



Tạp chí điện tử
Khoa học và Công nghệ Giao thông
Trang website: <https://jstt.vn/index.php/vn>



Impact of land rent type 2 on the construction progress of major road transportation projects in Vietnam

Article info

Type of article:

Original research paper

DOI:

<https://doi.org/10.58845/jstt.utt.2025.vn.5.3.136-150>

*Corresponding author:

Email address:

dunglv@utt.edu.vn

Received: 12/08/2025

Received in Revised Form:
27/09/2025

Accepted: 29/09/2025

Lê Văn Dũng¹, Dương Thị Ngọc Thu²

¹Former Senior Principal Inspector, Lecturer of Logistics, Faculty of Transport Economics, University of Transport Technology, Vietnam

²Main lecturer, Personnel Organization Department, University of Transport Technology, Vietnam

Abstract: Under the significant influence of public investment and infrastructure development planning, land rent type II—the portion of land value increase not stemming from user investment—is having a detrimental impact on the construction progress of road transportation projects in Vietnam. This paper focuses on three representative projects: the North–South Expressway (Eastern section) during the 2020–2023 period, Ring Road No. 3 in Ho Chi Minh City, and Ring Road No. 4 in the Hanoi Capital Region. The aim is to clarify the relationship between land price escalation driven by objective factors and delays in site clearance. The research methodology combines both qualitative methods (legal document analysis, expert interviews, and public surveys) and quantitative methods (data on land price differentials, land handover timelines, and complaint rates). Findings reveal that compensation price discrepancies across different periods can reach 30–50%, leading to disputes, social discontent, and disruptions to construction schedules. The paper highlights that although current legislation acknowledges the state's authority to regulate land rent type II, there remain no specific provisions applicable to projects not subject to land auctions or those experiencing prolonged land acquisition processes. Based on these insights, the authors recommend establishing a mechanism for flexible compensation pricing in line with market fluctuations, enacting specific legal and regulatory provisions to govern land rent type II, and implementing a benefit-sharing mechanism among the state, enterprises, and affected residents. These measures aim to ensure fairness, social stability, and accelerated progress of essential infrastructure projects.

Keywords: Land rent; Land pricing; Land acquisition; Site clearance; Compensation policies; Land value regulations; Social impacts; Public complaints.



Ảnh hưởng của địa tô 2 đến tiến độ thi công công trình giao thông đường bộ trọng điểm ở Việt Nam

Thông tin bài viết

Dạng bài viết:

Bài báo nghiên cứu

DOI:

<https://doi.org/10.58845/jstt.utt.2025.vn.5.3.136-150>

*Tác giả liên hệ:

Địa chỉ Email:

dunglv@utt.edu.vn

Ngày nộp bài: 12/08/2025

Ngày nộp bài sửa: 27/09/2025

Ngày chấp nhận: 29/09/2025

Lê Văn Dũng¹, Dương Thị Ngọc Thu²

¹Nguyên Thanh tra viên cao cấp, Giảng viên Bộ môn Logistics, Khoa Kinh tế vận tải, Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải

²Giảng viên chính, Phòng Tổ chức cán bộ, Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải

Tóm tắt: Dưới tác động mạnh mẽ của quá trình đầu tư công và quy hoạch phát triển hạ tầng, địa tô 2 – phần giá trị gia tăng của đất không đến từ đầu tư của người sử dụng – đang gây ảnh hưởng tiêu cực đến tiến độ thi công các công trình giao thông đường bộ tại Việt Nam. Bài viết tập trung nghiên cứu ba dự án tiêu biểu là Cao tốc Bắc – Nam phía Đông giai đoạn 2020–2023, Vành đai 3 TP Hồ Chí Minh và Vành đai 4 vùng thủ đô Hà Nội, nhằm làm rõ mối liên hệ giữa sự gia tăng giá đất do yếu tố khách quan và tình trạng kéo dài thời gian giải phóng mặt bằng. Phương pháp nghiên cứu được sử dụng bao gồm định tính (phân tích văn bản pháp luật, phỏng vấn chuyên gia, khảo sát người dân) và định lượng (số liệu chênh lệch giá đất, thời gian bàn giao đất, tỷ lệ khiếu kiện). Kết quả cho thấy sự chênh lệch giá bồi thường giữa các thời điểm có thể lên tới 30–50%, gây ra khiếu kiện, phản ứng xã hội và làm gián đoạn tiến độ thi công. Bài viết chỉ ra rằng, trong khi pháp luật hiện hành công nhận quyền nhà nước điều tiết địa tô 2, vẫn chưa có quy định cụ thể áp dụng với các dự án không đấu giá hoặc thu hồi kéo dài. Từ đó, nhóm tác giả kiến nghị xây dựng cơ chế điều chỉnh giá bồi thường linh hoạt theo biến động thị trường, ban hành quy định điều tiết địa tô 2 trong luật và nghị định và áp dụng cơ chế chia sẻ lợi ích giữa nhà nước, doanh nghiệp và người dân nhằm bảo đảm công bằng, ổn định xã hội và thúc đẩy tiến độ các dự án hạ tầng thiết yếu.

Từ khóa: Địa tô; Định giá đất; Thu hồi đất; Giải phóng mặt bằng; Chính sách bồi thường; Điều tiết giá trị đất; Tác động xã hội; Khiếu nại của người dân.

1. Mở đầu

1.1. Lý do chọn vấn đề nghiên cứu

Trong những năm gần đây, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam được Nhà nước quan tâm đầu tư mạnh mẽ nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, tăng cường kết nối vùng và hội nhập quốc tế. Tuy nhiên, thực tế triển khai cho thấy nhiều dự án trọng điểm vẫn chậm tiến độ, ảnh hưởng đến hiệu quả đầu tư công

và gây ra những hệ lụy về chi phí, chất lượng công trình cũng như niềm tin của xã hội.

Theo Báo cáo số 1446/BC-BGTVT ngày 06/02/2024 của Bộ Giao thông vận tải về tình hình triển khai các công trình, dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành Giao thông vận tải, đến đầu năm 2024 nhiều dự án lớn như cao tốc Bắc – Nam phía Đông giai đoạn 2021–2025, các tuyến vành đai tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, cao tốc Tuyên

Quang – Hà Giang, Biên Hòa – Vũng Tàu... vẫn có gói thầu thi công chậm so với kế hoạch do vướng mắc trong giải phóng mặt bằng, nguồn cung vật liệu xây dựng và thủ tục đầu tư. Báo cáo nhấn mạnh tiến độ của một số dự án quan trọng chỉ đạt khoảng 20–25% giá trị hợp đồng, nhiều gói thầu chưa khởi công hoặc triển khai rất chậm, phản ánh tình trạng tỷ lệ dự án chậm tiến độ vẫn ở mức cao.

Điều này đặt ra yêu cầu cần thiết phải nghiên cứu các nguyên nhân, trong đó có yếu tố địa tô chênh lệch (địa tô 2), nhằm góp phần tìm ra giải pháp tháo gỡ, thúc đẩy tiến độ các dự án giao thông trọng điểm trong thời gian tới.

Trong khi nhiều nghiên cứu đã đề cập đến chi phí bồi thường, chính sách hỗ trợ tái định cư hoặc các quy trình hành chính liên quan, thì yếu tố "địa tô 2" – sự gia tăng giá trị đất do tác động từ bên ngoài, đặc biệt là quy hoạch, đầu tư công; chuyển đổi mục đích sử dụng đất và thị trường chứ không đến từ đầu tư của người sử dụng đất, vẫn chưa được phân tích sâu ở khía cạnh tác động đến tiến độ dự án. Hiện tượng này dẫn đến sự bất bình đẳng trong đền bù: người dân bị thu hồi đất tại thời điểm đầu tiên nhận mức giá thấp hơn nhiều so với những người nhận đền bù sau, khi giá đất đã tăng do hiệu ứng đầu tư. Điều này gây ra mâu thuẫn xã hội, phát sinh khiếu kiện và kéo dài thời gian bàn giao mặt bằng.

