	.860
B4	41.8421	36.696	.471	.854
B5	41.9474	40.275	.007	.869
B6	41.2105	38.731	.441	.857
B9	42.5789	36.591	.538	.851
B10	41.3684	35.801	.445	.855
B11	41.6316	32.912	.741	.839
B12	41.6316	37.690	.451	.855
B13	41.0000	35.222	.614	.847
B14	41.1579	35.696	.626	.847
B15	41.9474	35.830	.612	.848
16	41.8421	37.029	.524	.852
B17	42.1053	30.544	.840	.831
B18	41.8421	35.140	.527	.851
B20	41.3158	40.561	-.037	.870

Kết quả trong 2 bảng trên cho thấy sau khi loại các biến B7, B8, B19 ta thu được thang đo với hệ số Cronbach'Alpha lớn hơn ban đầu và hầu hết tất cả các biến đều có hệ số tương quan biến tổng > 0.3 nên đạt yêu cầu về thang đo. Như vậy, với bảng câu hỏi ban đầu gồm 20 yếu tố tác động tích cực, thông qua khảo sát thử nghiệm chỉ còn 17 yếu tố được đưa vào khảo sát chính thức.

❖ Thang đo nhóm các yếu tố tiêu cực (nhóm B):

*Bảng 3.7 Hệ số Cronbach Alpha thang đo nhóm các yếu tố tiêu cực*

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
-.275	6

*Bảng 3.8 Hệ số tương quan biến tổng thang đo nhóm các yếu tố tiêu cực*

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
C21	12.63	2.117	-.529	.310
C22	13.19	1.096	.185	-.637 <sup>a</sup>
C23	13.31	.763	.385	-1.270 <sup>a</sup>
C24	13.31	1.163	.139	-.547 <sup>a</sup>
C25	13.13	1.317	-.104	-.198 <sup>a</sup>
C26	12.88	1.717	-.316	.067

Thang đo các yếu tố tiêu cực có hệ số Cronbach's Anpha = -0.275 < 0.7. Hệ số này là quá nhỏ, chứng tỏ các mục hỏi từ C21 tới C26 không có sự tương quan với nhau. Bảng 3.9 cũng cho thấy hệ số tương quan biến tổng (Corrected Item-Total Correlation) cũng rất nhỏ và nếu khắc phục bằng cách loại bỏ 1 số biến nào đó (Cronbach's Alpha if Item Deleted) thì hệ số Cronbach'Alpha cũng không đủ lớn để đây có thể là một thang đo lường tốt. Do vậy thang đo này không đủ độ tin cậy để sử dụng cho nghiên cứu chính thức.

Như vậy, bảng câu hỏi khảo sát người dân sử dụng trong khảo sát chính thức chỉ bao gồm 17 yếu tố tác động tích cực của dự án đường cao tốc.

3.2.3.2 *Kết quả kiểm định thang đo trong bảng khảo sát doanh nghiệp:*

❖ Thang đo nhóm các yếu tố tích cực (nhóm A)

*Bảng 3.9 Hệ số Cronbach Alpha thang đo nhóm các yếu tố tích cực (khảo sát doanh nghiệp)*

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.936	21

Thang đo các yếu tố tích cực có hệ số Cronbach's Anpha = 0.936 > 0.7. Điều này chứng tỏ các mục câu hỏi về các yếu tố tích cực (nhóm A) trong bảng câu hỏi đã xây dựng có tương quan chặt chẽ với nhau. Bên cạnh đó, tất cả các biến đều có hệ số tương quan biến tổng lớn hơn 0.3. như vậy thang đo các yếu tố tích cực trong khảo sát doanh nghiệp có đáng tin cậy, có thể đưa vào khảo sát chính thức.

*Bảng 3.10 Hệ số tương quan biến thang đo các yếu tố tích cực (khảo sát doanh nghiệp)*

**Item Statistics**

	Mean	Std. Deviation	N
D1	2.18	.998	74
D2	2.07	.998	74
D3	2.18	.998	74
D4	2.01	1.000	74
D5	2.27	1.038	74
D6	2.20	1.007	74
D7	1.64	.930	74
D8	1.68	.724	74
D9	1.64	.821	74
D10	1.81	.839	74
D11	1.96	.818	74
D12	1.66	1.011	74



D13	1.81	.839	74
D14	1.86	.896	74
D15	2.26	.980	74
D16	2.39	.919	74
D17	2.46	.847	74
D18	2.32	.908	74
D19	2.46	.725	74
D20	2.61	.773	74
D21	2.65	.607	74

❖ **Thang đo nhóm các yếu tố tiêu cực (nhóm B):**

*Bảng 3.11 Hệ số Cronbach Alpha thang đo nhóm các yếu tố tiêu cực (khảo sát doanh nghiệp)*

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.740	5

*Bảng 3.12 Hệ số tương quan biến tổng thang đo nhóm các yếu tố tiêu cực (khảo sát doanh nghiệp)*

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
K22	9.05	7.120	.401	.731
K23	9.38	5.690	.590	.661
K24	9.32	5.811	.599	.660
K25	9.57	5.920	.397	.744
K26	9.49	5.404	.572	.667

Thang đo các yếu tố tiêu cực có hệ số Cronbach's Anpha = 0.74 > 0.7 và hệ số tương quan biến tổng của tất cả các biến đều lớn hơn 0.3 => đạt yêu cầu về thang đo.

Như vậy, bảng câu hỏi khảo sát doanh nghiệp sử dụng trong khảo sát chính thức sẽ bao gồm 21 yếu tố tác động tích cực và 5 yếu tố tiêu cực của dự án đường cao tốc như ban đầu.

### 3.2.4 Khảo sát chính thức

#### 3.2.4.1 Thông tin mẫu

❖ Thông tin về tỷ lệ phản hồi & hợp lệ:

Bảng câu hỏi hoàn chỉnh được gửi đến hai nhóm đối tượng người dân và doanh nghiệp chủ yếu bằng phương pháp gửi bảng câu hỏi trực tiếp, kết hợp phỏng vấn cấu trúc. Kết quả thu được như sau:

*Bảng 3.13 Kết quả thu thập bảng câu hỏi khảo sát*

<b>Đối tượng</b>	<b>Phát đi</b>	<b>Thu về</b>	<b>Tỷ lệ phản hồi (%)</b>	<b>Không hợp lệ</b>	<b>Hợp lệ</b>	<b>% hợp lệ</b>
<b>Người dân</b>	340	314	92%	10	304	97%
<b>Doanh nghiệp</b>	100	76	76%	0	76	76%

Như vậy, tỷ lệ phản hồi và tỷ lệ phần trăm hợp lệ của đối tượng người dân là rất cao (97%), chứng tỏ các hộ dân được khảo sát rất quan tâm đến vấn đề lợi ích khai thác của dự án đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây. Nhưng tỷ lệ thu về cũng như hợp lệ của nhóm doanh nghiệp thì thấp hơn (76%), có lẽ do hạn chế trong quá trình khảo sát thu thập dữ liệu đối với các doanh nghiệp – vốn dĩ khó tiếp cận hơn so với người dân.

❖ Mô tả mẫu nghiên cứu:

a) Mẫu nghiên cứu đối tượng người dân:

- Nơi sinh sống:

Trong tổng số 304 đối tượng được hỏi, có 296 người trả lời câu hỏi về nơi sinh sống, trong đó chủ yếu là người dân địa phương (240 người, chiếm 78.9%), khách vãng lai 8.4% và đối tượng khác là 10.5%.

*Bảng 3.14 Nơi sinh sống của mẫu khảo sát người dân – P1*

**P1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Dân địa phương	240	78.9	81.1	81.1
	Khách vãng lai	25	8.2	8.4	89.5
	Khác	31	10.2	10.5	100.0
	Total	296	97.4	100.0	
Missing	System	8	2.6		
Total		304	100.0		

- Độ tuổi:

Xét về độ tuổi, đa số người tham gia trả lời bảng câu hỏi có độ tuổi từ 18 đến 55 - nằm trong độ tuổi lao động và là lúc con người có sự trưởng thành và trình độ nhận thức nhất định.

*Bảng 3.15 Độ tuổi của các đối tượng khảo sát là người dân - P2*

**P2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	duoi 18 tuoi	1	.3	.3	.3
	tu 18 den 30 tuoi	119	39.1	40.3	40.7
	tu 30 den 55 tuoi	148	48.7	50.2	90.8
	trên 55 tuoi	27	8.9	9.2	100.0
	Total	295	97.0	100.0	
	Missing	System	9	3.0	
Total		304	100.0		

- Nghề nghiệp:

Đối tượng tham gia khảo sát nhiều nhất là những hộ dân làm ăn buôn bán trong khu vực ảnh hưởng của tuyến đường (35%), tiếp đó là những người công nhân làm việc trong các nhà máy, xí nghiệp trong khu vực. Số lượng hộ gia đình làm nông, công nhân viên chức và làm công việc khác chiếm tỷ lệ nhỏ tương đương nhau.

*Bảng 3.16 Nghề nghiệp của các đối tượng khảo sát là người dân - P3*

**P3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	buôn bán	105	34.5	35.1	35.1
	làm nông	39	12.8	13.0	48.2
	công nhân	89	29.3	29.8	77.9
	công chức, viên chức nhà nước	27	8.9	9.0	87.0
	công việc khác	39	12.8	13.0	100.0
	Total	299	98.4	100.0	
Missin g System		5	1.6		
Total		304	100.0		

- Mức thu nhập:

Đây là câu hỏi tương đối tế nhị, vì vậy tỷ lệ người trả lời không cao (272/304) như những câu hỏi ở trên. Nhìn vào bảng tổng hợp bên dưới ta thấy, mức thu nhập chiếm tỷ trọng cao nhất là 3 đến 5 triệu đồng/hộ gia đình (47.4%) và 6 đến 10 triệu/ hộ gia đình (32.4%). Số lượng gia đình có thu nhập cao trên 11 triệu hoặc quá thấp dưới 3 triệu chiếm tỷ lệ rất nhỏ.

*Bảng 3.17 Mức thu nhập của các đối tượng khảo sát là người dân - P4*

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	duoi 3 trieu	18	5.9	6.6	6.6
	3 den 5 trieu	129	42.4	47.4	54.0

	6 den 10 trieu	88	28.9	32.4	86.4
	11 den 15 trieu	22	7.2	8.1	94.5
	16 den 30 trieu	11	3.6	4.0	98.5
	tren 30 trieu	3	1.0	1.1	99.6
	23	1	.3	.4	100.0
	Total	272	89.5	100.0	
Missing	System	32	10.5		
Total		304	100.0		

b) Mẫu nghiên cứu đối tượng doanh nghiệp:

- Loại hình doanh nghiệp:

Những doanh nghiệp khảo sát trong mẫu nghiên cứu có phân bố không chênh lệch nhau nhiều, nhiều nhất là doanh nghiệp vận tải, sau đó đến khách hàng của doanh nghiệp vận tải và ít nhất là các doanh nghiệp khác.

*Bảng 3.18 loại hình doanh nghiệp của các đối tượng khảo sát – F1*

**F1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	DN van tai	31	41.9	41.9	41.9
	khach hang cua DN van tai	23	31.1	31.1	73.0
	khac	20	27.0	27.0	100.0
	Total	74	100.0	100.0	

- Chức vụ người được khảo sát:

Đối tượng chủ yếu tham gia trả lời bảng câu hỏi là các trưởng/phó phòng và nhân viên quản lý/điều hành phương tiện, cấp lãnh đạo doanh nghiệp tham gia ít (6.8%)

*Bảng 3.19 Chức vụ của các đối tượng khảo sát – F2*

**F2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	lanh dao DN	5	6.8	6.8	6.8
	truong/pho phong	18	24.3	24.3	31.1
	quan ly/dieu hanh phuong tien	19	25.7	25.7	56.8
	khac	32	43.2	43.2	100.0
	Total	74	100.0	100.0	

- Kinh nghiệm trong nghề:

*Bảng 3.20 Kinh nghiệm trong nghề của các đối tượng khảo sát – F3*

**F3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	duoi 5 nam	30	40.5	40.5	40.5
	5 den 10 nam	9	12.2	12.2	52.7
	10 den 15 nam	25	33.8	33.8	86.5
	tren 15 nam	10	13.5	13.5	100.0
	Total	74	100.0	100.0	

**3.2.5 Các đại lượng thống kê mô tả:**

*3.2.5.1 Mẫu phân tích đối tượng người dân:*

Kết quả thống kê các đại lượng thống kê mô tả của mẫu nghiên cứu: trị trung bình, trung vị, mode được thể hiện như bảng dưới đây:

*Bảng 3.21 Các giá trị thống kê mô tả mẫu người dân*

**Statistics**

	N		Mean	Median	Mode	Std. Deviation
	Valid	Missing				
B1	304	0	1.94	2.00	2	.563
B2	304	0	2.91	3.00	3	.971
B3	303	1	2.69	3.00	2	.984
B4	304	0	2.12	2.00	2	.869
B5	303	1	1.96	2.00	2	.798
B6	304	0	2.85	3.00	3	.888
B9	303	1	2.00	2.00	2	.816
B10	304	0	2.67	3.00	2	.884
B11	304	0	2.56	2.00	2	.834
B12	304	0	2.42	2.00	2	.792
B13	303	1	2.45	2.00	2	1.117
B14	302	2	2.48	3.00	3	1.049
B15	302	2	2.16	2.00	2	.801
B16	302	2	2.31	2.00	2	.824
B17	303	1	1.70	2.00	1	.837
B18	299	5	2.44	2.00	2	1.029
B20	304	0	2.43	3.00	3	.969
S	297	7	2.02	2.00	2	.832

Với cỡ mẫu là 304 người, các đại lượng thống kê mô tả mẫu nghiên cứu đối với người dân có các đặc điểm sau:

**Giá trị trung bình (mean):** Tất cả các biến đều có mean lệch về bên trái (từ 1,7 đến 2.91), chứng tỏ nhận định chung của các đối tượng được khảo sát là tương đối đồng ý với các lợi ích của dự án nêu ra trong bảng câu hỏi. Biến cuối cùng (S: mức độ hài lòng chung) có mean 2.02 cũng nói lên điều đó. Duy chỉ có một số biến có mean gần với 3 là B2 (tăng thu nhập từ các dịch vụ bán hàng trên tuyến), B3 (tăng giá nhà đất khu vực lân cận), B6 (thúc đẩy sản xuất nông nghiệp phát triển) – người dân hầu như tỏ thái độ trung lập với những vấn đề này.