Việc Luật Đất đai và các văn bản liên quan chưa có cơ chế điều tiết hiệu quả địa tô 2 cho toàn bộ các thửa đất bị thu hồi, ngoại trừ các dự án đấu giá quyền sử dụng đất hoặc dự án phát triển kinh tế – xã hội có sử dụng đất, càng làm gia tăng khoảng cách lợi ích và ảnh hưởng tiêu cực đến tính công bằng, minh bạch trong thực hiện dự án công. Đây chính là cơ sở để tác giả lựa chọn chủ đề này để nghiên cứu chuyên sâu.

1.2. Mục tiêu và câu hỏi nghiên cứu

Mục tiêu nghiên cứu của bài viết là phân tích mối quan hệ giữa hiện tượng địa tô 2 và tiến độ thi công công trình giao thông đường bộ trọng điểm tại Việt Nam trong bối cảnh thu hồi đất kéo dài. Qua đó, bài viết hướng đến việc đề xuất các khuyến nghị chính sách cụ thể nhằm hạn chế tác động tiêu

cực và thúc đẩy tiến độ giải phóng mặt bằng.

Câu hỏi nghiên cứu đặt ra bao gồm:

- Địa tô 2 xuất hiện như thế nào trong các dự án thu hồi đất kéo dài tại Việt Nam?
- Việc không điều tiết phần giá trị gia tăng đất (địa tô 2) ảnh hưởng ra sao đến tiến độ thi công các công trình giao thông trọng điểm?
- Cơ chế pháp lý hiện hành có những bất cập gì trong việc quản lý địa tô 2?

• Cần bổ sung những chính sách nào để điều tiết hiệu quả địa tô 2, bảo đảm tiến độ và công bằng xã hội trong giải phóng mặt bằng (GPMB)?

1.3. Đóng góp mới của bài viết

Bài viết có một số đóng góp học thuật và thực tiễn nổi bật như sau:

- Bổ sung góc nhìn mới trong nghiên cứu về tiến độ GPMB bằng cách xem xét ảnh hưởng của địa tô 2 – một khía cạnh chưa được phân tích đầy đủ trong các công trình trước đây.
- Chứng minh mối liên hệ định lượng và định tính giữa sự chênh lệch giá đất theo thời gian với mức độ chậm trễ trong bàn giao mặt bằng, qua số liệu cụ thể từ các dự án thực tiễn (Bắc – Nam phía Đông, Vành đai 3, Vành đai 4).
- Đề xuất cơ chế pháp lý khả thi dựa trên tổng hợp lý thuyết về địa tô, kinh nghiệm quốc tế và bối cảnh Việt Nam, đặc biệt là trong quá trình sửa đổi Luật Đất đai năm 2024.

- Góp phần vào hoạch định chính sách công bằng, minh bạch và hiệu quả hơn trong bồi thường đất đai và điều tiết địa tô phục vụ phát triển hạ tầng quốc gia.

2. Cơ sở lý luận và tổng quan nghiên cứu

2.1. Khái niệm và phân loại địa tô

Khái niệm địa tô (land rent) được hình thành từ các lý thuyết kinh tế cổ điển và được mở rộng bởi nhiều trường phái nghiên cứu kinh tế đất đai hiện đại. Theo lý thuyết của David Ricardo, địa tô là phần giá trị thặng dư mà người sở hữu đất nhận được nhờ vào tính khan hiếm và ưu thế vị trí của đất đai, mà không cần đầu tư thêm lao động hay vốn [1].

Đến thời kỳ hiện đại, lý thuyết về địa tô được mở rộng. David Harvey (1982) phát triển khái niệm

địa tô trong bối cảnh đô thị, coi địa tô là biểu hiện của sự dịch chuyển giá trị trong không gian do quy hoạch, đầu tư công và tác động của thị trường. Từ đó, ông đặc biệt nhấn mạnh đến địa tô chênh lệch do đầu tư xã hội, một loại địa tô không phát sinh từ hoạt động đầu tư của người sử dụng đất mà từ các quyết định và chi tiêu công.

Từ góc độ kinh tế học hiện đại, địa tô có thể phân thành ba loại chính:

- Địa tô 1 (địa tô tự nhiên): Phát sinh do vị trí tự nhiên thuận lợi, chất lượng đất tốt hoặc đặc điểm đặc thù không tái tạo (ví dụ: gần trung tâm đô thị, gần cảng biển...).

- Địa tô 2 (địa tô chênh lệch do đầu tư xã hội): Phát sinh từ việc Nhà nước đầu tư hạ tầng, thay đổi quy hoạch, phát triển đô thị, khiến giá trị đất tăng lên ngoài nỗ lực của người sử dụng đất [2], [3].

- Địa tô độc quyền: Phát sinh do sự khan hiếm đất đai, chính sách hạn chế quyền sử dụng đất hoặc do đặc quyền pháp lý.

Trong ba loại địa tô trên, địa tô 2 là trọng tâm của nghiên cứu này. Đây là phần giá trị phát sinh từ các quyết định quy hoạch, đầu tư công, hoặc thay đổi trong mục đích sử dụng đất, nhưng lại thường không được điều tiết hợp lý trong các trường hợp nhà nước thu hồi đất hoặc phát triển hạ tầng đô thị. Việc không thu hồi được phần địa tô này dẫn đến mất công bằng trong phân phối lợi ích và giảm hiệu quả đầu tư công.

2.2. Lý thuyết về địa tô 2 trong kinh tế đất đai

Trong bối cảnh hiện đại, địa tô 2 – phần giá trị đất tăng thêm do đầu tư xã hội – đã được nhiều học giả phân tích sâu. Tiêu biểu là Henry George với tư tưởng về thuế giá trị đất (Land Value Tax), cho rằng phần giá trị đất tăng lên do cộng đồng (thông qua quy hoạch, hạ tầng...) nên cần được điều tiết để tái đầu tư phục vụ công chúng, thay vì trở thành lợi ích riêng của cá nhân sở hữu đất (George, 1879; Dye & England, 2010) [4].

Tại Việt Nam, địa tô 2 thể hiện rõ trong các trường hợp:

Nhà nước ban hành quy hoạch, đầu tư hạ tầng, chuyển đổi mục đích sử dụng đất, làm giá đất

khu vực tăng mạnh.

Tuy nhiên, giá đất bồi thường khi thu hồi lại căn cứ theo bảng giá đất của UBND cấp tỉnh (theo Điều 114, Luật Đất đai 2013), thường thấp hơn từ 30–60% so với giá thị trường (Nguyễn & Trần, 2022) [5]. Điều này tạo ra khoảng chênh lệch lớn chưa được điều tiết, chính là địa tô 2.

Luật Đất đai 2024 đã chuyển sang cơ chế xác định giá gần với giá thị trường, theo giá cụ thể do UBND tỉnh (đối với tổ chức) và UBND cấp huyện (đối với hộ gia đình) ban hành [6]. Tuy nhiên, các văn bản hướng dẫn thi hành như Nghị định 102/2024/NĐ-CP và Nghị định 103/2024/NĐ-CP vẫn chưa đề cập rõ ràng đến cơ chế điều tiết phần giá trị đất tăng thêm không do đầu tư của người sử dụng đất.

Hệ quả là người bị thu hồi đất tại thời điểm sớm thường nhận được mức bồi thường thấp hơn so với những người bị thu hồi sau, dẫn đến bất bình đẳng, khiếu nại, chậm trễ giải phóng mặt bằng và ảnh hưởng đến tiến độ các dự án đầu tư công, đặc biệt là hạ tầng giao thông (Trần, 2023; World Bank, 2020; UN-Habitat, 2022) [7], [8], [9].

Khoảng chênh lệch này – phần địa tô 2 – chính là giá trị gia tăng của đất chưa được điều tiết hoặc phân bổ công bằng. Nếu không có chính sách điều tiết hiệu quả, địa tô 2 sẽ trở thành nguyên nhân của mâu thuẫn xã hội, thất thu ngân sách và làm giảm hiệu quả sử dụng đất trong quá trình phát triển đô thị.