**Giá trị xuất hiện nhiều nhất (Mode):** Chỉ có 4/18 yếu tố có giá trị mode là 3, đa số còn lại có mode là 2 (mức đồng ý), đặc biệt một yếu tố lợi ích được nhiều người ủng hộ nhất là B17 (rút ngắn thời gian đi lại) có mode 1 (hoàn toàn đồng ý). Điều này có lẽ cũng sẽ đúng với cả tổng thể nghiên cứu.

**Độ lệch chuẩn của mẫu (Std. Deviation):**

Độ lệch chuẩn của hầu hết các biến đều nằm trong khoảng trên dưới 1 ( ~1) phản ánh độ phân tán giá trị của các biến quanh trị trung bình là không lớn lắm.

3.2.5.2 Mẫu phân tích đối tượng doanh nghiệp:

Bảng 3.22 Các giá trị thống kê mô tả mẫu doanh nghiệp

**Statistics**

	N		Mean	Median	Mode	Std. Deviation
	Valid	Missing				
D1	74	0	2.18	2.00	2	.998
D2	74	0	2.07	2.00	1	.998
D3	74	0	2.18	2.00	2	.998
D4	74	0	2.01	2.00	1	1.000
D5	74	0	2.27	2.00	2	1.038
D6	74	0	2.20	2.00	2	1.007
D7	74	0	1.64	1.00	1	.930
D8	74	0	1.68	2.00	1	.724
D9	74	0	1.64	1.00	1	.821
D10	74	0	1.81	2.00	2	.839
D11	74	0	1.96	2.00	2	.818
D12	74	0	1.66	1.00	1	1.011
D13	74	0	1.81	2.00	2	.839
D14	74	0	1.86	2.00	1	.896
D15	74	0	2.26	2.00	3	.980
D16	74	0	2.39	2.00	2	.919
D17	74	0	2.46	2.00	3	.847
D18	74	0	2.32	2.00	2	.908
D19	74	0	2.46	3.00	3	.725
D20	74	0	2.61	3.00	2	.773
D21	74	0	2.65	3.00	3	.607
K22	74	0	2.32	2.00	3	.846



K23	74	0	2.38	2.00	2	.806
K24	74	0	2.14	2.00	2	.984
K25	74	0	2.22	2.00	2	.940
K26	74	0	1.97	2.00	2	.776

❖ Xét các yếu tố tích cực (từ D1 đến D21):

Bảng trên cho thấy các doanh nghiệp khá đồng tình với các lợi ích đưa ra từ D1 đến D16, D27 (giá trị mean của các yếu tố này đều nằm trong khoảng từ 1 đến 2 – hoàn toàn đồng ý đến đồng ý), đặc biệt những yếu tố nhận được sự ủng hộ hoàn toàn của đa số đáp viên là: D2 (Doanh thu vận tải tăng do rút ngắn thời gian quay đầu xe), D4 (Giảm tiêu hao nhiên liệu và hao mòn xe), D7 (Thúc đẩy phát triển vùng kinh tế trọng điểm phía Nam), D8 (Góp phần phát triển du lịch tại các tỉnh Đồng Nai - Bà Rịa Vũng Tàu), D9 (Góp phần thúc đẩy nhanh các dự án lân cận), D12 (Tiết kiệm thời gian đi lại của hành khách) và D14(Thu hút lưu lượng giao thông, giảm áp lực xe cho các tuyến đường lân cận) – thể hiện thông qua giá trị mode bằng 1.

Tuy nhiên, với các yếu tố D17, D19, D20, D21 (Công tác hỗ trợ, ứng cứu kịp thời khi có sự cố trên tuyến; Thái độ niềm nở, ân cần của nhân viên phục vụ; Cảnh quan, cây xanh trên tuyến không gây nhầm chán đối với người lái xe; Mối quan hệ thân thiện giữa Đơn vị quản lý khai thác và các doanh nghiệp vận tải trên tuyến) thì lại nhận được sự đánh giá là không có ý kiến của đa số đáp viên. Những yếu tố chưa thực sự rõ ràng hoặc có nhưng chưa đủ làm hài lòng các đối tượng vốn là “khách hàng” của công trình.

❖ Xét các yếu tố tiêu cực (từ K22 đến K26):

Các yếu tố tiêu cực từ K23 đến K26 nhận được sự đồng tình của đa số người được hỏi, tức là họ cho rằng việc hình thành tuyến đường làm tăng chi phí vận chuyển trên các đoạn ngắn trên tuyến, việc thu phí thủ công vẫn gây ùn tắc giao thông hệ thống đường gom, đường dẫn chưa thuận tiện, và tuy chiều dài tuyến khá lớn nhưng chưa có trạm dừng nghỉ cho hành khách và các phương tiện.

### 3.2.6 Ước lượng giá trị trung bình tổng thể

Kết quả phân tích về các tham số tổng thể ở mục 3.2.5 mới chỉ là kết quả của mẫu nghiên cứu, chưa phải của cả tổng thể. Bài toán ước lượng giúp ta tìm ra các giá trị thống kê mô tả của tổng thể dựa trên thông tin về mẫu nghiên cứu thu thập được.

Với độ tin cậy 95%  $\Rightarrow z_{\alpha/2} = 1.96$ , ta ước lượng khoảng trung bình tổng thể của các biến trong các bảng tính sau:

*Bảng 3.23 Bảng tính khoảng trung bình tổng thể người dân*

Biến nghiên cứu	Mean	n		Std. Deviation	Mean tổng thể - giới hạn dưới	Mean tổng thể - giới hạn trên
		Valid	Missing			
B1	1.94	304	0	0.563	1.9382	1.9418
B2	2.91	304	0	0.971	2.9069	2.9131
B3	2.69	303	1	0.984	2.6868	2.6932
B4	2.12	304	0	0.869	2.1172	2.1228
B5	1.96	303	1	0.798	1.9574	1.9626
B6	2.85	304	0	0.888	2.8471	2.8529
B9	2.00	303	1	0.816	1.9974	2.0026
B10	2.67	304	0	0.884	2.6672	2.6728
B11	2.56	304	0	0.834	2.5573	2.5627
B12	2.42	304	0	0.792	2.4174	2.4226
B13	2.45	303	1	1.117	2.4464	2.4536
B14	2.48	302	2	1.049	2.4766	2.4834
B15	2.16	302	2	0.801	2.1574	2.1626
B16	2.31	302	2	0.824	2.3073	2.3127
B17	1.7	303	1	0.837	1.6973	1.7027
B18	2.44	299	5	1.029	2.4366	2.4434
B20	2.43	304	0	0.969	2.4269	2.4331
S	2.02	297	7	0.832	2.0173	2.0227

*Bảng 3.24 bảng tính khoảng trung bình tổng thể doanh nghiệp*

Biến nghiên cứu	Mean	n		Std. Deviation	Mean tổng thể - giới hạn dưới	Mean tổng thể - giới hạn trên
		Valid	Missing			
D1	2.18	74	0	0.998	2.1668	2.1932
D2	2.07	74	0	0.998	2.0568	2.0832
D3	2.18	74	0	0.998	2.1668	2.1932
D4	2.01	74	0	1	1.9968	2.0232
D5	2.27	74	0	1.038	2.2563	2.2837
D6	2.2	74	0	1.007	2.1867	2.2133

D7	1.64	74	0	0.93	1.6277	1.6523
D8	1.68	74	0	0.724	1.6704	1.6896
D9	1.64	74	0	0.821	1.6291	1.6509
D10	1.81	74	0	0.839	1.7989	1.8211
D11	1.96	74	0	0.818	1.9492	1.9708
D12	1.66	74	0	1.011	1.6466	1.6734
D13	1.81	74	0	0.839	1.7989	1.8211
D14	1.86	74	0	0.896	1.8481	1.8719
D15	2.26	74	0	0.98	2.2470	2.2730
D16	2.39	74	0	0.919	2.3778	2.4022
D17	2.46	74	0	0.847	2.4488	2.4712
D18	2.32	74	0	0.908	2.3080	2.3320
D19	2.46	74	0	0.725	2.4504	2.4696
D20	2.61	74	0	0.773	2.5998	2.6202
D21	2.65	74	0	0.607	2.6420	2.6580
K22	2.32	74	0	0.846	2.3088	2.3312
K23	2.38	74	0	0.806	2.3693	2.3907
K24	2.14	74	0	0.984	2.1270	2.1530
K25	2.22	74	0	0.94	2.2076	2.2324
K26	1.97	74	0	0.776	1.9597	1.9803

Như vậy có thể thấy kết quả về ý kiến của cả hai tổng thể người dân và doanh nghiệp đều không khác nhiều so với mẫu nghiên cứu, kết luận về từng mẫu ở các mục trên cũng là kết luận về từng tổng thể.

### 3.2.7 Phân tích nhân tố

Việc phân tích nhiều biến trong 1 nghiên cứu định lượng là tương đối phức tạp, phân tích nhân tố giúp ta thu nhỏ và tóm tắt dữ liệu về một số biến ít hơn, các biến có mối liên hệ với nhau sẽ được gom lại thành một biến tổng hợp. Kết quả ta thu được tập hợp một số ít các biến có tính nổi trội hơn, điều này thuận lợi hơn cho việc đưa ra kết luận hoặc tiến hành các phân tích đa biến tiếp theo.

3.2.7.1 Phân tích nhân tố thang đo người dân

❖ Giá trị KMO và kết quả kiểm định Bartlett:

Bảng 3.25 Bảng giá trị KMO và kết quả kiểm định Bartlett

*KMO and Bartlett's Test*

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.800
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	1657.015
	df	136
	Sig.	.000

Nhìn vào trên ta thấy giá trị  $KMO = 0.8 > 0.5$  (đạt yêu cầu), đồng thời giá trị  $Sig. = 0$  (không có ý nghĩa thống kê) chứng tỏ giả thiết cho rằng các biến không có tương quan với nhau bị bác bỏ. Vì vậy phân tích nhân tố là phương pháp phù hợp để phân tích ma trận tương quan thể hiện ở bảng 3.29.

❖ Ma trận tương quan và lựa chọn số nhân tố:

Bảng 3.26. Ma trận tương quan giữa các biến mẫu người dân

**Correlation Matrix**

	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B9	B10	B11	B12	B13	B14	B15	B16	B17	B18	B20
B1	1.000	.136	.194	.123	.233	.128	.144	.003	.025	.060	.136	.141	.080	.224	.114	.060	.122
B2	.136	1.000	.377	.193	.234	.261	.160	.002	.034	-.013	.170	.211	.203	.280	.040	.213	.157
B3	.194	.377	1.000	.219	.194	.168	.171	-.096	.047	.001	.206	.265	.239	.231	.081	.177	.129
B4	.123	.193	.219	1.000	.494	.174	.212	.059	.179	.132	.199	.144	.241	.185	.372	.224	.182
B5	.233	.234	.194	.494	1.000	.223	.292	.004	.123	.186	.370	.350	.406	.335	.324	.315	.307
B6	.128	.261	.168	.174	.223	1.000	.073	.215	.298	.285	.188	.179	.186	.291	.020	.313	.195
B9	.144	.160	.171	.212	.292	.073	1.000	.133	.180	.160	.186	.198	.277	.388	.200	.211	.230
B10	.003	.002	-.096	.059	.004	.215	.133	1.000	.596	.555	.128	.146	.173	.270	.089	.184	.146
B11	.025	.034	.047	.179	.123	.298	.180	.596	1.000	.585	.101	.115	.221	.288	.139	.274	.134
B12	.060	-.013	.001	.132	.186	.285	.160	.555	.585	1.000	.131	.168	.166	.277	.051	.259	.134
B13	.136	.170	.206	.199	.370	.188	.186	.128	.101	.131	1.000	.813	.497	.389	.214	.294	.510
B14	.141	.211	.265	.144	.350	.179	.198	.146	.115	.168	.813	1.000	.510	.406	.203	.370	.492
B15	.080	.203	.239	.241	.406	.186	.277	.173	.221	.166	.497	.510	1.000	.683	.231	.265	.462

B16	.224	.280	.231	.185	.335	.291	.388	.270	.288	.277	.389	.406	.683	1.00	.191	.379	.444
B17	.114	.040	.081	.372	.324	.020	.200	.089	.139	.051	.214	.203	.231	.191	1.00	.277	.221
B18	.060	.213	.177	.224	.315	.313	.211	.184	.274	.259	.294	.370	.265	.379	.277	1.00	.293
B20	.122	.157	.129	.182	.307	.195	.230	.146	.134	.134	.510	.492	.462	.444	.221	.293	1.000

Bảng 3.27 Bảng diễn giải độ biến thiên của dữ liệu phụ thuộc vào số nhân tố mẫu người dân

**Total Variance Explained**

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	4.825	28.381	28.381	4.825	28.381	28.381	3.162	18.600	18.600
2	2.052	12.071	40.452	2.052	12.071	40.452	2.489	14.639	33.239
3	1.404	8.260	48.711	1.404	8.260	48.711	2.029	11.933	45.172
4	1.260	7.414	56.125	1.260	7.414	56.125	1.862	10.952	56.125
5	.993	5.840	61.965						
6	.918	5.400	67.365						
7	.779	4.583	71.948						
dim 8	.758	4.460	76.408						
ensi 9	.691	4.067	80.475						
on0 10	.629	3.702	84.177						
11	.580	3.411	87.588						
12	.526	3.095	90.683						
13	.448	2.635	93.319						
14	.379	2.229	95.548						
15	.347	2.042	97.590						
16	.238	1.401	98.991						
17	.172	1.009	100.000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Bảng kết quả trên cho thấy theo tiêu chuẩn eigenvalue lớn hơn 1 thì chỉ có 4 nhân tố được rút ra, và 4 nhân tố này giải thích được 56.13% biến thiên của dữ liệu.