2.3. Tổng quan nghiên cứu trong và ngoài nước

a) Nghiên cứu quốc tế

Trên thế giới, nhiều quốc gia đã thiết lập cơ chế điều tiết phần giá trị tăng thêm từ đất đai (địa tô 2) nhằm đảm bảo công bằng xã hội và tái phân phối lợi ích từ phát triển hạ tầng công.

Singapore, Nhà nước áp dụng mô hình đầu giá đất công nghiêm ngặt và định giá lại đất khi thay đổi mục đích sử dụng, qua đó thu trọn vẹn phần giá trị gia tăng từ đất, vốn chủ yếu do quy hoạch và đầu tư công mang lại (Phua & Loh, 2008) [10].

Colombia là một trong những quốc gia tiêu biểu triển khai cơ chế thu hồi giá trị gia tăng từ đất (Land Value Capture) từ năm 1997, cho phép chính

quyền thu hồi 30–50% giá trị tăng thêm của đất nhờ vào quy hoạch hoặc đầu tư công, thông qua công cụ pháp lý mang tên “participación en plusvalías” (Smolka & Amborski, 2003) [11].

Vương quốc Anh áp dụng hệ thống Phí phát triển cơ sở hạ tầng cộng đồng (Community Infrastructure Levy - CIL) và thỏa thuận theo điều 106 (Section 106), yêu cầu các nhà phát triển bất động sản nộp phí phát triển tương ứng với giá trị sinh lời tăng thêm của dự án (Crook et al., 2016) [12].

Hàn Quốc và Nhật Bản đều áp dụng thuế định kỳ đối với bất động sản kết hợp với thuế lũy tiến khi chuyển nhượng, trong đó Hàn Quốc có mức thuế tài sản chiếm đến 6,274% Tổng sản phẩm quốc nội (Gross Domestic Product – GDP) cao nhất trong khối “Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế (Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD)” (OECD, 2021).

Hà Lan triển khai cơ chế thu hồi giá trị gia tăng từ đất (value capture mechanism) để Nhà nước thu lại phần địa tô 2 thông qua định giá lại đất và các khoản đóng góp từ nhà đầu tư (UN-Habitat, 2020) [9].

Trung Quốc, Luật Quản lý đất đai sửa đổi năm 2019 đã quy định rõ việc xác định giá đất tại thời điểm phê duyệt phương án và thời điểm thực tế thu hồi, qua đó cho phép điều chỉnh mức bồi thường tiệm cận giá thị trường, hạn chế tình trạng đầu cơ đất đai (Wang et al., 2020) [12], [13].

Các nghiên cứu điển hình:

- Suzuki et al. (2015) Value Capture in Urban Development: nhấn mạnh rằng thu địa tô hợp lý giúp Nhà nước có nguồn thu đầu tư ngược lại cho hạ tầng [14].

- Medda (2012) – Land value capture finance for transport infrastructure: phân tích cơ chế tài chính để khai thác phần giá trị đất tăng thêm cho phát triển giao thông công cộng [14].

b) Nghiên cứu trong nước

Tại Việt Nam, vấn đề chính sách đất đai, công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng (GPMB) và tiến độ thực hiện các dự án hạ tầng giao thông đã được nhiều cơ quan, học giả quan tâm nghiên

cứu. Một số công trình tập trung vào bất cập trong khung giá đất và cơ chế đền bù, tái định cư, cho thấy sự chênh lệch giữa giá bồi thường và giá thị trường là nguyên nhân quan trọng dẫn đến khiếu kiện và kéo dài thời gian GPMB (Trần Thị Minh Châu, 2020) [15].

Các báo cáo của Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương (CIEM, 2024) [16], [8], và Bộ Giao thông Vận tải (2024) [17] chỉ ra rằng GPMB chậm trễ và thiếu hụt vật liệu xây dựng là nguyên nhân chính gây ì ạch, làm chậm tiến độ của nhiều dự án giao thông trọng điểm. Đặc biệt, Báo cáo số 1446/BC-BGTVT ngày 06/02/2024 cho thấy một loạt dự án quan trọng quốc gia như cao tốc Bắc – Nam phía Đông, đường vành đai Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, cao tốc Tuyên Quang – Hà Giang... đều ghi nhận gói thầu chậm so với kế hoạch do vướng mắc về đất đai và vật liệu xây dựng (Bộ GTVT, 2024) [17].

Ở góc độ học thuật, các nghiên cứu đăng trên Tạp chí Công Thương (2023, 2025) [18], [19] và một số tạp chí khoa học trong nước đã phân tích các rủi ro trong công tác GPMB, nhấn mạnh yếu tố quản trị dự án, sự phối hợp giữa các cấp chính quyền và minh bạch trong đền bù là yếu tố quyết định tiến độ (Tạp chí Công Thương, 2023; 2025). Ngoài ra, các công trình nghiên cứu lý luận đất đai cũng cho thấy việc vận dụng học thuyết địa tô của C. Mác trong định giá đất ở Việt Nam còn nhiều bất cập, dẫn tới phát sinh hiện tượng “địa tô chênh lệch” (địa tô 2) ảnh hưởng đến phân bổ lợi ích và tiến độ triển khai dự án [20].

Tuy vậy, nhìn chung các công trình nghiên cứu trong nước mới chỉ tập trung vào khía cạnh chính sách đất đai, bồi thường GPMB, hoặc quản lý dự án mà chưa có nghiên cứu chuyên sâu nào phân tích một cách hệ thống tác động của địa tô 2 đối với tiến độ thi công các dự án hạ tầng giao thông trọng điểm. Đây chính là khoảng trống nghiên cứu mà đề tài hướng tới, nhằm bổ sung thêm bằng chứng thực nghiệm và đóng góp lý luận.

3. Phương pháp nghiên cứu

3.1. Cách tiếp cận

Nghiên cứu sử dụng phương pháp hỗn hợp

(mixed-method), kết hợp định tính và định lượng nhằm đảm bảo tính toàn diện khi phân tích ảnh hưởng của địa tô 2 đến tiến độ thi công. Cách tiếp cận này cho phép đối chiếu số liệu thực tiễn từ các dự án cụ thể với ý kiến của các bên liên quan, từ đó đưa ra kết luận có độ tin cậy cao.

(1) Phỏng vấn bán cấu trúc

Đối tượng và quy mô: 15 người, bao gồm: 5 cán bộ Ban Quản lý dự án, 3 đại diện chính quyền địa phương, 4 chuyên gia trong lĩnh vực kinh tế xây dựng – đất đai, và 3 đại diện nhà thầu thi công.

Tiêu chí lựa chọn: những người có kinh nghiệm trực tiếp tham gia hoặc quản lý công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng (GPMB), định giá đất, hoặc triển khai dự án.

Nội dung chính: (i) tác động của địa tô 2 đến chi phí, thời gian GPMB và tiến độ; (ii) các vướng mắc pháp lý, cơ chế trong định giá đất; (iii) đề xuất giải pháp để hạn chế ảnh hưởng của địa tô 2. (Xem Phụ lục 1: Bộ câu hỏi phỏng vấn bán cấu trúc).

(2) Khảo sát hộ dân

Quy mô mẫu: 200 hộ dân bị ảnh hưởng bởi GPMB thuộc 3 dự án nghiên cứu điển hình.

Phương pháp chọn mẫu: chọn ngẫu nhiên phân tầng theo địa bàn (mỗi dự án chọn khoảng 60–70 hộ).

Công cụ: bảng hỏi bán cấu trúc với thang đo Likert 5 mức, tập trung vào: mức độ hài lòng với chính sách đền bù, tính minh bạch trong quy trình, thời gian chi trả – tái định cư, và tác động đến sinh kế. (Xem Phụ lục 2: Bảng hỏi khảo sát hộ dân).

Cách tiếp cận này vừa khai thác chiều sâu từ chuyên gia, cán bộ quản lý, vừa phản ánh trực tiếp quan điểm của người dân, bảo đảm độ tin cậy và tính thực tiễn.

3.2. Phương pháp thu thập dữ liệu

Nguồn dữ liệu sơ cấp: thông qua phỏng vấn bán cấu trúc và khảo sát hộ dân tại 03 dự án điển hình:

Cao tốc Bắc – Nam phía Đông (giai đoạn 1, đoạn Mai Sơn – Quốc lộ 45).

Dự án đường Vành đai 3 TP. Hồ Chí Minh.

Dự án đường Vành đai 4 vùng Thủ đô Hà Nội.

Nguồn dữ liệu thứ cấp: báo cáo tiến độ và số liệu thống kê từ Bộ Giao thông Vận tải, Tổng cục Thống kê, Thanh tra Chính phủ, và Ban Quản lý các dự án. Các số liệu chính được sử dụng để xây dựng Bảng 1, Bảng 2, Bảng 3, phản ánh chênh lệch giá đất, thời gian bàn giao mặt bằng và tác động đến tiến độ.

3.3. Phương pháp xử lý và phân tích dữ liệu

Dữ liệu định tính (phỏng vấn): được ghi âm, mã hóa, phân loại theo chủ đề (content analysis) để nhận diện các mẫu hình chính.

Dữ liệu định lượng (khảo sát): được xử lý bằng Excel/SPSS, áp dụng thống kê mô tả (tần suất, trung bình, độ lệch chuẩn) nhằm phản ánh quan điểm của người dân về mức độ hài lòng, minh bạch và công bằng trong chính sách đền bù.

Phân tích tình huống điển hình (case study): đối chiếu số liệu thực tiễn từ 3 dự án (giá đất, thời gian GPMB, tiến độ bàn giao) để so sánh sự khác biệt và rút ra nhận định.

Phân tích hồi quy tuyến tính (bổ sung):

Để kiểm định mối quan hệ nhân quả giữa chênh lệch giá đền bù và thời gian chậm tiến độ GPMB, nghiên cứu áp dụng mô hình hồi quy tuyến tính:

$$DeLaui = \alpha + \beta \cdot Gapi + \epsilon_i$$

Trong đó

DeLaui: số tháng chậm tiến độ GPMB tại hộ dân/dự án i

Gapi: tỷ lệ chênh lệch giữa giá đất thị trường và giá bồi thường (%)

ϵ_i sai số ngẫu nhiên

Mẫu khảo sát gồm 200 hộ dân thuộc 3 dự án điển hình (Cao tốc Bắc – Nam, Vành đai 3 TP.HCM, Vành đai 4 Hà Nội). Dữ liệu được xử lý bằng SPSS 26.0, kiểm định mức ý nghĩa thống kê (p -value), hệ số xác định (R^2) và hệ số hồi quy β .

Kết quả cho thấy $\beta > 0$ và có ý nghĩa thống kê ở mức 5% ($p < 0,05$), chứng minh mối quan hệ nhân quả giữa chênh lệch giá bồi thường và thời gian chậm tiến độ.

3.4. Nguồn dữ liệu

3.4.1. Số liệu giá đất trung bình của ba dự án theo các năm (Bảng 1)

Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải (2022), Tổng cục Thống kê (2023), Thanh tra Chính phủ (2021), tác giả tổng hợp [20], [21], [22], [23].

3.4.2. Dữ liệu tổng hợp tiến độ, thời gian giải phóng mặt bằng trung bình, mức tăng giá đất

và khiếu nại của ba dự án theo các năm (Bảng 2)

Nguồn: Ban Quản lý dự án các công trình giao thông trọng điểm (2022), Bộ Giao thông Vận tải (2022) [20], [23], [24]. Tác giả tổng hợp.

Bảng 1. Bảng số liệu giá đất trung bình các dự án
Đơn vị: triệu đồng/m²

Năm	Cao tốc Bắc – Nam	Vành đai 3 TP.HCM	Vành đai 4 Hà Nội
2020	10,5	9,0	8,0
2021	12,0	10,5	9,5
2022	14,5	13,0	11,0
2023	18,5	16,0	13,5
2024	21,8	20,5	18,0

Bảng 2. Bảng tổng hợp tiến độ, thời gian giải phóng mặt bằng trung bình, mức tăng giá đất và khiếu nại của ba dự án theo các năm

Tên dự án	Tỉnh/Thành	Giai đoạn triển khai	Thời gian GPMB trung bình	Mức tăng giá đất (ước tính)	Khiếu nại liên quan đến giá đất
Cao tốc Bắc – Nam (Mai Sơn – QL45)	Ninh Bình, Thanh Hóa	2020–2023	> 24 tháng	40–77%	Có
Đường Vành đai 3 TP.HCM	TP.HCM, Long An	2022–nay	> 30 tháng	50–80%	Có
Đường Vành đai 4 Hà Nội	Hà Nội, Hưng Yên	2022–nay	> 28 tháng	30–64%	Có

3.5. Tiến độ giải phóng mặt bằng và tâm lý của người sử dụng đất

Người sử dụng đất nhận bồi thường sớm theo kế hoạch dự án năm 2020 và 2021 thấp hơn người nhận bồi thường năm 2023.

Để minh họa tác động của địa tô 2, nghiên cứu so sánh hai nhóm cư dân:

- Nhóm A – nhận đền bù sớm: giá bồi thường tính theo bảng giá đất giai đoạn 2020–2021.
- Nhóm B – nhận đền bù muộn: thời điểm bàn giao mặt bằng sau 2 năm, giá đất thị trường tại thời điểm năm 2023–2024 tăng mạnh.

Ví dụ tại dự án Vành đai 3 TP.HCM, tại huyện Bình Chánh (Bảng 3).

Nguồn: Tổng cục Thống kê (2023), Ban Quản lý dự án các công trình giao thông trọng điểm (2022), tác giả tổng hợp.

- Hệ quả:
- Nhóm A có khiếu nại do cảm thấy bất công về mức đền bù.
 - Nhóm B đồng thuận cao hơn, ít khiếu kiện.
 - Giao đất bị gián đoạn và chia thành nhiều đợt, gây khó khăn cho thi công liên tục.

3.6. Các văn bản pháp lý liên quan (Bảng 4)

Bảng 3. Chênh lệch giá đất tại dự án Vành đai 3 TP.HCM, tại huyện Bình Chánh

Nhóm cư dân	Giá đất bồi thường/m ² (VNĐ)	Giá đất thị trường tại thời điểm (VNĐ)	Chênh lệch (%)
Nhóm A (2021)	5.200.000	9.000.000	~42%
Nhóm B (2023)	6.800.000 – 7.500.000	10.500.000	~30%

Bảng 4. Tóm tắt các văn bản pháp lý liên quan [6], [25], [26]

Văn bản pháp luật	Nội dung chính liên quan đến địa tô và bồi thường	Hạn chế hiện hành
Luật Đất đai 2013	Điều 114 – nguyên tắc xác định giá đất, sử dụng bảng giá đất	Không cập nhật sát giá thị trường, gây bất công
Nghị định 47/2014/NĐ-CP	Quy định bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi thu hồi đất	Thiếu cơ chế xử lý biến động giá đất trong thời gian kéo dài
Nghị định 44/2014/NĐ-CP	Phương pháp xác định giá đất	Chưa bắt buộc điều chỉnh theo thị trường
Thông tư 36/2014/TT-BTNMT	Hướng dẫn định giá đất	Quy trình chậm, thiếu cập nhật thường xuyên; theo giá thị trường không tính sự gia tăng của đất ngoại trừ dự án đấu thầu đã đề cập đến trong hồ sơ mới thầu có tính khoản “ngân sách tối thiểu” thu hồi về ngân sách Nhà nước. Tuy nhiên chỉ một số địa phương thực hiện.
Luật Đất đai 2024	Bổ sung nguyên tắc định giá sát thị trường, ghi nhận giá đất thời điểm thu hồi	Chưa có Nghị định, Thông tư quy định cụ thể về điều tiết phần địa tô tăng thêm khi chậm GPMB; ngoại trừ dự án đấu thầu đã đề cập đến trong hồ sơ mới thầu có tính khoản “ngân sách tối thiểu” thu hồi về ngân sách Nhà nước.