*Bảng 3.28 Ma trận nhân tố mẫu người dân*

**Component Matrix<sup>a</sup>**

	Component			
	1	2	3	4
B1				
B2	.385		.337	.508
B3	.378		.316	
B4	.464		.516	
B5	.621			
B6	.445			
B9	.465			
B10	.368	.741		
B11	.446	.711		
B12	.429	.696		
B13	.684			
B14	.702			
B15	.717			
B16	.739			
B17	.410			
B18	.583			
B20	.627			

Extraction Method: Principal Component Analysis.

a. 4 components extracted.

Bảng ma trận nhân tố cho biết mức độ tương quan của từng biến đối với mỗi nhân tố được rút ra, thể hiện qua hệ số tương quan. Đối với những biến có hệ số lớn (tương quan chặt) với chỉ một trong bốn nhân tố: ta đã xác định được biến đó thuộc nhân tố nào. Còn những biến có tương quan chưa thực sự rõ ràng dứt khoát với nhân tố nào thì phải thực hiện thêm một phép thử nữa, đó là xoay các nhân tố.

Việc xoay nhân tố không ảnh hưởng đến communality và phần trăm của toàn bộ phương sai được giải thích, tuy nhiên phần trăm phương sai được giải thích bởi từng

nhân tố có thay đổi. Các phương pháp xoay khác nhau sẽ nhận diện những nhân tố khác nhau.

❖ Xoay các nhân tố:

Với phương pháp **Varimax** (xoay nguyên góc các nhân tố để tối thiểu hóa số lượng biến có hệ số lớn tại cùng một nhân tố, vì vậy sẽ tăng cường khả năng giải thích các nhân tố), kết quả xoay nhân tố như bảng dưới đây:

*Bảng 3.29 Ma trận nhân tố sau khi xoay mẫu người dân*

**Rotated Component Matrix<sup>a</sup>**

	Component			
	1	2	3	4
B1				.389
B2				.756
B3				.695
B4			.765	
B5			.653	
B6				.517
B9			.401	
B10		.814		
B11		.832		
B12		.809		
B13	.852			
B14	.856			
B15	.703			
B16	.580			
B17			.747	
B18	.334			
B20	.710			

Extraction Method: Principal Component

Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser

Normalization.

a. Rotation converged in 5 iterations.

Kết hợp ma trận nhân tố và ma trận nhân số sau khi xoay và tiêu chuẩn hệ số tương quan >0.3, ta xác định được 4 nhân tố với các biến con trong bảng tổng hợp dưới đây:

*Bảng 3.30 Kết quả phân tích nhân tố mẫu người dân*

Nhân tố	% Giải Thích	Yếu tố rủi ro ảnh hưởng	Trọng số
<b>NHÂN TỐ 1: VIỆC LÀM, DÂN TRÍ</b>	28.381	B13 - Tạo việc làm trực tiếp cho con em các hộ dân xung quanh tuyến đường cao tốc bằng cách tham gia các hoạt động khai thác, quản lý đường.	.852
		B14 - Giảm tỷ lệ thất nghiệp do tạo được nhiều việc làm từ nhu cầu của các doanh nghiệp trong khu vực ảnh hưởng của tuyến đường.	.856
		B15 - Cải thiện đời sống văn hóa, xã hội	.703
		B16 - Nâng cao dân trí cho người dân	.580
		B18 - Việc tiếp cận tuyến đường cao tốc thuận tiện nhờ hệ thống đường gom, cầu vượt, hầm chui	.334
		B20 - Mối quan hệ thân thiện giữa Đơn vị quản lý khai thác và cộng đồng dân cư địa phương	.710
<b>NHÂN TỐ 2: AN NINH, QUỐC PHÒNG</b>	12.071	B10 - Giảm trộm cắp và các tệ nạn xã hội	.814
		B11 - Tăng cường an ninh trật tự, đoàn kết trong khu dân cư	.832
		B12 - Củng cố an ninh quốc phòng	.809
<b>NHÂN TỐ 3: VĂN HÓA, GIÁO DỤC, DU LỊCH</b>	8.260	B4 - Thuận lợi cho du khách tới các điểm du lịch trong vùng.	.765
		B5 - Tạo điều kiện kết nối về kinh tế, văn hóa, giáo dục với trung tâm TP.HCM và các vùng lân cận.	.653
		B9 - Tạo cảnh quan, cây xanh trong khu vực	.615
		B17 - Rút ngắn thời gian di chuyển	.747
<b>NHÂN TỐ 4: KINH TẾ</b>	7.414	B1 - Tiết kiệm chi phí đi lại.	.389
		B2 - Tăng thu nhập từ các dịch vụ bán hàng trên tuyến đường	.756
		B3 - Tăng giá nhà, đất khu vực lân cận	.695
		B6 - Thúc đẩy sản xuất nông nghiệp phát triển	.517

Như vậy chúng ta có thể tóm tắt các dữ liệu thu thập được để nói rằng người dân dường như đánh giá bốn loại lợi ích đối với dự án đường cao tốc Tp.HCM – Long Thành – Dầu Giây, đồng thời cũng là bốn nhân tố (bốn biến tổng hợp) cho các phân tích tiếp theo, đó là:

F1. Việc làm, dân trí;



- F2. An ninh, quốc phòng;
- F3. Văn hóa, giáo dục, du lịch;
- F4. Kinh tế.

### 3.2.7.2 Phân tích nhân tố thang đo doanh nghiệp

❖ Giá trị KMO và kết quả kiểm định Bartlett:

*Bảng 3.31 Bảng giá trị KMO và kết quả kiểm định Bartlett mẫu doanh nghiệp*

#### **KMO and Bartlett's Test**

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.866
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	1114.841
	df	210
	Sig.	.000

Giá trị  $KMO = 0.866 > 0.5$  (đạt yêu cầu), đồng thời giá trị  $Sig. = 0$  (không có ý nghĩa thống kê) chứng tỏ giả thiết cho rằng các biến không có tương quan với nhau bị bác bỏ. Vì vậy phân tích nhân tố là phương pháp phù hợp để phân tích ma trận tương quan thể hiện ở bảng 3.35.

❖ Ma trận tương quan và lựa chọn số nhân tố:

*Bảng 3.32 Ma trận tương quan giữa các biến mẫu doanh nghiệp*

**Correlation Matrix**

	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10	D11	D12	D13	D14	D15	D16	D17	D18	D19	D20	D21
D1	1.00	.621	.642	.656	.364	.564	.395	.383	.347	.057	-.025	.345	.466	.471	.485	.387	.535	.556	.076	.215	.284
D2	.621	1.00	.607	.699	.458	.627	.426	.486	.415	.277	.121	.485	.588	.562	.640	.464	.449	.641	.089	.230	.379
D3	.642	.607	1.00	.670	.549	.673	.483	.516	.531	.335	.109	.521	.498	.517	.569	.506	.422	.526	.133	.268	.194
D4	.656	.699	.670	1.00	.630	.651	.536	.442	.474	.199	.118	.560	.640	.659	.514	.456	.429	.629	.105	.273	.256
D5	.364	.458	.549	.630	1.00	.524	.458	.410	.423	.264	.078	.467	.422	.511	.321	.390	.215	.444	.251	.288	.218
D6	.564	.627	.673	.651	.524	1.00	.387	.449	.389	.176	.110	.351	.419	.501	.571	.372	.419	.497	.096	.174	.208
D7	.395	.426	.483	.536	.458	.387	1.00	.738	.792	.560	.448	.887	.648	.564	.465	.362	.390	.369	.414	.427	.280
D8	.383	.486	.516	.442	.410	.449	.738	1.00	.790	.530	.487	.747	.484	.523	.486	.441	.403	.392	.445	.333	.267
D9	.347	.415	.531	.474	.423	.389	.792	.790	1.00	.635	.508	.692	.555	.509	.459	.319	.363	.253	.401	.355	.289
D10	.057	.277	.335	.199	.264	.176	.560	.530	.635	1.00	.707	.554	.377	.366	.260	.471	.220	.064	.505	.264	.352
D11	-.025	.121	.109	.118	.078	.110	.448	.487	.508	.707	1.000	.414	.168	.217	.116	.368	.126	-.019	.517	.169	.412
D12	.345	.485	.521	.560	.467	.351	.887	.747	.692	.554	.414	1.00	.651	.569	.462	.410	.360	.464	.364	.424	.206
D13	.466	.588	.498	.640	.422	.419	.648	.484	.555	.377	.168	.651	1.00	.786	.676	.435	.433	.387	.077	.307	.271
D14	.471	.562	.517	.659	.511	.501	.564	.523	.509	.366	.217	.569	.786	1.00	.633	.597	.354	.442	.097	.377	.264
D15	.485	.640	.569	.514	.321	.571	.465	.486	.459	.260	.116	.462	.676	.633	1.00	.465	.483	.521	-.033	.352	.361
D16	.387	.464	.506	.456	.390	.372	.362	.441	.319	.471	.368	.410	.435	.597	.465	1.00	.276	.420	.302	.200	.373
D17	.535	.449	.422	.429	.215	.419	.390	.403	.363	.220	.126	.360	.433	.354	.483	.276	1.00	.427	.209	.383	.345
D18	.556	.641	.526	.629	.444	.497	.369	.392	.253	.064	-.019	.464	.387	.442	.521	.420	.427	1.00	.103	.340	.185
D19	.076	.089	.133	.105	.251	.096	.414	.445	.401	.505	.517	.364	.077	.097	-.033	.302	.209	.103	1.00	.155	.310
D20	.215	.230	.268	.273	.288	.174	.427	.333	.355	.264	.169	.424	.307	.377	.352	.200	.383	.340	.155	1.000	.287
D21	.284	.379	.194	.256	.218	.208	.280	.267	.289	.352	.412	.206	.271	.264	.361	.373	.345	.185	.310	.287	1.000

*Bảng 3.33 Bảng diễn giải độ biến thiên của dữ liệu phụ thuộc vào số nhân tố mẫu DN*

<b>Total Variance Explained</b>										
Component	t	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
		Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
dimension	1	9.428	44.898	44.898	9.428	44.898	44.898	5.259	25.043	25.043
	2	2.702	12.866	57.763	2.702	12.866	57.763	4.456	21.221	46.264
	3	1.227	5.841	63.605	1.227	5.841	63.605	2.033	9.683	55.947
	4	1.092	5.199	68.803	1.092	5.199	68.803	2.023	9.631	65.579
	5	1.006	4.790	73.594	1.006	4.790	73.594	1.683	8.015	73.594
	6	.837	3.987	77.581						
	7	.646	3.078	80.659						
	8	.607	2.890	83.549						
	9	.550	2.621	86.170						
	10	.449	2.139	88.310						
	11	.413	1.966	90.276						
	12	.392	1.866	92.141						
	13	.305	1.454	93.595						
	14	.294	1.398	94.993						
	15	.240	1.141	96.134						
	16	.202	.961	97.095						
	17	.170	.808	97.903						
	18	.161	.767	98.670						
	19	.115	.548	99.218						
	20	.108	.516	99.734						
	21	.056	.266	100.000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Bảng kết quả trên cho thấy theo tiêu chuẩn eigenvalue lớn hơn 1 thì có 5 nhân tố được rút ra, và 5 nhân tố này giải thích được 73.59% biến thiên của dữ liệu.

*Bảng 3.34 Ma trận nhân tố mẫu doanh nghiệp*

**Component Matrix<sup>a</sup>**

	Component				
	1	2	3	4	5
D1	.654				
D2	.759				
D3	.761				
D4	.789				
D5	.635				
D6	.678				
D7	.800				
D8	.776				
D9	.757				
D10		.648			
D11		.738			
D12	.798				
D13	.768				
D14	.779				
D15	.728				
D16			.327		
D17	.587				
D18	.638				
D19		.610			.361
D20	.474			.552	
D21	.446		.672		

Extraction Method: Principal Component Analysis.

a. 5 components extracted.

❖ Xoay các nhân tố:

*Bảng 3.35 Ma trận nhân tố mẫu doanh nghiệp sau khi xoay*

**Rotated Component Matrix<sup>a</sup>**

	Component				
	1	2	3	4	5
D1	.755				
D2	.718				
D3	.763				
D4	.789				
D5	.663				
D6	.788				
D7		.818			
D8		.737			
D9		.798			
D10		.693			
D11		.596			
D12		.794			
D13			.691		
D14			.644		
D15			.615		
D16			.327		
D17					.689
D18					.340
D19				.435	
D20					.695
D21				.757	

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

a. Rotation converged in 14 iterations.

Những hệ số tương quan thỏa mãn điều kiện lớn hơn 0.3 được giữ lại. Kết hợp ma trận nhân tố và ma trận nhân số sau khi xoay ta xác định được 5 nhân tố với các biến con trong bảng tổng hợp dưới đây:

Bảng 3.36 Kết quả phân tích nhân tố mẫu doanh nghiệp

Nhân tố	% Giải Thích	Yếu tố rủi ro ảnh hưởng	Trọng số
<b>NHÂN TỐ 1: TĂNG DOANH THU, GIẢM CHI PHÍ CHO DOANH NGHIỆP VẬN TẢI</b>	44.898	D1 - Doanh thu vận tải tăng do lượng hàng hóa, hành khách vận chuyển trên tuyến tăng	.755
		D2 - Doanh thu vận tải tăng do rút ngắn thời gian quay đầu xe.	.718
		D3 - Chi phí điều hành và vận chuyển giảm.	.763
		D4 - Giảm tiêu hao nhiên liệu và hao mòn xe.	.789
		D5 - Giảm chi phí sửa chữa, bảo dưỡng do nguyên nhân đường xấu và tai nạn giao thông.	.663
		D6 - Giảm các khoản chi phí liên quan đến hoạt động của các nhân viên công quyền trong lĩnh vực giao thông.	.788
<b>NHÂN TỐ 2: PHÁT TRIỂN KINH TẾ KHU VỰC</b>	5.841	D7 - Thúc đẩy phát triển vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (TP.HCM – Đồng Nai – Bà Rịa Vũng Tàu).	.818
		D8 - Góp phần phát triển du lịch tại các tỉnh Đồng Nai - Bà Rịa Vũng Tàu.	.737
		D9 - Góp phần thúc đẩy nhanh các dự án lân cận như Sân bay quốc tế Long Thành, cảng Cái Mép, khu đô thị mới Nhơn Trạch.	.798
		D10 - Tạo điều kiện kết nối về kinh tế, văn hóa, giáo dục với trung tâm TP.HCM và các vùng lân cận.	.693
		D11 - Thúc đẩy sản xuất công, nông nghiệp phát triển.	.596
		D12 - Tiết kiệm thời gian đi lại của hành khách.	.794
<b>NHÂN TỐ 3: PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI KHU VỰC</b>	5.841	D13 - Tiết kiệm thời gian vận chuyển hàng hóa.	.691
		D14 - Thu hút lưu lượng giao thông, giảm áp lực xe cho các tuyến đường lân cận.	.644
		D15 - Giảm chi phí khai thác của các loại phương tiện.	.615
		D16 - Giảm tai nạn giao thông tại địa phương nơi có tuyến đường cao tốc.	.327
<b>PHONG CÁCH PHỤC VỤ CỦA ĐƠN VỊ QUẢN LÝ KHAI THÁC</b>	5.199	D19 - Thái độ niềm nở, ân cần của nhân viên phục vụ.	.435
		D21 - Mối quan hệ thân thiện giữa Đơn vị quản lý khai thác và các doanh nghiệp vận tải trên tuyến.	.757
	4.790	D17 - Công tác hỗ trợ, ứng cứu kịp thời khi có sự cố trên tuyến.	.689

<b>NHÂN TỐ 5: DỊCH VỤ, TIỆN ÍCH TRÊN TUYẾN</b>	D18 - Hệ thống đảm bảo giao thông (biển báo, đèn tín hiệu, đèn chiếu sáng...) thuận tiện cho quan sát của tài xế và hành khách.	.340
	D20 - Cảnh quan, cây xanh trên tuyến không gây nhầm chán đối với người lái xe.	.695

Như vậy chúng ta có thể tóm tắt các dữ liệu thu thập được để nói rằng các doanh nghiệp đã có những đánh giá về các nhóm nhân tố tác động đối với dự án đường cao tốc Tp.HCM – Long Thành – Dầu Giây, đồng thời cũng là các nhân tố (năm biến tổng hợp) cho các phân tích tiếp theo, đó là:

- H1. Tăng doanh thu, giảm chi phí cho doanh nghiệp vận tải;
- H2. Phát triển kinh tế khu vực;
- H3. Phát triển hoạt động vận tải khu vực;
- H4. Phong cách phục vụ của đơn vị quản lý, khai thác;
- H5. Dịch vụ, tiện ích trên tuyến.

*3.2.7.3 Một số ý kiến khác của các đối tượng khảo sát:*

Ngoài những yếu tố có sẵn trong bảng câu hỏi, các đối tượng khảo sát còn được hỏi về những vấn đề khác liên quan đến tuyến đường, kết quả thu được một số ý kiến đóng góp của người dân như sau:

- Vấn đề đường dân sinh: cần làm thêm đường dân sinh khu vực Long Thành, đối với một số đoạn đường dân sinh hiện hữu cần mở rộng thêm để phục vụ nhu cầu đi lại của người dân, tránh trường hợp người dân đi lên đường cao tốc.
- Hệ thống thoát nước các đoạn hầm chui kém: thường xảy ra ngập úng, sạt lở hai bên đường khi trời mưa.
- Trồng thêm cây xanh, công viên, đặc biệt tại các khu giao lộ như Mai Chí Thọ - Nguyễn Thị Định.
- Biển báo: Cần có biển báo đoạn rẽ xuống tại đường Đồng Đa, biển báo cần rõ ràng hơn tại Mai Chí Thọ - Lương Định Của.
- Đèn tín hiệu giao thông: cần thêm các đèn điều tiết giao thông tại các điểm ngoài vòng xoay và tại điểm nhà thờ Xuân Long.

- Cần có công an giao thông điều tiết tại các điểm giao cắt (giao lộ Mai Chí Thọ - Nguyễn Thị Định) để tránh ùn tắc giao thông.
- Phân luồng cao tốc vào cầu Bà Đạt.
- Cần có trạm xe buýt và trạm dừng xe. Xây thêm cầu vượt qua đường cao tốc.
- Cần đường vào chợ Xuân Thạnh, rút ngắn con lươn đầu tuyến.

### **3.3. Kết quả phân tích và đánh giá các chỉ tiêu hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án**

#### **3.3.1. Sự đánh giá của người dân và doanh nghiệp về các lợi ích kinh tế - xã hội mang tính định tính của dự án**

Từ quá trình khảo sát, phân tích dữ liệu và kết quả nghiên cứu ở chương 3, có thể rút ra kết luận về những tác động kinh tế - xã hội của dự án đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây như sau:

##### *3.3.1.1 Tác động đối với người dân*

Tác động chủ yếu đối với những hộ dân sinh sống trong khu vực tuyến đường là tác động tích cực, bao gồm bốn lĩnh vực:

##### *1. Việc làm, dân trí*

Đây là nhân tố tác động giải thích được nhiều nhất sự biến thiên của tất cả các biến trong thang đo người dân (28.38%) (bảng 3.30)

Lợi ích này có được trực tiếp từ nhu cầu khai thác, quản lý tuyến đường. Công việc từ các bộ phận: thu phí, quản lý, dịch vụ,... trên tuyến đều lấy nguồn lao động từ con em các hộ dân khu vực dọc tuyến. Bên cạnh đó, khi có tuyến đường mới với nhiều yếu tố thuận lợi hơn thì các doanh nghiệp sản xuất trong khu vực cũng mở rộng quy mô hoạt động và có thêm các doanh nghiệp mới, từ đó tạo công ăn việc làm nhiều hơn cho người lao động địa phương, góp phần giảm tỷ lệ thất nghiệp.

Đồng thời, việc tiếp cận tuyến đường cao tốc thuận tiện nhờ hệ thống đường gom, cầu vượt, hầm chui, khoảng cách với TP. Hồ Chí Minh và các vùng lân cận được rút ngắn tạo điều kiện nâng cao trình độ dân trí cho người dân trong vùng.

Mặc dù đơn vị quản lý khai thác có người con em các hộ dân trong vùng, song mối quan hệ giữa đơn vị với người dân chưa thực sự thân thiện, thể hiện qua sự đánh giá yếu tố này của đa số người dân ở mức 3 – không ý kiến gì (bảng 3.24).

##### *2. An ninh, quốc phòng*



An ninh, quốc phòng được củng cố, sự đoàn kết gắn bó trong khu dân cư tăng thêm, tuy nhiên mức độ củng cố, tăng thêm không nhiều. Điều này thể hiện thông qua sự đánh giá ba yếu tố lợi ích con của nhân tố này (B10, B11, B12) ở mức 2.42 đến 2.67- nằm giữa mức đồng ý và không ý kiến (bảng 3.24).

### 3. *Văn hóa, giáo dục, du lịch*

Trong nhóm này, yếu tố lợi ích được sự đồng tình của đại đa số người dân là “rút ngắn thời gian di chuyển”, cùng với các yếu tố như mảng xanh nhiều, cảnh quan đẹp đã và sẽ thu hút khách du lịch, tạo điều kiện giao lưu, kết nối về văn hóa, giáo dục và phát triển các dịch vụ du lịch của các địa phương.

### 4. *Kinh tế*

Nhóm lợi ích này tương chừng như là tác động chủ yếu của tuyến đường đến người dân nhưng lại được đánh giá không cao. Ba trong bốn yếu tố con là: “tăng thu nhập từ các dịch vụ bán hàng trên tuyến đường”, “Tăng giá nhà, đất khu vực lân cận”, “Thúc đẩy sản xuất nông nghiệp phát triển” có mức độ đồng tình rất thấp từ phía người dân (giá trị trung bình từ 2.69 -> 2.91 – rất gần với “không ý kiến gì”) (bảng 3.24)

#### 3.3.1.2 *Tác động đối với các doanh nghiệp*

##### 1. *Tăng doanh thu, giảm chi phí cho các doanh nghiệp vận tải:*

Đây là nhân tố giải thích được nhiều nhất (44.9%/ 73.6%) sự biến thiên của các biến trong thang đo và là nhóm lợi ích nhận được sự đồng tình của hầu hết các doanh nghiệp được khảo sát (bảng 3.36)

Doanh thu tăng từ việc: tăng lượng hàng hóa và hành khách vận chuyển, rút ngắn thời gian quay đầu xe. Chi phí giảm do: giảm chi phí nhiên liệu, chi phí điều hành, giảm chi phí bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện, giảm chi phí công quyền,... Rõ ràng đây là lợi ích không nhỏ đối với các doanh nghiệp vận tải.

##### 2. *Phát triển kinh tế khu vực*

Dự án trải dài trên địa bàn ba tỉnh, thành phố: TP.Hồ Chí Minh - Đồng Nai – Bà Rịa Vũng Tàu), sau khi đi vào hoạt động sẽ góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế cả khu vực trọng điểm phía Nam. Từ đây, hàng loạt các dự án quan trọng của đất nước và khu vực được khởi động như dự án sân bay quốc tế Long Thành, cảng Cái Mép, Khu đô thị mới Nhơn Trạch.

##### 3. *Phát triển hoạt động vận tải khu vực*

Tiết kiệm thời gian đi lại của hành khách, giảm áp lực cho các tuyến đường lân cận, giảm chi phí phương tiện, giảm tai nạn giao thông,... là những lợi ích mà tuyến đường mang lại cho hoạt động vận tải khu vực. những yếu tố này được các doanh nghiệp đồng thuận ở mức “đồng ý” (bảng 3.25)

#### 4. *Phong cách phục vụ của đơn vị quản lý khai thác*

Thái độ phục vụ của nhân viên phòng vé cũng như mối quan hệ của đơn vị quản lý khai thác với hành khách là chủ các phương tiện vận tải là một yếu tố ảnh hưởng đến lợi ích khai thác của tuyến đường. Tuy nhiên yếu tố này chưa nhận được đánh giá khả quan từ phía khách hàng (mức trung bình 2.61 -> 2.65 gần với “không có ý kiến gì”) (bảng 3.25)

#### 5. *Dịch vụ, tiện ích trên tuyến*

Đó là dịch vụ hỗ trợ, ứng cứu sự cố, hệ thống đảm bảo giao thông (biển báo, đèn tín hiệu, đèn chiếu sáng,...), cảnh quan, cây xanh trên tuyến. Những yếu tố này chưa đủ làm hài lòng các khách hàng khi đánh giá của họ ở mức 2.32 -> 2.46 (bảng 3.25)

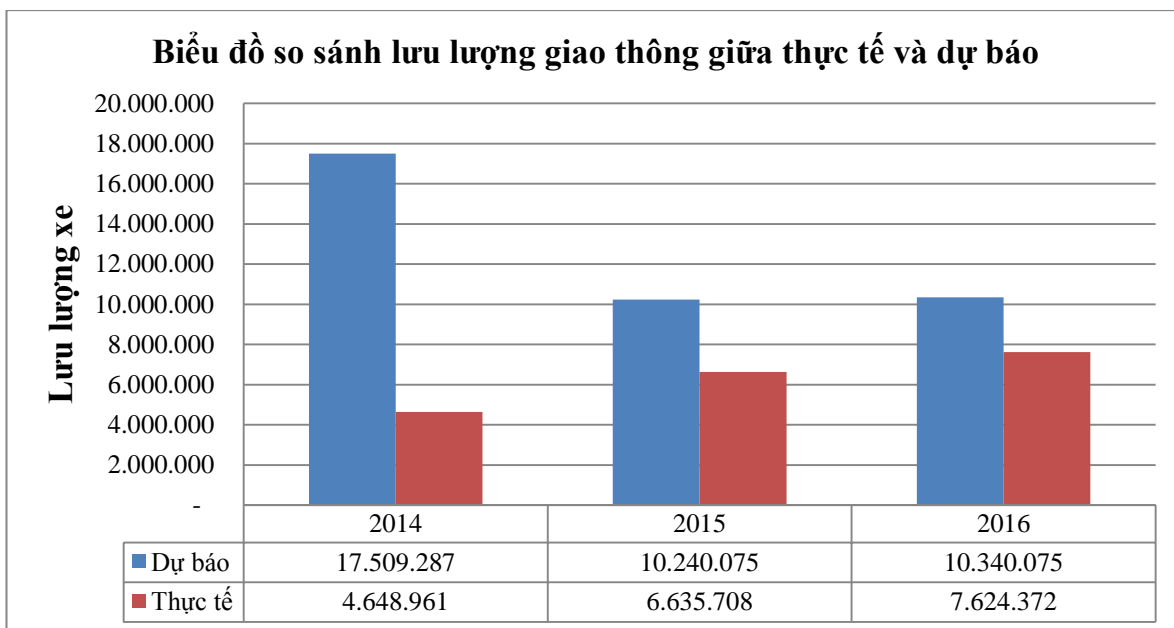
#### 6. *Các yếu tố tiêu cực*

Ngoài những tác động tích cực ở trên, các yếu tố tiêu cực từ K23 đến K26 nhận được sự đồng tình của đa số người được hỏi, tức là họ cho rằng việc hình thành tuyến đường làm tăng chi phí vận chuyển trên các đoạn ngắn trên tuyến, việc thu phí thủ công vẫn gây ùn tắc giao thông. Hệ thống đường gom, đường dẫn chưa thuận tiện, và tuy chiều dài tuyến khá lớn nhưng chưa có trạm dừng nghỉ cho hành khách và các phương tiện.

### 3.3.2. *Kết quả tính toán và đánh giá các chỉ tiêu lợi ích kinh tế - xã hội mang tính định lượng của dự án*

#### 3.3.2.1 *Đánh giá lưu lượng giao thông trên tuyến sau 3 năm khai thác*

Đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây được đánh giá là tuyến đường huyết mạch kết nối giao thông xuyên suốt các tỉnh thuộc vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, do đó nhu cầu vận chuyển được kỳ vọng hoạt động trên đường rất cao, thu hút các phương tiện giao thông đi lại. Để đưa ra nhận định rõ ràng về hiệu quả kinh tế và tác động đời sống xã hội đạt được, ta tiến hành so sánh lưu lượng giao thông trong giai đoạn lập dự án đầu tư tuyến đường cao tốc Tp.Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây và thực tế sau 3 năm đưa vào khai thác sử dụng, số liệu thu thập được như sau:



**Hình 3.1:** Biểu đồ so sánh lưu lượng giao thông dự báo và thực tế

Đánh giá số liệu thu được trong hình 4.1, tình hình khai thác tuyến đường thực tế không đáp ứng mức mong đợi theo dự báo. Cụ thể, lưu lượng xe hoạt động trên tuyến thấp hơn nhiều lần so với dự báo trong giai đoạn lập dự án (năm 2014 chỉ đạt 26%, năm 2015 đạt 52% so với dự báo, năm 2016 đạt 73,7% so với dự báo) dẫn đến hoạt động khai thác tuyến đường có thể xem như chưa đáp ứng mong đợi về mặt kinh tế.