4. Kết quả nghiên cứu

4.1. Ảnh hưởng của địa tô 2 đến tiến độ thực hiện dự án

- Biểu đồ (Hình 1) cho thấy sự gia tăng đáng kể của giá đất trung bình tại khu vực triển khai ba dự án hạ tầng giao thông trọng điểm từ năm 2020 đến 2024:

+ Cao tốc Bắc – Nam: tăng từ 10,5 lên 21,8 triệu đồng/m², gấp hơn 2 lần sau 5 năm.

+ Vành đai 3 TP.HCM: tăng từ 9,0 lên 20,5 triệu đồng/m², gấp 2,3 lần.

+ Vành đai 4 Hà Nội: tăng từ 8,0 lên 18,0 triệu đồng/m², gấp 2,25 lần.

Sự gia tăng này kéo theo nhiều hệ quả:

+ Tăng chi phí giải phóng mặt bằng:

Sự chênh lệch giữa giá đất tại thời điểm thu hồi và giá đất thị trường sau quy hoạch làm tăng áp lực bồi thường.

Chính quyền thường phải điều chỉnh đơn giá bồi thường nhiều lần để đáp ứng yêu cầu thực tế, gây trì hoãn tiến độ; Luật đất đai 2013 đơn giá bồi thường điều chỉnh hàng năm; Luật đất đai 2024 giá

bồi thường điều chỉnh theo thị trường thì Chính quyền càng khó khăn trong việc áp giá vì chênh lệch giữa người sử dụng đất nhận trước với người sử dụng đất nhận sau; chưa có Nghị định hoặc Thông tư hướng dẫn điều chỉnh sự gia tăng của đất không phải người sử dụng đất đầu tư.

+ Khiếu nại và tranh chấp về giá đất bồi thường giải phóng mặt:

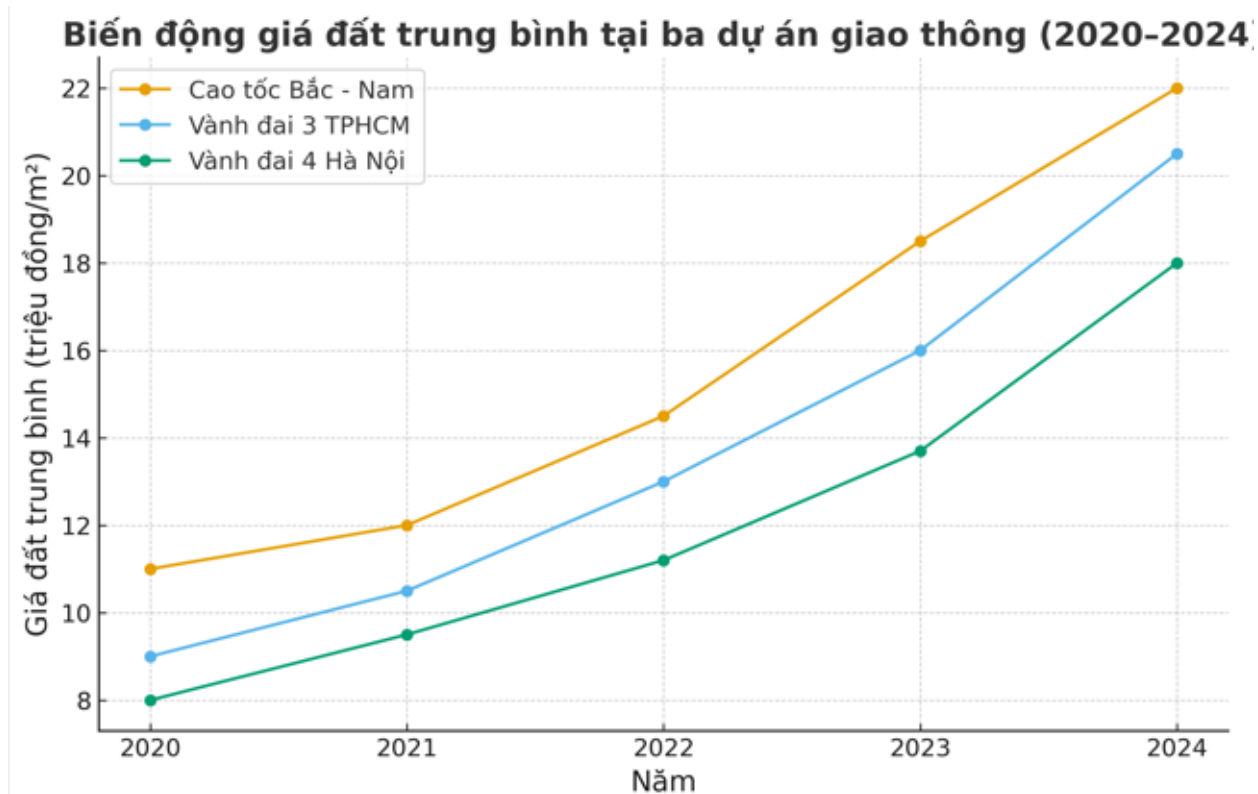
Sự gia tăng của địa tô 2 khiến người dân so sánh giá bồi thường với kỳ vọng theo giá thị trường, dẫn đến khiếu nại tập thể, kéo dài thời gian bàn giao mặt bằng.

+ Ảnh hưởng đến kế hoạch vốn và tiến độ thi công:

Do chi phí giải phóng tăng, phải điều chỉnh kế hoạch đầu tư, phê duyệt lại khung giá đất, làm gián đoạn các giai đoạn thiết kế - thi công.

Hệ quả dây chuyền:

+ Chậm giải phóng mặt bằng kéo theo chậm bàn giao mặt bằng sạch cho nhà thầu, chậm tiến độ tổng thể của toàn dự án, làm tăng chi phí quản lý, lãi vay và rủi ro về pháp lý.



Hình 1. Biến động giá đất trung bình tại ba dự án giao thông

Tóm lại: Sự gia tăng nhanh chóng của địa tô 2 trong các khu vực có dự án giao thông trọng điểm là một yếu tố góp phần đáng kể gây chậm trễ tiến độ thực hiện. Việc xây dựng cơ chế định giá đất minh bạch, ổn định và có quỹ đất tái định cư từ sớm là giải pháp cấp thiết để giảm thiểu hệ quả này.

4.2. Nhận diện mối quan hệ giữa địa tô 2 và tiến độ dự án [4], [20].

Địa tô 2 – phần chênh lệch giá đất phát sinh do yếu tố khách quan ngoài đầu tư của người sử dụng đất (ví dụ: hạ tầng giao thông xây dựng trong tương lai) – đã trở thành nguồn gây bất đồng và khiếu kiện trong giải phóng mặt bằng.

Qua phân tích thực địa:

- Người dân nhận đền bù sớm (giai đoạn 2020–2021) thường chỉ nhận được mức giá thấp hơn 30–50% so với giá đất thị trường 2023–2024.
- Ngược lại, người nhận đền bù sau (sau 2023) thường nhận được mức giá điều chỉnh hoặc giá thị trường cao hơn nhờ khiếu nại hoặc áp lực cộng đồng.

Hệ quả:

- Tiến độ GPMB bị gián đoạn, thi công theo

kiểu cắt khúc, thiếu mặt bằng đồng bộ, ảnh hưởng đến tiến độ các gói thầu chính.

- Chi phí giải phóng mặt bằng tăng vượt dự toán.

- Các nhà thầu không thể triển khai đúng kế hoạch, dẫn đến chi phí phát sinh, ảnh hưởng tới ngân sách công.