Những yếu tố ảnh hưởng đến lưu lượng xe thực tế sơ bộ có thể xác định như sau:

- Số liệu dự báo lưu lượng xe và mức độ tăng trưởng quá lạc quan, chưa lường trước các hạn chế có thể tác động đến khả năng thu hút xe di chuyển trên tuyến mới.
- Chi phí phương tiện phải trả cho nhà cung cấp, khai thác tuyến đường (giá vé) thực tế cao hơn so với báo cáo đầu tư (mức 40.000 đồng/xe 4 chỗ so với mức giá 20.000 đồng cho xe quy đổi).
- Một số dự án lớn có khả năng thu hút lượng xe đi vào tuyến đường cao tốc không triển khai được theo quy hoạch như dự án Sân bay Long Thành, dự án phát triển đô thị vệ tinh Nhơn Trạch, hệ thống cảng Cái Mép, Tân Thành khai thác chưa hiệu quả... cũng làm ảnh hưởng lớn đến việc sai khác giữa số liệu theo dự án và số liệu thực tế.
- Việc đưa vào khai thác nút giao quận 2 chậm, thiếu đồng bộ trong việc khai thác tuyến dẫn đến hạn chế thu hút các phương tiện di chuyển trên tuyến.

- Có sự khác biệt về mốc thời gian khai thác của dự án: Trong giai đoạn lập dự án đầu tư, thời gian bắt đầu khai thác tuyến đường cao tốc được tính từ năm 2010, trong thực tế, thời điểm bắt đầu khai thác là đầu năm 2014 dẫn đến chênh lệch trong kết quả tính toán dự báo.

Tuy thực tế lưu lượng xe chưa thật sự đáp ứng kỳ vọng về hiệu quả thu hút giao thông trên tuyến cao tốc trong giai đoạn sau 3 năm đưa vào khai thác sử dụng, nhưng khả năng giao thương, đáp ứng đời sống người dân và hiệu quả vận tải mang lại từ dự án là rất lớn.

### 3.3.2.2 Lợi ích do tiết kiệm chi phí khai thác của phương tiện

Chi phí vận hành xe được tính theo giá trị kinh tế (tức là giá tài chính trừ đi các khoản thuế nộp vào ngân sách). Đối với mỗi loại phương tiện giao thông, chi phí vận hành xe tính bình quân km bằng tổng của chi phí sử dụng xe, xăng dầu, phụ tùng thay thế, bảo trì và tài xế, phụ xế (đối với xe khách và xe tải). Chi phí vận hành này phụ thuộc vào chất lượng đường và vận tốc giao thông. Tiết kiệm trong chi phí vận hành xe (VOC) là loại lợi ích dễ đo lường nhất và thường cũng là quan trọng nhất trong các dự án giao thông. Những khoản tiết kiệm như vậy thường bao gồm chi phí về nhiên liệu và dầu nhớt, lốp, duy tu, khấu hao. Những khoản chi phí này còn phụ thuộc vào cấu trúc hình học của đường (độ dốc dọc, bán kính cong...), tình trạng mặt đường (mức độ lồi lõm hay gồ ghề đường), hành vi của người lái xe và việc kiểm soát giao thông. VOC thường cao hơn trên những con đường dốc, cong, mặt đường gồ ghề và phải đi chậm. Sự thay đổi trong bất kỳ tham số nào nói trên đều dẫn đến sự thay đổi trong chi phí vận hành xe.

Đường cao tốc được thiết kế để các phương tiện lưu thông với vận tốc cao hơn so với các tuyến đường thông thường (bảng 4.3). Với chiều dài quãng đường khi đi từ nút giao quận 2 (TP.HCM) đến Long Thành theo tuyến cao tốc: 23km, theo tuyến Xa lộ Hà Nội – Quốc lộ 51B: 40km; quãng đường đi từ Quận 2 – Dầu Giây khi đi trên cao tốc: 55km, khi đi trên Quốc lộ 1: 70km. Khi dự án cao tốc Tp.Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây được đưa vào khai thác sử dụng, vận tốc khai thác trên tuyến cao tốc này sẽ cao hơn rất nhiều so với vận tốc khai thác trên quốc lộ 1 và quốc lộ 51 hiện hữu, do đó sẽ làm giảm chi phí khai thác của phương tiện, thu được lợi ích từ việc tiết kiệm chi phí khai thác.

Bảng 3.37. Vận tốc xe chạy trên QL1 hiện hữu và trên đường cao tốc

Loại xe	Vận tốc trên QL1 (Km/h)	Vận tốc trên đường cao tốc (Km/h)
<input type="checkbox"/> Xe con	80	100
<input type="checkbox"/> Xe 12 chỗ	80	90
<input type="checkbox"/> Xe khách	70	80
<input type="checkbox"/> Xe tải nhẹ	70	80
<input type="checkbox"/> Xe tải nặng	60	80
<input type="checkbox"/> Xe kéo móc	50	60

Bảng 3.38. Bảng tổng hợp tiết kiệm chi phí khai thác phương tiện

Đơn vị tính: đồng

STT	Loại phương tiện	Lợi ích thu được do tiết kiệm chi phí khai thác		
		Đi Long Thành	Đi Dầu Giây	
2014	1	Xe con	363.695.690.930	
	2	Xe khách nhỏ	114.347.442.502	
	3	Xe khách lớn	59.796.868.152	
	4	Xe tải trung	10.739.423.472	
	5	Xe tải nặng	18.928.424.874	
	<b>Tổng</b>		<b>567.507.849.930</b>	
	<b>Tổng năm 2014</b>		<b>567.507.849.930</b>	
2015	1	Xe con	393.512.654.988	115.325.376.736
	2	Xe khách nhỏ	135.962.913.765	42.311.602.475
	3	Xe khách lớn	75.373.805.873	46.187.102.954
	4	Xe tải trung	37.258.879.044	22.237.477.391
	5	Xe tải nặng	63.607.782.632	15.255.661.986
	<b>Tổng</b>		<b>705.716.036.302</b>	<b>241.317.221.542</b>
	<b>Tổng năm 2015</b>		<b>947.033.257.844</b>	
	1	Xe con	432.862.798.784	126.857.549.696
	2	Xe khách nhỏ	149.559.496.329	46.542.691.229
	3	Xe khách lớn	82.910.987.280	50.805.813.249
	4	Xe tải trung	40.984.717.762	24.461.235.770
	5	Xe tải nặng	69.968.598.843	16.781.238.401
	<b>Tổng</b>		<b>776.286.598.998</b>	<b>265.448.528.346</b>
	<b>Tổng năm 2016</b>		<b>1.041.735.127.344</b>	
	<b>Tổng cộng</b>		<b>2.556.276.235.118</b>	

Bảng tính chi tiết chi phí tiết kiệm trong khai thác phương tiện vận tải ( Phụ lục số 1)

Sau 3 năm tuyến cao tốc đưa vào khai thác sử dụng, các phương tiện di chuyển trên tuyến cao tốc thay thế các tuyến đường hiện hữu tiết kiệm chi phí khai thác phương tiện hơn 2,556 tỷ đồng, cụ thể như sau:

+ Năm 2014: các phương tiện di chuyển từ Quận 2 - Long Thành tiết kiệm chi phí khai thác hơn 567,5 tỷ đồng.

+ Năm 2015: Các phương tiện di chuyển từ Quận 2 – Long Thành tiết kiệm hơn 705,7 tỷ đồng; từ Quận 2 – Dầu Giây tiết kiệm hơn 241,3 tỷ đồng.

+ Năm 2016: Các phương tiện di chuyển từ Quận 2 – Long Thành tiết kiệm hơn 776,3 tỷ đồng; từ Quận 2 – Dầu Giây tiết kiệm hơn 265,4 tỷ đồng.

Chi phí khai thác của phương tiện giảm chủ yếu thu được từ việc giảm được chi phí nhiên liệu tiêu thụ và giảm chi phí sửa chữa, bảo dưỡng thường xuyên, các lợi ích trên thu được do các phương tiện hoạt động trên tuyến cao tốc có thể tăng tốc độ di chuyển, vận tốc ổn định, không có sự biến thiên lớn, mặt đường bằng phẳng, độ dốc dọc thấp, số lượng đường cong trên tuyến giảm, các phương tiện hoạt động êm ái, nhịp nhàng.

### 3.3.2.3 Tiết kiệm chi phí thời gian đi lại

Khi lưu thông trên trên đường cao tốc, tốc độ lưu thông của phương tiện được tăng lên, hoạt động đạt mức năng suất của máy, tiết kiệm nhiên liệu, đồng thời, thời gian của chuyến đi giảm xuống đáng kể. Quỹ thời gian tiết kiệm được của hành khách đi lại và hàng hóa vận chuyển có tác dụng làm tăng thu nhập của con người, thời gian tiết kiệm được dùng để sản xuất các sản phẩm kinh tế khác tạo điều kiện thúc đẩy kinh tế quốc gia phát triển.

#### ❖ Tiết kiệm thời gian đi lại hành khách

Thời gian đi lại tính cho lái xe và hành khách, giá trị thời gian tiết kiệm tính trên cơ sở thu nhập của các đối tượng tham gia giao thông. Giá trị thời gian được tính trên cơ sở GDP đầu người 64 triệu đồng/người/năm (theo số liệu thống kê các tỉnh thuộc khu vực Đông Nam Bộ). Giá trị thời gian trung bình của mỗi người là 26.403 đồng/giờ tại thời điểm năm 2014. Giá trị này sẽ tăng theo tốc độ phát triển kinh tế trong khu vực. Giá trị tiết kiệm thời gian đạt được là hiệu của giá trị thời gian trên QL1 hiện hữu và giá trị thời gian trên đường cao tốc hình thành.

Bảng 3.39 : Tổng hợp tiết kiệm chi phí thời gian đi lại hành khách năm 2014

STT	Loại xe	Số người quy đổi mỗi xe (người)	2014		
			Lưu lượng xe hoạt động	Tổng số người	Tiết kiệm (tỷ đồng)
1	Xe con	2,50	3.341.462	8.353.655	110,28
2	Xe khách nhỏ	10	812.111	8.121.110	107,21
3	Xe khách lớn	30	308.310	9.249.300	122,10
4	Xe tải trung	1,5	75.544	113.316	1,50
5	Xe tải nặng	1,5	111.534	167.301	2,21
<b>Tổng</b>					<b>343,30</b>

Bảng 3.40: Tổng hợp tiết kiệm chi phí thời gian đi lại hành khách năm 2015

STT	Loại xe	Số người quy đổi mỗi xe (người)	Trạm Long Phước			Trạm Dầu Giây		
			Lưu lượng xe hoạt động	Tổng số người	Tiết kiệm (tỷ đồng)	Lưu lượng xe hoạt động	Tổng số người	Tiết kiệm (tỷ đồng)
1	Xe con	2,50	3.615.406	9.038.515	119,32	760.634	1.901.585	75,31
2	Xe khách nhỏ	10	965.627	9.656.270	127,48	214.811	2.148.110	85,07
3	Xe khách lớn	30	388.624	11.658.720	153,91	172.421	5.172.630	204,86
4	Xe tải trung	1,5	155.521	233.282	3,08	111.978	167.967	6,65
5	Xe tải nặng	1,5	185.832	278.748	3,68	64.854	97.281	3,85
<b>Tổng</b>					<b>407,47</b>			<b>375,75</b>

Bảng 3.41: Tổng hợp tiết kiệm chi phí thời gian đi lại hành khách năm 2016

STT	Loại xe	Số người quy đổi mỗi xe (người)	Trạm Long Phước			Trạm Dầu Giây		
			Lưu lượng xe hoạt động	Tổng số người	Tiết kiệm (tỷ đồng)	Lưu lượng xe hoạt động	Tổng số người	Tiết kiệm (tỷ đồng)
1	Xe con	2,5	3.976.947	9.942.367	131	836.697	2.091.744	83
2	Xe khách nhỏ	10	1.062.190	10.621.897	140	236.292	2.362.921	94
3	Xe khách lớn	30	427.486	12.824.592	169	189.663	5.689.893	225
4	Xe tải trung	1,5	288.298	432.447	6	123.176	184.764	7
5	Xe tải nặng	1,5	412.283	618.425	8	71.339	107.009	

							4
<b>Tổng</b>				<b>455</b>			<b>413</b>

**Bảng tính chi tiết tiết kiệm chi phí thời gian đi lại của hành khách (Phụ lục số 2)**

*Bảng 3.42: Bảng tổng hợp tiết kiệm chi phí thời gian đi lại hành khách*

STT	NĂM	GIÁ TRỊ (tỷ đồng)
1	Năm 2014	343,30
2	Năm 2015	783,21
3	Năm 2016	868,98
	<b>Cộng</b>	<b>1.994,49</b>

❖ **Tiết kiệm thời gian vận chuyển hàng hóa**

Tuyến đường cao tốc Tp.HCM - Long Thành – Dầu Giây đã giảm cự ly và thời gian di chuyển từ các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long, TP Hồ Chí Minh đi các tỉnh miền đông, miền trung và Tây Nguyên. Đơn cử, theo lộ trình TP Hồ Chí Minh - Long Thành, di chuyển theo đường cũ mất 40 km, thời gian đi 1 giờ 40 phút; trong khi chạy tuyến cao tốc HLD, quãng đường chỉ còn 24 km, thời gian đi 20 phút. Tương tự, từ TP Hồ Chí Minh đi Dầu Giây, di chuyển theo đường cũ là 70 km, thời gian 3 giờ; chạy tuyến cao tốc chỉ còn 55 km và đi trong vòng 1 giờ.