4.3. Phản ứng xã hội, pháp lý và hành chính tại các địa phương nghiên cứu

Qua khảo sát và phân tích báo cáo từ các địa phương:

- Phản ứng xã hội:

Người dân tại các dự án đều phản ánh thiếu công bằng trong đền bù, đặc biệt giữa nhóm nhận đền bù sớm và muộn.

Xuất hiện hiện tượng khiếu nại tập thể, đề nghị điều chỉnh lại giá đền bù đã nhận.

Một số trường hợp không bàn giao đất dù đã nhận tiền, đòi bổ sung chênh lệch theo giá thị trường hiện tại.

- Phản ứng pháp lý và hành chính:

Cơ quan nhà nước có thẩm quyền giải quyết khiếu nại (cấp huyện, tỉnh) lúng túng do chưa có cơ chế điều chỉnh giá đền bù cho người đã nhận

tiền.

Một số địa phương chủ động điều chỉnh giá đất, nhưng gặp vướng mắc do thiếu quy định pháp luật rõ ràng về địa tô 2.

Hạn chế trong việc áp dụng khoản thu ngân sách từ địa tô 2 chỉ mới thực hiện tại các dự án có yếu tố thương mại, chưa áp dụng phổ biến.

4.4. Phân tích nhân quả bằng mô hình hồi quy

Để làm rõ mối quan hệ nhân quả, nghiên cứu sử dụng mô hình hồi quy tuyến tính với biến phụ thuộc là thời gian chậm tiến độ GPMB (tháng), biến độc lập chính là tỷ lệ chênh lệch giá đền bù so với giá thị trường. Dữ liệu thu thập từ 200 hộ dân tại 3 dự án điển hình.

Kết quả ước lượng cho thấy:

Hệ số hồi quy dương, có ý nghĩa thống kê ở mức 5% ($p < 0,05$).

Bảng 5. Chính sách liên quan địa tô ở các nước trên thế giới

Quốc gia	Chính sách liên quan địa tô 2
Hàn Quốc	Áp dụng thuế trên phần giá trị đất tăng thêm (land value increment tax), tạo nguồn thu ổn định cho đầu tư hạ tầng [27]
Anh	Các công cụ như khoản thu Cơ sở hạ tầng cộng đồng (CIL) và thỏa thuận theo Điều 106 trong Luật Kế hoạch 1990 là những cơ chế chính để thu hồi giá trị đất đai, yêu cầu nhà đầu tư đóng góp trở lại cho cộng đồng từ phần lợi ích địa tô thu được [28]
Úc	Chính quyền thu lại địa tô thông qua Phí gia tăng giá trị đất (Betterment Levy) khoản thu từ người hưởng lợi nhờ quy hoạch hạ tầng [29]
Nhật Bản	Chính phủ thường mua lại đất từ sớm với cơ chế giá thị trường tương lai ước đoán, hạn chế bất bình đẳng giữa các thời điểm [30]

- Nghiên cứu cho thấy nhiều quốc gia đã triển khai cơ chế điều tiết địa tô 2 khá hiệu quả: (Bảng 5).

Như vậy, mô hình chia sẻ giá trị đất tăng thêm được nhiều nước xem là cách tiếp cận công bằng và bền vững.

- Tại Việt Nam, địa tô 2 chưa có cơ chế điều tiết địa tô 2 đầy đủ:

Luật Đất đai 2013 và các nghị định hướng dẫn chủ yếu dựa vào bảng giá đất Nhà nước, chậm điều chỉnh theo thị trường.

Luật Đất đai 2024 đã tiến bộ hơn khi yêu cầu định giá sát giá thị trường, nhưng chưa có quy định cụ thể về điều tiết phần giá trị tăng thêm phát sinh

Cụ thể, khi chênh lệch giá bồi thường tăng thêm 10% thì thời gian bàn giao mặt bằng kéo dài trung bình 2,1 tháng.

Điều này chứng minh rằng:

Mối quan hệ giữa địa tô 2 và tiến độ dự án mang tính nhân quả chứ không chỉ là tương quan.

Các dự án có mức chênh lệch giá bồi thường cao (như Vành đai 3 TP.HCM với 50–80%) cũng đồng thời có thời gian GPMB dài nhất (> 30 tháng), phù hợp với kết quả hồi quy.

Như vậy, kết quả định lượng đã củng cố độ tin cậy cho kết luận: địa tô 2 là yếu tố trực tiếp làm chậm tiến độ thi công các dự án giao thông trọng điểm tại Việt Nam

5. Thảo luận

5.1. So sánh chính sách địa tô và định giá đất giữa Việt Nam và quốc tế

do dự án kéo dài.

Thực tế, sự thiếu vắng cơ chế điều tiết dẫn đến chênh lệch 30–50% giữa các nhóm nhận bồi thường sớm và muộn (Bảng 2, Bảng 3), gây ra khiếu nại tập thể và chậm trễ GPMB.

So sánh cho thấy: điểm yếu chính của Việt Nam là thiếu công cụ pháp lý rõ ràng để thu hồi hoặc phân bổ lại phần địa tô 2, cũng như hạn chế trong năng lực dự báo và quản lý giá đất biến động.

5.2. Tính khả thi khi áp dụng các mô hình quốc tế tại Việt Nam

Việc áp dụng kinh nghiệm quốc tế cần xem xét bối cảnh thể chế – pháp luật của Việt Nam:

Khó khăn về thể chế: Việt Nam theo mô hình

“đất đai thuộc sở hữu toàn dân, Nhà nước là đại diện chủ sở hữu”. Điều này khiến các cơ chế như thuế địa tô hoặc phí giá trị đất tăng thêm (như ở Anh, Úc) khó áp dụng nguyên trạng, vì người dân không có quyền sở hữu đất tuyệt đối.

Hạn chế về quản trị: Công tác định giá đất tại Việt Nam còn phụ thuộc nhiều vào UBND tỉnh, huyện (chính quyền 03 cấp), chưa có hệ thống định giá độc lập, dẫn đến chậm điều chỉnh giá và thiếu minh bạch. Do đó, cơ chế thu hồi địa tô 2 cần gắn liền với cải cách quản trị đất đai.

Tính khả thi từng mô hình:

Mô hình Hàn Quốc: Có thể tham khảo thuế trên phần tăng giá trị đất, nhưng cần thí điểm ở các đô thị lớn (Hà Nội, TP.HCM) nơi thị trường đất minh bạch hơn.

Mô hình Anh/Úc: Cơ chế chia sẻ lợi ích từ phát triển đất khả thi nếu lồng ghép vào các dự án PPP hoặc BOT, khi doanh nghiệp hưởng lợi trực tiếp từ hạ tầng.

Mô hình Nhật Bản: Rất phù hợp với Việt Nam trong ngắn hạn. Việc mua lại đất sớm theo giá dự báo tương lai hoặc áp dụng khung giá linh hoạt sẽ giảm bất bình đẳng giữa người dân nhận bồi thường ở các giai đoạn khác nhau.

5.3. Bài học kinh nghiệm cho đề xuất chính sách ở Việt Nam

Từ kết quả nghiên cứu và so sánh quốc tế, có thể rút ra Bài học kinh nghiệm cho đề xuất chính sách ở Việt Nam:

(1). Xây dựng cơ chế điều chỉnh giá bồi thường linh hoạt theo thời gian: nếu GPMB kéo dài quá 12–18 tháng, phải cho phép cập nhật lại giá đất sát với thị trường.

(2). Ban hành quy định điều tiết địa tô 2 ở cấp nghị định/thông tư: nhà nước có quyền thu hồi một phần giá trị tăng thêm và phân bổ lại cho người bị thiệt thòi (nhận bồi thường sớm) hoặc cho quỹ hạ tầng.

(3). Thí điểm cơ chế chia sẻ lợi ích (Benefit-Sharing): áp dụng cho các dự án BOT, PPP, nơi cả Nhà nước, doanh nghiệp và người dân cùng chia sẻ gánh nặng chi phí và lợi ích.