Từ việc rút ngắn thời gian đi lại giúp các doanh nghiệp vận tải tăng cường khả năng quay vòng đầu xe, khả năng lưu thông hàng hóa và vận chuyển hành khách giữa các tỉnh trong khu vực, nhất là hàng hóa từ cảng Cát Lái (TP Hồ Chí Minh) đến khu công nghiệp ở các huyện Long Thành, Nhơn Trạch (Đồng Nai), cũng như vận chuyển hành khách từ các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long, TP Hồ Chí Minh đến các địa điểm du lịch như Vũng Tàu, Phan Thiết, Đà Lạt. Từ đó, các DN vận tải, DN sản xuất tiết giảm được chi phí vận chuyển hàng hóa và hành khách khi đi trên đường cao tốc HLD từ TP Hồ Chí Minh đến Long Thành, Vũng Tàu và Dầu Giây so với khi di chuyển trên lộ trình xa lộ Hà Nội - quốc lộ 1. Theo tính toán sơ bộ, khi đi từ An Phú (quận 2, TP Hồ Chí Minh) đến ngã ba Dầu Giây, DN có thể giảm 30% chi phí nhiên liệu; đi từ An Phú đến ngã ba Long Thành giảm 20% chi phí nhiên liệu. Như vậy, mục tiêu giảm khoảng cách giữa các tỉnh thuộc khu vực đồng bằng sông Cửu Long với các tỉnh miền đông, miền trung, cung cấp tiêu chuẩn kỹ thuật cao hơn cho giao thông, lưu thông với tốc độ



nhanh hơn và an toàn hơn; giải quyết nhu cầu cấp bách về giao thông trên quốc lộ 1, đoạn Đồng Nai - TP Hồ Chí Minh đã được tuyến cao tốc HLD giải quyết một cách hiệu quả.

#### *3.3.2.4 Giảm thiểu tỷ lệ tai nạn giao thông*

Các phương tiện di chuyển, hoạt động trên tuyến cao tốc với tốc độ tương đối ổn định, đồng thời, hệ thống cao tốc được đầu tư xây dựng với chất lượng cao, hệ thống phân làn, phân tuyến đáp ứng an toàn trong quá trình vận hành, không có xe máy hoạt động nên vấn đề an toàn giao thông được tăng cao hơn so với việc vận chuyển trên những tuyến đường hiện hữu như Quốc lộ 1, Quốc lộ 51, Xa lộ Hà nội. Ngoài ra, các phương tiện di chuyển trên tuyến cao tốc góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông cho các tuyến lân cận và tai nạn giao thông trong nội bộ khu vực.

Tuyến HLD được đưa vào sử dụng cũng đã góp phần giảm tai nạn giao thông và tắc đường nghiêm trọng thường xuyên xảy ra tại cửa ngõ phía đông bắc đoạn TP Hồ Chí Minh - Biên Hòa trước đây.

#### *3.3.2.5 Phát triển kinh tế vùng*

Việc vận hành tuyến cao tốc HLD sẽ thúc đẩy nhiều ngành kinh tế phát triển, đặc biệt các ngành kinh tế, vận tải và du lịch sẽ được hưởng lợi nhiều nhất. Từ mối quan hệ tương hỗ, giao thương qua lại ở những địa phương năng động khu vực Đông Nam Bộ cũng như các địa phương khác, nền kinh tế, hoạt động du lịch tại các địa phương sẽ năng động hơn, tạo ra nhiều việc làm mới cho người dân địa phương khi các lĩnh vực, ngành nghề được kích thích phát triển. Với việc hỗ trợ về mặt thời gian khi tuyến cao tốc đi vào hoạt động, giao thương, thương mại giữa các địa phương sẽ trở nên sôi động hơn. Đó là cơ sở để đánh giá về sự năng động của nền kinh tế vùng Đông Nam Bộ cũng như các khu vực khác trên cơ sở cầu nối là hạ tầng giao thông được kết nối và hoàn thiện.

Đối với du lịch, cự ly và thời gian di chuyển giữa TP Hồ Chí Minh đến các địa điểm du lịch (Vũng Tàu, Đà Lạt, Phan Thiết và đồng bằng sông Cửu Long) khi hoạt động trên đường cao tốc HLD được rút ngắn nên lưu lượng khách du lịch tăng đáng kể. Theo thống kê của Tổng cục du lịch, trong quý I/2015, lượng du khách đến Bình Thuận đạt hơn 997,8 nghìn lượt khách, tăng 6,15%; doanh thu đạt 2.060 tỷ đồng, tăng

12,83% so cùng kỳ. Tương tự, trong bốn tháng đầu năm nay, thành phố du lịch Đà Lạt (Lâm Đồng) đón gần 1,7 triệu lượt khách (tăng 7% so cùng kỳ); Bà Rịa - Vũng Tàu đón 1,22 triệu lượt khách (tăng 21,79%).

Dự án cao tốc đưa vào hoạt động còn thúc đẩy sự phát triển của các đô thị vệ tinh của TP. Hồ Chí Minh như Long Thành, Nhơn Trạch, Gò Dầu, Phú Mỹ, giảm bớt áp lực giao thông liên thành phố đối với trung tâm TP Hồ Chí Minh. Trong thời gian tới, tuyến đường còn thúc đẩy công tác xây dựng sân bay quốc tế Long Thành, đáp ứng nhu cầu phát triển ngành hàng không và hội nhập quốc tế. Sau khi xây dựng hoàn chỉnh, đường cao tốc HLD sẽ cùng tồn tại với các trục giao thông chính gồm các quốc lộ 1, 51, 52, 13, 14, 20, hệ thống giao thông đường sông, đường biển, đường hàng không và các tuyến cao tốc Dầu Giây - Đà Lạt, Dầu Giây - Phan Thiết, Biên Hòa - Vũng Tàu. Trong giai đoạn 2017-2020, khi hệ thống đường vành đai TP Hồ Chí Minh, đường đô thị, cao tốc (Bến Lức - Long Thành, Trung Lương - Mỹ Thuận), dự án mở rộng quốc lộ 51 hoàn thành, lượng xe lưu thông trên tuyến trục chính TP Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây sẽ tăng mạnh, số tiền tiết kiệm, làm lợi cho DN và xã hội sẽ tăng mạnh, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh khu vực.

### **Kết luận và kiến nghị**

Đường cao tốc TP.HCM- Long Thành- Dầu Giây là dự án đặc biệt quan trọng thuộc dự án xây dựng đường cao tốc Bắc – Nam. Đây là dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc với thiết kế hiện đại hàng đầu Việt Nam, xây dựng theo các công nghệ tiên tiến quốc tế. Việc đưa dự án vào khai thác sử dụng đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng cao, đảm bảo giao thông thông suốt trên trục đường huyết mạch theo đà tăng trưởng của khu vực.

Ngoài những lợi ích về mặt tài chính của dự án, tuyến đường là tiền đề cho sự phát triển kinh tế - xã hội, an ninh quốc phòng các tỉnh có tuyến đường đi qua nói riêng và khu tam giác kinh tế trọng điểm Đông Nam Bộ nói chung.

Từ khi tuyến đường cao tốc đi vào hoạt động, cuộc sống người dân trong khu vực được cải thiện về nhiều mặt, nâng cao dân trí, tiếp cận dễ dàng hơn với các dịch vụ an sinh xã hội. Đồng thời các doanh nghiệp vận tải và doanh nghiệp sản xuất khác cũng được hưởng lợi từ hoạt động khai thác tuyến đường và các lợi ích khác do dự án mang

lại. Dự án cũng là cầu nối thúc đẩy kinh tế khu vực phát triển, thu hút đầu tư, mang đến nhiều cơ hội đưa địa bàn khu vực phát triển ngang tầm với các vùng nội ô.

Thông qua khảo sát phỏng vấn trực tiếp các hộ dân cư trú trong khu vực ảnh hưởng của tuyến nhằm đánh giá các lợi ích định tính và thu thập dữ liệu tính toán các chỉ tiêu lợi ích định lượng, có thể đưa ra những kết luận chung về lợi ích kinh tế - xã hội của dự án đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây như sau:

- **Nhóm nhân tố : Việc làm, dân trí**

Đây là nhóm nhân tố được sự đánh giá và tán đồng nhiều nhất của người dân với các nhân tố con là (1) *Tạo việc làm trực tiếp cho con em các hộ dân xung quanh tuyến đường cao tốc bằng cách tham gia các hoạt động khai thác, quản lý đường* và (2) *Giảm tỷ lệ thất nghiệp do tạo được nhiều việc làm từ nhu cầu của các doanh nghiệp trong khu vực ảnh hưởng của tuyến đường.*

- **Nhóm nhân tố : An ninh, quốc phòng**

Nhóm nhân tố về tăng cường tình hình trật tự an ninh trên địa bàn cũng như nâng cao khả năng quốc phòng cũng được người dân đánh giá cao thông qua các nhân tố con là (1) *Giảm trộm cắp và các tệ nạn xã hội* và (2) *Tăng cường an ninh trật tự, đoàn kết trong khu dân cư.*

An ninh, quốc phòng được giữ vững cũng là điều kiện môi trường vô cùng thuận lợi cho các doanh nghiệp hoạt động, sản xuất kinh doanh ổn định trong khu vực.

- **Nhóm nhân tố : Văn hóa, giáo dục, du lịch**

Trong nhóm này, yếu tố lợi ích được sự đồng tình của đại đa số người dân là “*rút ngắn thời gian di chuyển*”, cùng với các yếu tố như mảng xanh nhiều, cảnh quan đẹp đã và sẽ thu hút khách du lịch, tạo điều kiện giao lưu, kết nối về văn hóa, giáo dục và phát triển các dịch vụ du lịch của các địa phương.

Văn hóa, giáo dục, du lịch được thúc đẩy cũng là cơ hội phát triển của nhiều doanh nghiệp vận tải hành khách và doanh nghiệp dịch vụ đang hoạt động khai thác tuyến đường và các khu vực lân cận như Đồng Nai, Bà Rịa – Vũng Tàu.

- **Nhóm nhân tố: Kinh tế**

**Đối với người dân khu vực:** sự tác động về mặt kinh tế của các hộ dân sinh sống trong khu vực là không đáng kể, thông qua kết quả đánh giá đối với các yếu tố con (1)

*Tiết kiệm chi phí đi lại (2) Tăng thu nhập từ các dịch vụ bán hàng trên tuyến đường và (3) Tăng giá nhà, đất khu vực lân cận* là khá thấp.

**Đối với các doanh nghiệp:** việc đưa tuyến đường cao tốc vào khai thác tác động rõ rệt nhất đến doanh nghiệp vận tải là **Tăng doanh thu, giảm chi phí hoạt động của doanh nghiệp**, khi số lượng hành khách đi lại nhiều hơn (nhờ thời gian di chuyển ít hơn), chi phí giảm do chất lượng mặt đường tốt hơn, quãng đường ngắn hơn... Cụ thể chi phí tiết kiệm được do giảm chi phí khai thác phương tiện hoạt động trên tuyến quy đổi ra tiền là hơn **1.514,5 tỷ đồng**. Đồng thời qua khảo sát, nhóm yếu tố này cũng nhận được sự đồng tình của hầu hết các doanh nghiệp. Mức độ đồng ý với các nhân tố con (1) *Doanh thu vận tải tăng do lượng hàng hóa, hành khách vận chuyển trên tuyến tăng (2) Doanh thu vận tải tăng do rút ngắn thời gian quay đầu xe và (3) Giảm tiêu hao nhiên liệu và hao mòn xe* là rất cao.

- **Nhóm nhân tố: Phát triển hoạt động vận tải khu vực**

Kết quả khảo sát cho thấy các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp vận tải rất đồng ý với nhận định này. Các nhân tố con được nhiều sự “đồng ý” là (1) *Tiết kiệm thời gian đi lại của hành khách (2) Tiết kiệm thời gian vận chuyển hàng hóa và (3) Thu hút lưu lượng giao thông, giảm áp lực xe cho các tuyến đường lân cận*.

Con số định lượng cụ thể lợi ích thu được từ việc tiết giảm thời gian đi lại của hành khách trên tuyến tính đổi ra là **1.994,49 tỷ đồng**.

Ngoài ra, bên cạnh những tác động tích cực như trên, dự án cũng mang lại những sự bất tiện và tồn tại nhiều hạn chế. cụ thể là:

(1) *Tăng chi phí vận chuyển trong các tuyến đường ngắn*

(2) *Ùn tắc tại các trạm thu phí do việc tổ chức thu phí thủ công*

(3) *Chưa có trạm nghỉ, dừng cho phương tiện và hành khách,*

(4) *Hệ thống đường gom, đường dẫn còn chưa hợp lý.*

(4) *Lưu lượng xe thực tế không đạt được như mong đợi. (Nguyên nhân đã được phân tích ở trên)*

Tóm lại, xét cả về mặt định tính và định lượng đều cho thấy lợi ích mà dự án mang lại là không hề nhỏ, tác động tích cực đến hầu hết các hoạt động kinh tế - xã hội trên địa

bàn, dù mới đưa vào khai thác được 3 năm. Tổng lợi ích thu được do tiết kiệm chi phí khi vận hành đường cao tốc lên đến **2.556 tỷ đồng** góp phần tăng lợi ích của các cá nhân, tổ chức và ngân sách nhà nước. Đây là số liệu khả quan và rất quan trọng, thể hiện tính hiệu quả và ưu việt của việc đầu tư xây dựng và đưa đường cao tốc vào khai thác sử dụng. Dự báo trong thời gian tới, với lưu lượng hoạt động ngày càng tăng thêm, lợi ích thu được sẽ duy trì ở mức ổn định theo đà phát triển, mang lại nhiều hiệu quả kinh tế - xã hội hơn nữa.

Kiến nghị:

Từ kết quả khảo sát người dân khu vực đường cao tốc và khối doanh nghiệp vận tải hoạt động trên tuyến đường cao tốc cũng như đánh giá về lưu lượng xe thực tế trên tuyến đường so với dự báo trong giai đoạn lập dự án đầu tư, có một số vấn đề cần triển khai như sau:

- Điều chỉnh giá vé để thu hút nhiều hơn lưu lượng xe hoạt động trên tuyến.
- Triển khai và hoàn thiện sớm các vấn đề an toàn giao thông trên tuyến.
- Hoàn thành các hạng mục dang dở như hệ thống thoát nước, đường gom để phục vụ tốt hơn nữa cho nhu cầu người dân sinh sống dọc theo đường cao tốc.

Mặt hạn chế đề tài:

Đề tài đã xác định được những lợi ích thực tế của dự án sau ba năm đi vào khai thác. Tuy nhiên, mặt hạn chế hay những tác động tiêu cực do hoạt động của tuyến cao tốc mang lại thì chưa được nghiên cứu cụ thể. Các nghiên cứu tiếp theo có thể khai thác theo hướng này để có sự đánh giá tổng quan hơn về những tác động của tuyến đường ở cả hai mặt tích cực và tiêu cực.

**TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- Bộ Giao thông vận tải. 2007. Quyết định số 334/QĐ-BGTVT ngày 13/02/2007 về việc phê duyệt đầu tư dự án xây dựng đường cao tốc Tp.Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây.
- Bùi, Ngọc Toàn và Nguyễn, Cảnh Chất. 2008. Quản lý dự án xây dựng, Hà Nội: Nhà xuất bản Giao thông vận tải.
- Công ty Cổ phần Dịch vụ Kỹ Thuật Đường cao tốc Việt Nam. 2016. Báo cáo số liệu lưu lượng xe năm 2014, 2015 và 6 tháng 2016.
- Hoàng, Trọng và Chu, Nguyễn Mộng Ngọc. 2008. Thống kê ứng dụng trong kinh tế - xã hội. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê.
- Ngân hàng Thế giới. 2007. Sổ tay hướng dẫn Chuẩn bị và Thực hiện dự án. Washington DC.
- Nguyễn, Văn Chơn. 2003. Kinh tế đầu tư và xây dựng. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống Kê.
- Nguyễn, Văn Cường và Đinh, Văn Hiệp. 2011. “Bài học cho công tác Phát triển và Quản lý đường bộ thông qua nghiên cứu đánh giá sau Dự án nâng cấp Quốc lộ 5”. Tạp chí Giao thông Vận tải, số 03/2011.
- Thủ tướng Chính phủ. 2007. Văn bản số 56/TTg-CN ngày 10/01/2007 về việc chấp thuận các nội dung chủ yếu của dự án xây dựng đường cao tốc Tp.Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây và giao Bộ GTVT phê duyệt dự án;

**PHỤ LỤC 1**

**BẢNG SO SÁNH CHI PHÍ TIẾT KIỆM  
KHI HOẠT ĐỘNG TRÊN ĐƯỜNG CAO TỐC VÀ ĐƯỜNG QUỐC LỘ**

**Dữ liệu đầu vào:**

- Chiều dài tuyến từ Quận 2 - Long Thành (trạm Long Phước)
  - + Trên tuyến cao tốc: 23km
  - + Tuyến Xa lộ Hà Nội - Quốc lộ 51: 40km
- Chiều dài tuyến từ Quận 2 - Dầu Giây (trạm Dầu Giây)
  - + Trên tuyến cao tốc: 55km
  - + Tuyến Xa lộ Hà Nội - Quốc lộ 1: 70km
- Quãng đường xe hoạt động thông thường trong một ca xe: tuyến cao tốc (500km/ca); tuyến quốc lộ (350km/ca)

**Năm 2014**

**ĐỐI VỚI CÁC PHƯƠNG TIỆN DI CHUYỂN TỪ QUẬN 2 (TP.HCM) - LONG THÀNH**

Đơn vị tính:  
đồng

STT	Loại xe	Tuyến Xa lộ Hà Nội - Quốc lộ 51				Tuyến cao tốc HDG				Lợi ích quy đổi		
		Chi phí ca xe	Chi phí cho 1 km	Chiều dài tuyến (km)	Chi phí 1 lượt di chuyển	Chi phí ca xe	Chi phí cho 1 km	Chiều dài tuyến (km)	Chi phí 1 lượt di chuyển	Tiết kiệm cho 1 lượt di chuyển	Lưu lượng xe	Tiết kiệm chi phí khai thác
(1)	(2)	(3)	(4)=(3)/350	(5)	(6)=(4)*(5)	(6)	(7)=(6)/500	(8)	(9)=(7)*(8)	(10)=(6)-(9)	(11)	(12)=(10)*(11)
1	Xe con	1.482.564	4.236	40	169.436	1.317.231	2.634	23	60.593	108.843	3.341.462	363.695.690.930
2	Xe khách nhỏ	1.906.497	5.447	40	217.885	1.675.711	3.351	23	77.083	140.803	812.111	114.347.442.502
3	Xe khách lớn	2.673.154	7.638	40	305.503	2.425.062	4.850	23	111.553	193.950	308.310	59.796.868.152
4	Xe tải trung	1.928.762	5.511	40	220.430	1.701.496	3.403	23	78.269	142.161	75.544	10.739.423.472
5	Xe tải nặng	2.327.640	6.650	40	266.016	2.093.610	4.187	23	96.306	169.710	111.534	18.928.424.874
<b>Tổng cộng năm 2014</b>												<b>567.507.849.930</b>

Năm 2015

**ĐỐI VỚI CÁC PHƯƠNG TIỆN DI CHUYỂN TỪ QUẬN 2 (TP.HCM) - LONG THÀNH**

Đơn vị tính: đồng

STT	Loại xe	Tuyến Xa lộ Hà Nội - Quốc lộ 51				Tuyến cao tốc HDG				Lợi ích quy đổi		
		Chi phí ca xe	Chi phí cho 1 km	Chiều dài tuyến (km)	Chi phí 1 lượt di chuyển	Chi phí ca xe	Chi phí cho 1 km	Chiều dài tuyến (km)	Chi phí 1 lượt di chuyển	Tiết kiệm cho 1 lượt di chuyển	Lưu lượng xe	Tiết kiệm chi phí khai thác
(1)	(2)	(3)	(4)=(3)/350	(5)	(6)=(4)*(5)	(6)	(7)=(6)/500	(8)	(9)=(7)*(8)	(10)=(6)-(9)	(11)	(12)=(10)*(11)
1	Xe con	1.482.564	4.236	40	169.436	1.317.231	2.634	23	60.593	108.843	3.615.406	393.512.654.988
2	Xe khách nhỏ	1.906.497	5.447	40	217.885	1.675.711	3.351	23	77.083	140.803	965.627	135.962.913.765
3	Xe khách lớn	2.673.154	7.638	40	305.503	2.425.062	4.850	23	111.553	193.950	388.624	75.373.805.873
4	Xe tải trung	1.928.762	5.511	40	220.430	1.701.496	3.403	23	78.269	142.161	262.089	37.258.879.044
5	Xe tải nặng	2.327.640	6.650	40	266.016	2.093.610	4.187	23	96.306	169.710	374.803	63.607.782.632
<b>Tổng</b>												<b>705.716.036.302</b>

**ĐỐI VỚI CÁC PHƯƠNG TIỆN DI CHUYỂN TỪ QUẬN 2 (TP.HCM) - DÀU GIÂY**

Đơn vị tính: đồng

STT	Loại xe	Tuyến Xa lộ Hà Nội - Quốc lộ 1				Tuyến cao tốc HDG				Lợi ích quy đổi		
		Chi phí ca xe	Chi phí cho 1 km	Chiều dài tuyến (km)	Chi phí 1 lượt di chuyển	Chi phí ca xe	Chi phí cho 1 km	Chiều dài tuyến (km)	Chi phí 1 lượt di chuyển	Tiết kiệm cho 1 lượt di chuyển	Lưu lượng xe	Tiết kiệm chi phí khai thác
(1)	(2)	(3)	(4)=(3)/350	(5)	(6)=(4)*(5)	(6)	(7)=(6)/500	(8)	(9)=(7)*(8)	(10)=(6)-(9)	(11)	(12)=(10)*(11)
1	Xe con	1.482.564	4.236	70	296.513	1.317.231	2.634	55	144.895	151.617	760.634	115.325.376.736
2	Xe khách nhỏ	1.906.497	5.447	70	381.299	1.675.711	3.351	55	184.328	196.971	214.811	42.311.602.475
3	Xe khách lớn	2.673.154	7.638	70	534.631	2.425.062	4.850	55	266.757	267.874	172.421	46.187.102.954
4	Xe tải trung	1.928.762	5.511	70	385.752	1.701.496	3.403	55	187.165	198.588	111.978	22.237.477.391
5	Xe tải nặng	2.327.640	6.650	70	465.528	2.093.610	4.187	55	230.297	235.231	64.854	15.255.661.986
<b>Tổng</b>												<b>241.317.221.542</b>



<b>Tổng cộng năm 2015</b>	<b>947.033.257.844</b>
---------------------------	------------------------

Năm 2016

**ĐỐI VỚI CÁC PHƯƠNG TIỆN DI CHUYỂN TỪ QUẬN 2 (TP.HCM) - LONG THÀNH**

Đơn vị tính: đồng

STT	Loại xe	Tuyến Xa lộ Hà Nội - Quốc lộ 51				Tuyến cao tốc HDG				Lợi ích quy đổi		
		Chi phí ca xe	Chi phí cho 1 km	Chiều dài tuyến (km)	Chi phí 1 lượt di chuyển	Chi phí ca xe	Chi phí cho 1 km	Chiều dài tuyến (km)	Chi phí 1 lượt di chuyển	Tiết kiệm cho 1 lượt di chuyển	Lưu lượng xe	Tiết kiệm chi phí khai thác
(1)	(2)	(3)	(4)=(3)/350	(5)	(6)=(4)*(5)	(6)	(7)=(6)/500	(8)	(9)=(7)*(8)	(10)=(6)-(9)	(11)	(12)=(10)*(11)
1	Xe con	1.482.564	4.236	40	169.436	1.317.231	2.634	23	60.593	108.843	3.976.947	432.862.798.784
2	Xe khách nhỏ	1.906.497	5.447	40	217.885	1.675.711	3.351	23	77.083	140.803	1.062.190	149.559.496.329
3	Xe khách lớn	2.673.154	7.638	40	305.503	2.425.062	4.850	23	111.553	193.950	427.486	82.910.987.280
4	Xe tải trung	1.928.762	5.511	40	220.430	1.701.496	3.403	23	78.269	142.161	288.298	40.984.717.762
5	Xe tải nặng	2.327.640	6.650	40	266.016	2.093.610	4.187	23	96.306	169.710	412.283	69.968.598.843
<b>Tổng</b>											<b>776.286.598.998</b>	

**ĐỐI VỚI CÁC PHƯƠNG TIỆN DI CHUYỂN TỪ QUẬN 2 (TP.HCM) - DẦU GIÂY**

Đơn vị tính: đồng

STT	Loại xe	Tuyến Xa lộ Hà Nội - Quốc lộ 1				Tuyến cao tốc HDG				Lợi ích quy đổi		
		Chi phí ca xe	Chi phí cho 1 km	Chiều dài tuyến (km)	Chi phí 1 lượt di chuyển	Chi phí ca xe	Chi phí cho 1 km	Chiều dài tuyến (km)	Chi phí 1 lượt di chuyển	Tiết kiệm cho 1 lượt di chuyển	Lưu lượng xe	Tiết kiệm chi phí khai thác
(1)	(2)	(3)	(4)=(3)/350	(5)	(6)=(4)*(5)	(6)	(7)=(6)/500	(8)	(9)=(7)*(8)	(10)=(6)-(9)	(11)	(12)=(10)*(11)
1	Xe con	1.482.564	4.236	70	296.513	1.317.231	2.634	55	144.895	151.617	836.697	126.857.549.696
2	Xe khách nhỏ	1.906.497	5.447	70	381.299	1.675.711	3.351	55	184.328	196.971	236.292	46.542.691.229
3	Xe khách lớn	2.673.154	7.638	70	534.631	2.425.062	4.850	55	266.757	267.874	189.663	50.805.813.249
4	Xe tải trung	1.928.762	5.511	70	385.752	1.701.496	3.403	55	187.165	198.588	123.176	24.461.235.770

5	Xe tải nặng	2.327.640	6.650	70	465.528	2.093.610	4.187	55	230.297	235.231	71.339	16.781.238.401
<b>Tổng</b>												<b>265.448.528.346</b>
<b>Tổng cộng năm 2016</b>												<b>1.041.735.127.344</b>
<b>Tổng cộng năm 2014+2015+2016</b>												<b>2.556.276.235.118</b>

**PHỤ LỤC 2**

**BẢNG TỔNG HỢP TIẾT KIỆM CHI PHÍ THỜI GIAN ĐI LẠI CỦA HÀNH KHÁCH**

**Dữ liệu đầu vào:**

- GDP bình quân đầu người tỉnh Đồng Nai: 64.000.000 đồng/năm
- Giá trị thời gian 1 hành khách: 26.403 đồng/giờ
- Thời gian tiết kiệm được khi đi trên tuyến cao tốc so với đường hiện hữu:
  - + Trạm Long Phước 0,5 giờ
  - + Trạm Dầu Giây 1,5 giờ

**Năm 2014**

STT	Loại xe	Số người quy đổi mỗi xe (người)	Trạm Long Phước			Trạm Dầu Giây (chưa hoạt động)		
			Lưu lượng xe hoạt động	Tổng số người	Tiết kiệm (tỷ đồng)	Lưu lượng xe hoạt động	Tổng số người	Tiết kiệm (tỷ đồng)
1	Xe con	2,5	3.341.462	8.353.655	110,28			
2	Xe khách nhỏ	10	812.111	8.121.110	107,21			
3	Xe khách lớn	30	308.310	9.249.300	122,1			
4	Xe tải trung	1,5	75.544	113.316	1,5			
5	Xe tải nặng	1,5	111.534	167.301	2,21			
<b>Tổng năm 2014</b>					<b>343,3</b>			

**Năm 2015**

STT	Loại xe	Số người quy đổi mỗi xe (người)	Trạm Long Phước			Trạm Dầu Giây		
			Lưu lượng xe hoạt động	Tổng số người	Tiết kiệm (tỷ đồng)	Lưu lượng xe hoạt động	Tổng số người	Tiết kiệm (tỷ đồng)
1	Xe con	2,5	3.615.406	9.038.515	119,32	760.634	1.901.585	75,31
2	Xe khách nhỏ	10	965.627	9.656.270	127,48	214.811	2.148.110	85,07
3	Xe khách lớn	30	388.624	11.658.720	153,91	172.421	5.172.630	204,86
4	Xe tải trung	1,5	155.521	233.282	3,08	111.978	167.967	6,65
5	Xe tải nặng	1,5	185.832	278.748	3,68	64.854	97.281	3,85
<b>Tổng</b>					<b>407,47</b>			<b>375,75</b>
<b>Tổng năm 2015</b>			<b>783,21</b>					

**Năm 2016**

STT	Loại xe	Số người quy đổi mỗi xe (người)	Trạm Long Phước			Trạm Dầu Giây		
			Lưu lượng xe hoạt động	Tổng số người	Tiết kiệm (tỷ đồng)	Lưu lượng xe hoạt động	Tổng số người	Tiết kiệm (tỷ đồng)
1	Xe con	2,5	3.976.947	9.942.367	131	836.697	2.091.744	83

2	Xe khách nhỏ	10	1.062.190	10.621.897	140	236.292	2.362.921	94
3	Xe khách lớn	30	427.486	12.824.592	169	189.663	5.689.893	225
4	Xe tải trung	1,5	288.298	432.447	6	123.176	184.764	7
5	Xe tải nặng	1,5	412.283	618.425	8	71.339	107.009	4
<b>Tổng</b>					<b>455</b>			<b>413</b>
<b>Tổng năm 2016</b>		<b>868</b>						
<b>Tổng cộng 2014+2015+2016</b>		<b>1.994,49</b>						

### PHỤ LỤC 3: BẢNG CÂU HỎI KHẢO SÁT DOANH NGHIỆP VÀ NGƯỜI DÂN

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI  
TRƯỜNG ĐH GIAO THÔNG VẬN TẢI TP.HCM

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

#### BẢNG CÂU HỎI KHẢO SÁT

Kính chào quý ông/bà/anh/chị!