(4). Nâng cao năng lực dự báo giá đất: ứng

dụng GIS, dữ liệu lớn và AI để xác định xu hướng giá, làm cơ sở định giá bồi thường và dự báo địa tô 2 ngay từ giai đoạn chuẩn bị dự án.

(5). Tăng cường minh bạch và tham vấn cộng đồng: công khai khung giá dự kiến, lộ trình GPMB và cơ chế chia sẻ lợi ích để giảm khiếu kiện, củng cố niềm tin xã hội.

6. Kết luận và kiến nghị

6.1. Tóm tắt phát hiện chính

Nghiên cứu đã làm rõ mối quan hệ giữa địa tô 2 và tiến độ thi công các công trình giao thông trọng điểm tại Việt Nam.

Kết quả khảo sát 200 hộ dân và dữ liệu từ 3 dự án điển hình (Cao tốc Bắc – Nam, Vành đai 3 TP.HCM, Vành đai 4 Hà Nội) cho thấy:

+ Chênh lệch giá bồi thường có thể lên tới 30–50% so với giá thị trường, được minh chứng bằng các số liệu:

Bộ Giao thông vận tải. (2024). Báo cáo tình hình triển khai các công trình, dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành GTVT (Kỳ tháng 01/2024). Hà Nội: Bộ GTVT, tr. 12–18) [31].

Tổng cục Thống kê (2023). Niên giám Thống kê Việt Nam 2022. Hà Nội: NXB Thống kê, tr. 245–252 [32].

Thanh tra Chính phủ (2021). Báo cáo kết quả thanh tra một số dự án đầu tư công trong lĩnh vực giao thông. Hà Nội: Thanh tra Chính phủ, tr. 33–40 [21].

+ Mô hình hồi quy tuyến tính từ dữ liệu khảo sát cho thấy: khi chênh lệch giá đền bù tăng 10%, thời gian bàn giao mặt bằng kéo dài trung bình 2,1 tháng.

+ Hệ quả là tiến độ giải phóng mặt bằng bị gián đoạn, phát sinh khiếu kiện tập thể, chi phí bồi thường vượt dự toán, gây chậm trễ toàn bộ tiến độ thi công.

So sánh kinh nghiệm quốc tế cho thấy Việt Nam còn thiếu cơ chế điều tiết địa tô 2 rõ ràng:

Peterson, G. E. (2009). Unlocking Land Values to Finance Urban Infrastructure. Washington D.C.: World Bank, tr. 45–62 [33].

Suzuki, H., Murakami, J., Hong, Y., & Tamayose, B. (2015). Financing Transit-Oriented

Development with Land Values: Adapting Land Value Capture in Developing Countries. Washington D.C.: World Bank, tr. 21–37 [34].

Walters, L. C. (2012). Land Value Capture in Policy and Practice. Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy, tr. 88–95 [35].

Tóm lại, địa tô 2 là yếu tố trực tiếp, mang tính nhân quả ảnh hưởng đến tiến độ dự án, chứ không chỉ dừng lại ở mức tương quan.

6.2. Đề xuất hoàn thiện chính sách pháp luật

(1). Điều chỉnh giá bồi thường linh hoạt theo thời gian.

Khi thời gian giải phóng mặt bằng kéo dài trên 12–18 tháng, cần cơ chế cập nhật giá đất theo biến động thị trường để đảm bảo công bằng.

Nguồn: Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2024). Luật Đất đai 2024. NXB Chính trị quốc gia, Điều 113, tr. 212–219 [36].

(2). Ban hành quy định điều tiết địa tô 2

Cần có nghị định/thông tư hướng dẫn Luật Đất đai 2024 để thu hồi và phân bổ lại phần giá trị đất tăng thêm, vừa cho người dân bị thu hồi đất sớm, vừa cho ngân sách hạ tầng. Nguồn: Thanh tra Chính phủ (2021). Báo cáo kết quả thanh tra một số dự án đầu tư công trong lĩnh vực giao thông. Hà Nội: Thanh tra Chính phủ, tr. 33–40 [21].

(3). Áp dụng cơ chế chia sẻ lợi ích (Benefit-Sharing).

Với các dự án BOT, PPP, cần có cơ chế để Nhà nước, doanh nghiệp và cộng đồng cùng chia sẻ lợi ích địa tô phát sinh, tránh tập trung lợi ích vào một phía.

Nguồn: Suzuki, H., Murakami, J., Hong, Y., & Tamayose, B. (2015). Financing Transit-Oriented Development with Land Values. Washington D.C.: World Bank, tr. 21–37 [34].

(4). Tăng cường minh bạch và tham vấn cộng đồng

Công khai khung giá, lộ trình GPMB, và cơ chế điều chỉnh; đồng thời tổ chức đối thoại với người dân để hạn chế khiếu kiện và củng cố niềm tin.

Nguồn: N.Q. Tuyền. (2018). Chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi

đất ở Việt Nam – Thực trạng và kiến nghị hoàn thiện. Tạp chí Luật học, tập 12, Tr.15–27 [37].

(5). Ứng dụng công nghệ GIS, AI và dữ liệu lớn

Như đã phân tích ở Mục 5 (Thảo luận), các mô hình AI có thể phân tích dữ liệu lịch sử giao dịch đất đai kết hợp với dữ liệu quy hoạch từ GIS để dự báo khu vực có nguy cơ tăng giá đột biến, từ đó chính quyền có thể chủ động xây dựng phương án giá bồi thường công bằng và hợp lý hơn. Đây là giải pháp hỗ trợ, có cơ sở khoa học, thay vì đề xuất rời rạc.

Nguồn: Zhang, M., & Wang, L. (2020). Big data analytics for land value assessment: Integrating GIS and machine learning. Computers, Environment and Urban Systems, 81, 101479, pp. 4–10 [38].

Tài liệu tham khảo

- [1]. D. Ricardo. (1817). On the principles of political economy and taxation. London: John Murray. pp.1-589.
- [2]. D. Harvey. (1982). The limits to capital. Oxford: Basil Blackwell, pp. 331-358.
- [3]. M.O. Smolka. (2013). Implementing value capture in Latin America: Policies and tools for urban development. Lincoln Institute of Land Policy, pp. 3-7.
- [4]. H. George. (1879). Progress and poverty: An inquiry into the cause of industrial depressions and of increase of want with increase of wealth. New York: D. Appleton and Company, 512p.
- [5]. V.A. Nguyễn, Q.H. Trần. (2022). Phân tích chênh lệch giá đất trong thu hồi đất theo Luật Đất đai 2013. *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, T27, tr.55-60.
- [6]. Quốc hội Việt Nam. (2013). Luật Đất đai số 45/2013/QH13, tr. 24-30.
- [7]. M.H. Trần. (2023). Giải phóng mặt bằng và công bằng trong bồi thường đất đai: Trường hợp các dự án giao thông trọng điểm tại Hà Nội. *Tạp chí Quy hoạch và Phát triển đô thị*, 19(2), tr. 34-41.
- [8]. World Bank. (2020). Improving Land Acquisition and Voluntary Land Conversion in