Hiện Tôi đang thực hiện luận văn: “**Phân tích đánh giá lợi ích kinh tế - xã hội sau 3 năm khai thác dự án đường cao tốc Tp.HCM – Long Thành – Dầu Giây**”. Tôi rất mong nhận được sự đánh giá của quý vị về những tác động của dự án đường cao tốc trong bảng câu hỏi dưới đây.

**Phần I:** Quý vị vui lòng khoanh tròn vào sự lựa chọn của mình, tương ứng như sau:

**1: Rất đồng ý; 2: Đồng ý; 3: Không ý kiến gì; 4: Không đồng ý; 5: Rất không đồng ý.**

STT	Các yếu tố	Ý kiến đánh giá				
<b>Mục A: Nhóm các yếu tố tích cực</b>						
<b>I</b>	<b>Kinh tế</b>					
1	Tiết kiệm chi phí đi lại.	1	2	3	4	5
2	Tăng thu nhập từ các dịch vụ bán hàng trên tuyến đường.	1	2	3	4	5
3	Tăng giá nhà, đất khu vực lân cận	1	2	3	4	5
4	Thuận lợi cho du khách tới các điểm du lịch trong vùng.	1	2	3	4	5
5	Tạo điều kiện kết nối về kinh tế, văn hóa, giáo dục với trung tâm TP.HCM và các vùng lân cận.	1	2	3	4	5
6	Thúc đẩy sản xuất nông nghiệp phát triển	1	2	3	4	5
<b>II</b>	<b>Môi trường</b>					
7	Giảm ngập, úng do thủy triều bởi hệ thống cầu và cống thoát nước của dự án đường cao tốc.	1	2	3	4	5
8	Cải thiện hệ thống tiêu nước cho diện tích đất nông, lâm nghiệp.	1	2	3	4	5
9	Tạo cảnh quan, cây xanh trong khu vực.	1	2	3	4	5
<b>III</b>	<b>An ninh</b>	1	2	3	4	5

STT	Các yếu tố	Ý kiến đánh giá				
		1	2	3	4	5
10	Giảm trộm cắp và các tệ nạn xã hội	1	2	3	4	5
11	Tăng cường an ninh trật tự, đoàn kết trong khu dân cư	1	2	3	4	5
12	Củng cố an ninh quốc phòng	1	2	3	4	5
<b>IV</b>	<b>Việc làm, dân trí</b>					
13	Tạo việc làm trực tiếp cho con em các hộ dân xung quanh tuyến đường cao tốc bằng cách tham gia các hoạt động khai thác, quản lý đường.	1	2	3	4	5
14	Giảm tỷ lệ thất nghiệp do tạo được nhiều việc làm từ nhu cầu của các doanh nghiệp trong khu vực ảnh hưởng của tuyến đường.	1	2	3	4	5
15	Cải thiện đời sống văn hóa, xã hội	1	2	3	4	5
16	Nâng cao dân trí cho người dân	1	2	3	4	5
<b>V</b>	<b>Các tác động khác</b>					
17	Rút ngắn thời gian di chuyển	1	2	3	4	5
18	Việc tiếp cận tuyến đường cao tốc thuận tiện nhờ hệ thống đường gom, cầu vượt, hầm chui	1	2	3	4	5
19	An toàn cho người tham gia giao thông	1	2	3	4	5
20	Mối quan hệ thân thiện giữa Đơn vị quản lý khai thác và cộng đồng dân cư địa phương.	1	2	3	4	5
<b>Mục B: Nhóm các yếu tố tiêu cực</b>						
21	Chia cắt không gian sinh hoạt và làm việc của dân cư do hệ thống đường gom, cầu vượt, hầm chui chưa hợp lý.	1	2	3	4	5
22	Ô nhiễm rác thải của hành khách di chuyển trên đường.	1	2	3	4	5
23	Ô nhiễm khói bụi do hoạt động của các phương tiện vận tải trên tuyến đường cao tốc.	1	2	3	4	5
24	Ô nhiễm tiếng ồn do hoạt động của các phương tiện vận tải trên tuyến đường cao tốc.	1	2	3	4	5
25	Ô nhiễm đất, nước do dầu mỡ từ các phương tiện	1	2	3	4	5

STT	Các yếu tố	Ý kiến đánh giá				
	vận tải					
26	Hoạt động duy tu sửa chữa, chiếu sáng vào ban đêm ảnh hưởng xấu đến sinh hoạt của các hộ dân.	1	2	3	4	5
	<b>Một số ý kiến khác:</b> ..... ..... ..... .....					

**PHẦN 2: NHẬN ĐỊNH CHUNG VỀ MỨC ĐỘ HÀI LÒNG SAU 2 NĂM KHAI THÁC, VẬN HÀNH DỰ ÁN ĐƯỜNG CAO TỐC LONG THÀNH – DẦU GIÂY**

STT	Mức độ hài lòng	Ý kiến đánh giá				
	<b>Ông/bà/anh/chị cho biết mức độ hài lòng (nói chung) sau 3 năm khai thác, vận hành dự án đường cao tốc Long Thành – Dầu Giây.</b>	1	2	3	4	5

**PHẦN 3: THÔNG TIN CHUNG VỀ CÁ NHÂN ÔNG/BÀ/ ANH/ CHỊ:**

1. Ông/bà/anh/chị là:

- Người dân địa phương
  Khách vãng lai  
 Khác: .....

2. Ông/bà/anh/chị nằm trong độ tuổi:

- Dưới 18 tuổi
  Từ 31 -55 tuổi  
 Từ 19- 30 tuổi
  Trên 55 tuổi

3. Công việc hiện tại của ông/bà/anh/chị:

- Buôn bán
  Công nhân  
 Làm nông
  Công chức, viên chức nhà nước  
 Công việc khác:.....

4. Thu nhập bình quân của Hộ gia đình ông/bà/anh/chị hàng tháng (nếu được):

- Dưới 3 triệu
  Từ 3 đến 5 triệu  
 Từ 5 đến 10 triệu
  Từ 10 đến 15 triệu



Từ 15 đến 30 triệu

Từ 30 triệu trở lên

*Xin chân thành cảm ơn sự hợp tác quý báu của quý ông, bà, anh, chị!*

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI  
TRƯỜNG ĐH GIAO THÔNG VẬN TẢI TP.HCM

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

## BẢNG CÂU HỎI KHẢO SÁT

Kính chào quý Anh/Chị!

Hiện Tôi đang thực hiện luận văn: “**Phân tích đánh giá lợi ích kinh tế - xã hội sau 3 năm khai thác dự án đường cao tốc Tp.HCM – Long Thành – Dầu Giây**”. Tôi rất mong nhận được sự đánh giá của quý vị về những tác động của dự án đường cao tốc trong bảng câu hỏi dưới đây.

**Phần I:** Quý vị vui lòng khoanh tròn vào sự lựa chọn của mình, tương ứng như sau:

**1: Rất đồng ý; 2: Đồng ý; 3: Không ý kiến gì; 4: Không đồng ý; 5: Rất không đồng ý.**

STT	Các yếu tố	Ý kiến đánh giá				
<b>Mục A: Nhóm các yếu tố tích cực</b>						
<b>I</b>	<b>Doanh thu và chi phí của doanh nghiệp</b>					
1	Doanh thu vận tải tăng do lượng hàng hóa, hành khách vận chuyển trên tuyến tăng.	1	2	3	4	5
2	Doanh thu vận tải tăng do rút ngắn thời gian quay đầu xe.	1	2	3	4	5
3	Chi phí điều hành và vận chuyển giảm.	1	2	3	4	5
4	Giảm tiêu hao nhiên liệu và hao mòn xe.	1	2	3	4	5
5	Giảm chi phí sửa chữa, bảo dưỡng do nguyên nhân đường xấu và tai nạn giao thông.	1	2	3	4	5
6	Giảm các khoản chi phí liên quan đến hoạt động của các nhân viên công quyền trong lĩnh vực giao thông.	1	2	3	4	5
<b>II</b>	<b>Kinh tế khu vực</b>					
7	Thúc đẩy phát triển vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (TP.HCM – Đồng Nai – Bà Rịa Vũng Tàu).	1	2	3	4	5
8	Góp phần phát triển du lịch tại các tỉnh Đồng Nai - Bà Rịa Vũng Tàu.	1	2	3	4	5
9	Góp phần thúc đẩy nhanh các dự án lân cận như Sân bay quốc tế Long Thành, cảng Cái Mép, khu đô thị mới Nhơn Trạch.	1	2	3	4	5

STT	Các yếu tố	Ý kiến đánh giá				
		1	2	3	4	5
10	Tạo điều kiện kết nối về kinh tế, văn hóa, giáo dục với trung tâm TP.HCM và các vùng lân cận.	1	2	3	4	5
11	Thúc đẩy sản xuất công, nông nghiệp phát triển.	1	2	3	4	5
<b>III</b>	<b>Hoạt động vận tải trong khu vực</b>					
12	Tiết kiệm thời gian đi lại của hành khách.	1	2	3	4	5
13	Tiết kiệm thời gian vận chuyển hàng hóa.	1	2	3	4	5
14	Thu hút lưu lượng giao thông, giảm áp lực xe cho các tuyến đường lân cận.	1	2	3	4	5
15	Giảm chi phí khai thác của các loại phương tiện.	1	2	3	4	5
16	Giảm tai nạn giao thông tại địa phương nơi có tuyến đường cao tốc.	1	2	3	4	5
<b>IV</b>	<b>Hoạt động của đơn vị quản lý, khai thác</b>					
17	Công tác hỗ trợ, ứng cứu kịp thời khi có sự cố trên tuyến.	1	2	3	4	5
18	Hệ thống đảm bảo giao thông (biển báo, đèn tín hiệu, đèn chiếu sáng...) thuận tiện cho quan sát của tài xế và hành khách.	1	2	3	4	5
19	Thái độ nghiêm nở, ân cần của nhân viên phục vụ.	1	2	3	4	5
20	Cảnh quan, cây xanh trên tuyến không gây nhầm lẫn đối với người lái xe.	1	2	3	4	5
21	Mối quan hệ thân thiện giữa Đơn vị quản lý khai thác và các doanh nghiệp vận tải trên tuyến.	1	2	3	4	5
<b>Mục B: Nhóm các yếu tố tiêu cực</b>						
22	Mức thu phí cao hơn mặt bằng chung trong khu vực.	1	2	3	4	5
23	Tăng chi phí vận chuyển trong các tuyến đường ngắn.	1	2	3	4	5
24	Ùn tắc tại các trạm thu phí do việc tổ chức thu phí thủ công.	1	2	3	4	5
25	Hệ thống đường dẫn, đường gom chưa thuận tiện.	1	2	3	4	5

STT	Các yếu tố	Ý kiến đánh giá				
26	Chưa có trạm nghỉ, dừng cho phương tiện và hành khách.					
	<b>Một số ý kiến khác:</b> ..... ..... .....					

**PHẦN 2: NHẬN ĐỊNH CHUNG VỀ MỨC ĐỘ HÀI LÒNG SAU 3 NĂM KHAI THÁC, VẬN HÀNH DỰ ÁN ĐƯỜNG CAO TỐC LONG THÀNH – DẦU GIÂY**

STT	Mức độ hài lòng	Ý kiến đánh giá				
	<b>Anh/Chị cho biết mức độ hài lòng (nói chung) sau 3 năm khai thác, vận hành dự án đường cao tốc Long Thành – Dầu Giây.</b>	1	2	3	4	5

**PHẦN 3: THÔNG TIN CHUNG VỀ CÁ NHÂN ANH/ CHỊ:**

1. Xin cho biết đơn vị công tác của Anh/Chị là

- Doanh nghiệp Vận tải
- Khách hàng của các doanh nghiệp vận tải
- Khác: .....

2. Xin cho biết vị trí công tác của Anh /Chị

- Lãnh đạo Doanh nghiệp
- Trưởng/Phó Phòng
- Quản lý, điều hành phương tiện
- Khác: .....

3. Số năm kinh nghiệm làm việc trong lĩnh vực chuyên môn của Anh /Chị:

- Dưới 5 năm
- Từ 5 đến dưới 10 năm
- Từ 10 đến dưới 15 năm
- Trên 15 năm

*Xin chân thành cảm ơn sự hợp tác quý báu của quý anh, chị!*