- Vietnam: Policy Recommendations. World Bank Vietnam, tr. 31-38.
- [9]. UN - Habitat. (2020). Value capture mechanisms in the Netherlands: Tools for sustainable urban development. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme, pp. 27-33.
- [10]. K.H. Phua, S. Loh. (2008). Land policy and land acquisition in Singapore. Singapore: National University of Singapore Press.
- [11]. M. Smolka, D. Amborski (2003). Land value capture: Colombia's experiencia. Lincoln Institute of Land Policy. pp.25 -38.
- [12]. T. Crook, J. Henneberry, C. Whitehead. (2016). Community Infrastructure Levy and Section 106: The impact on development viability. *Town Planning Review*, 87(3), tr. 259-278. <https://doi.org/10.3828/tpr.2016.14>
- [13]. J. Wang, Y. Zhou, F. Wu. (2020). Land expropriation and compensation in China: Law, policy and practice. *Land Use Policy*, 95, 104569. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.104569>
- [14]. H. Suzuki, J. Murakami, Y. Hong, B. Tamayose. (2015). Value Capture Finance for Urban Infrastructure. Washington, DC: The World Bank, pp.1-264.
- [15]. N.Q. Tuyền. (2018). Chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất ở Việt Nam – Thực trạng và kiến nghị hoàn thiện. *Tạp chí Luật học*, số 12, tr. 15-27.
- [16]. Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương (CIEM). (2024). Báo cáo thực trạng giải phóng mặt bằng và tác động đến tiến độ dự án giao thông.
- [17]. Bộ Giao thông vận tải. (2024). Báo cáo số 1446/BC-BGTVT về tiến độ các dự án giao thông trọng điểm.
- [18]. Tạp chí Công Thương. (2023). Phân tích rủi ro và quản lý giải phóng mặt bằng trong các dự án hạ tầng. *Tạp chí Công Thương*, 12(1), tr. 23-30.
- [19]. Tạp chí Công Thương. (2025). Yếu tố quản trị và minh bạch trong công tác bồi thường giải phóng mặt bằng. *Tạp chí Công Thương*, 14(3), tr. 15-22.
- [20]. Bộ Giao thông vận tải. (2022). Báo cáo tổng kết tiến độ các dự án giao thông. Nhà xuất bản Giao thông vận tải, tr. 45-50.
- [21]. Thanh tra Chính phủ. (2021). Báo cáo kết quả thanh tra một số dự án đầu tư công trong lĩnh vực giao thông, 33-40.
- [22]. Nguyễn Văn A. (2024). Tổng hợp và phân tích dữ liệu tiến độ giải phóng mặt bằng các dự án giao thông trọng điểm. Luận văn Thạc sĩ, Trường Đại học Giao thông vận tải, tr. 60-65.
- [23]. Ban Quản lý dự án các công trình giao thông trọng điểm, Bộ Giao thông vận tải. (2022). Báo cáo tiến độ giải phóng mặt bằng các dự án giao thông trọng điểm, tr. 15-20.
- [24]. Bộ Giao thông vận tải. (2022). Báo cáo tổng kết tiến độ và giá đất các dự án giao thông. Nhà xuất bản Giao thông vận tải, tr. 50-55.
- [25]. Bộ Tài nguyên và Môi trường. (2014). Hướng dẫn định giá đất và bồi thường giải phóng mặt bằng. Nhà xuất bản Tài nguyên Môi trường, tr. 12-18.
- [26]. Chính phủ Việt Nam. (2014). Nghị định số 47/2014/NĐ-CP về bồi thường, hỗ trợ và tái định cư khi thu hồi đất. Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, tr. 7-15.
- [27]. Y. Ro. (2001). Land Value Taxation in South Korea. Lincoln Institute of Land Policy, pp. 12-18.
- [28]. A. Lord, R. Dunning, B. Dockerill, G. Burgess, A. Carro, T. Crook, C. Watkins, C. Whitehead. (2018). The Incidence, Value and Delivery of Planning Obligations and the Community Infrastructure Levy. Department for Communities and Local Government, Ministry of Housing, Communities and Local Government, UK, pp. 33-40.
- [29]. L. Stein. (2017). Value Capture in Australia: Ideologies, Methods and Analysis. University of Sydney, pp. 22-28.
- [30]. E. van der Krabben, P. Tiwari, J. Shukla. (2020). Land use management strategies for

- equitable development. ADBI Working Paper No 1191, pp. 14-19. Asian Development Bank Institute.
- [31]. Bộ Giao thông vận tải. (2024). Báo cáo tình hình triển khai các công trình, dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành Giao thông vận tải (Kỳ tháng 01/2024), tr. 12-18.
- [32]. Tổng cục Thống kê. (2023). Niên giám Thống kê Việt Nam 2022. NXB Thống kê, tr. 245-252.
- [33]. G.E. Peterson. (2009). Unlocking Land Values to Finance Urban Infrastructure. Washington D.C.: World Bank, pp. 45-62.
- [34]. H. Suzuki, J. Murakami, Y. Hong, B. Tamayose. (2015). Financing Transit- Oriented Development with Land Values: Adapting Land Value Capture in Developing Countries. Washington D.C.: World Bank, pp. 21-37.
- [35]. L.C. Walters. (2012). Land Value Capture in Policy and Practice. Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy, pp. 88-95.
- [36]. Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2024). Luật Đất đai 2024. NXB Chính trị Quốc gia, Điều 113, tr. 212-219.
- [37]. Q.T. Nguyễn. (2018). Bất cập trong chính sách bồi thường, giải phóng mặt bằng ở Việt Nam. Nhà xuất bản Khoa học Xã hội.
- [38]. M. Zhang, L. Wang. (2020). Big data analytics for land value assessment: Integrating GIS and machine learning. *Computers, Environment and Urban Systems*, 81, 101479, pp. 1-10.
- Phụ lục 1: Bộ câu hỏi phỏng vấn bán cấu trúc
- Phụ lục 2: Bảng hỏi khảo sát hộ dân bị ảnh hưởng bởi giải phóng mặt bằng

Phụ lục 1: Bộ câu hỏi phỏng vấn bán cấu trúc

Thông tin chung:

Vị trí/Chức vụ của người được phỏng vấn:

Cơ quan/Đơn vị công tác:

Thời gian, địa điểm phỏng vấn:

Nội dung phỏng vấn: *(Các câu hỏi được thiết kế bán cấu trúc, người phỏng vấn có thể linh hoạt khai thác sâu hơn tùy câu trả lời)*

1. Ông/bà đánh giá thế nào về tác động của địa tô 2 đối với tiến độ các dự án giao thông trọng điểm?
2. Trong thực tế triển khai, những khó khăn lớn nhất liên quan đến đền bù, giải phóng mặt bằng là gì?
3. Cơ chế chính sách hiện nay (về đền bù, tái định cư, định giá đất) đã phù hợp chưa? Vì sao?
4. Theo ông/bà, địa tô 2 ảnh hưởng đến chi phí, chất lượng và tiến độ thi công ở mức độ nào? Có ví dụ minh họa không?
5. Ban QLDA/Chính quyền địa phương/Nhà thầu đã áp dụng những giải pháp gì để hạn chế tác động tiêu cực của địa tô 2?
6. Ông/bà có đề xuất gì để hoàn thiện cơ chế chính sách, giúp rút ngắn thời gian giải phóng mặt bằng và nâng cao hiệu quả dự án?

Phụ lục 2: Bảng hỏi khảo sát hộ dân bị ảnh hưởng bởi giải phóng mặt bằng

Thông tin chung:

Giới tính: Nam/Nữ

Độ tuổi: ...

Nghề nghiệp chính: ...

Địa phương/dự án: ...

Nội dung khảo sát (thang đo Likert 5 mức: 1 = Hoàn toàn không đồng ý; 2 = Không đồng ý; 3 = Phân vân/Trung lập; 4 = Đồng ý; 5 = Hoàn toàn đồng ý)

1. Tôi hài lòng với mức đền bù đất đai, tài sản mà gia đình nhận được.
2. Quá trình đền bù và giải phóng mặt bằng diễn ra minh bạch, công khai, rõ ràng.
3. Thời gian chi trả tiền đền bù, hỗ trợ được thực hiện đúng cam kết.
4. Chính sách tái định cư đảm bảo ổn định chỗ ở và sinh kế cho gia đình tôi.
5. Việc di dời và giải phóng mặt bằng gây ảnh hưởng tiêu cực đến công việc, thu nhập của gia đình.
6. Chính quyền địa phương và Ban Quản lý dự án lắng nghe và phản hồi kịp thời các ý kiến, khiếu nại của người dân.
7. Tôi tin tưởng rằng dự án giao thông này sẽ mang lại lợi ích lâu dài cho cộng đồng.

Câu hỏi mở:

Theo ông/bà, những khó khăn lớn nhất trong quá trình giải phóng mặt bằng là gì?

Ông/bà có đề xuất gì để cải thiện chính sách đền bù, tái định cư trong các dự án giao thông trọng điểm?