

NGHIÊN CỨU SỰ ẢNH HƯỞNG CỦA CÔNG TÁC LẬP KẾ HOẠCH ĐẾN HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC TRONG ĐẦU TƯ CÔNG XÂY DỰNG HẠ TẦNG ĐƯỜNG BỘ TẠI VIỆT NAM

Nguyễn Lương Hải^{a,*}

^a*Khoa Quản lý xây dựng, Trường Đại học Giao thông Vận tải,
số 3 đường Cầu Giấy, quận Đống Đa, Hà Nội, Việt Nam*

Nhận ngày 08/07/2019, Sửa xong 24/07/2019, Chấp nhận đăng 29/07/2019

Tóm tắt

Công tác lập kế hoạch là một trong các chức năng quan trọng của hoạt động quản lý nói chung, đặc biệt có ý nghĩa đối với hoạt động quản lý Nhà nước trong đầu tư xây dựng hạ tầng trong điều kiện khó khăn về nguồn vốn cũng như sự phức tạp của cơ chế thực hiện dự án. Bài báo nhằm làm rõ sự ảnh hưởng của công tác lập kế hoạch tới hiệu quả quản lý nhà nước trong đầu tư xây dựng hạ tầng đường bộ tại Việt Nam. Kết quả nghiên cứu đã tổng hợp các nhóm nhân tố chủ yếu và chỉ ra các nhóm nhân tố liên quan đến xây dựng cơ chế vận hành và minh bạch kế hoạch cho thấy sự ảnh hưởng rất có ý nghĩa thống kê ($p < 0,05$) đến hiệu quả hoạt động quản lý nhà nước. Kết quả nghiên cứu đóng góp quan trọng cả về phương diện khoa học và thực tiễn trong lĩnh vực quản lý quản lý nhà nước về đầu tư xây dựng nói chung và phát triển bền vững kết cấu hạ tầng đường bộ nói riêng ở Việt Nam.

Từ khoá: lập kế hoạch; quản lý nhà nước; đầu tư xây dựng; hạ tầng đường bộ.

AN INVESTIGATION OF THE INFLUENCE OF PLANNING TO EFFICIENCY OF STATE MANAGEMENT IN THE PUBLIC INVESTMENT OF ROAD INFRASTRUCTURE: THE CASE OF VIETNAM

Abstract

Planning is one of the fundamental functions of management principles in general, especially meaningful to the state management in the investment of road infrastructure within the context of limited capital resources and complexity of project implementation mechanism as well. The article is aimed to clarify the impact of planning activities on state management efficiency in the investment of road infrastructure construction in Vietnam. The results have synthesized the critical factors and figured out the groups of factors in regards to planning related operational mechanism and planning related transparency, which showed that the influence is statistically significant ($p < 0.05$) to state management performance. Research results contribute significantly into both scientific and practical aspects in the field of state management on construction investment in general and sustainable development of road infrastructure in particular within the situation of Vietnam.

Keywords: planning; state management; construction investment; road infrastructure.

[https://doi.org/10.31814/stce.nuce2019-13\(3V\)-12](https://doi.org/10.31814/stce.nuce2019-13(3V)-12) © 2019 Trường Đại học Xây dựng (NUCE)

1. Giới thiệu

Quản lý nhà nước (QLNN) về đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường bộ hiệu quả nhằm phát triển mạng lưới giao thông, đáp ứng nhu cầu phát triển của nền kinh tế đất nước nói chung. Trong đó công tác xây dựng kế hoạch đầu tư phát triển là một chức năng được thực hiện ở giai đoạn đầu tiên của hoạt

*Tác giả chính. Địa chỉ e-mail: hainl@utc.edu.vn (Hải, N. L.)

động quản lý nhà nước, góp phần định hướng và ảnh hưởng đến hiệu quả của các giai đoạn tiếp sau và cả quá trình quản lý nói chung. Trên thực tế, trong những năm qua công tác kế hoạch đang được thực hiện trên cơ sở chiến lược và quy hoạch tổng thể về phát triển kinh tế - xã hội nói chung và phát triển hệ thống giao thông đường bộ nói chung. Tuy vậy, chất lượng công tác lập kế hoạch còn nhiều hạn chế, thể hiện sự thiếu đồng bộ, chưa thực sự là kim chỉ nam cho các giai đoạn tổ chức thực hiện. Công tác lập kế hoạch và trong đó chưa gắn chặt với quy hoạch phát triển tổng thể đến quy hoạch chi tiết phát triển ngành Giao thông vận tải (GTVT). Trên thực tế, quy hoạch phát triển ngành GTVT Việt Nam mới được phê duyệt lần đầu tiên vào năm 2004 [1, 2]. Mặc dù vậy, công tác quản lý quy hoạch chưa được thực hiện tốt, các quy hoạch của Trung ương và địa phương nhiều khi không thống nhất. Từ đó dẫn đến công tác xây dựng kế hoạch phối hợp giữa các cấp, các ngành còn nhiều bất cập, dẫn đến nhiều dự án không phù hợp với quy hoạch, chiến lược phát triển và phải điều chỉnh trong quá trình thực hiện. Kế hoạch xây dựng chưa bám sát với tình hình và yêu cầu thực tiễn dẫn đến tình trạng đầu tư dàn trải, lãng phí, hoặc khi triển khai gặp khó khăn vì thiếu vốn.

Hơn nữa, lập kế hoạch vốn đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thuộc trách nhiệm của Bộ GTVT, được xây dựng trên cơ sở kế hoạch vốn của các ban quản lý dự án trực thuộc Bộ giao thông vận tải (GTVT), các Sở GTVT của các địa phương (Bảng 1). Kế hoạch vốn hàng năm được lập phải đảm bảo phù hợp với dự toán chi ngân sách phân bổ vốn cho đầu tư xây dựng hạ tầng trong tổng vốn cho đầu tư phát triển được phê duyệt hàng năm. Theo đó, các chủ đầu tư, các địa phương chịu trách nhiệm đăng ký nhu cầu danh mục và kế hoạch vốn đầu tư hàng năm (kế hoạch đầu tư xây dựng mới, kế hoạch cải tạo sửa chữa) với cơ quan cấp trên chủ đầu tư và Bộ GTVT. Bộ GTVT chịu trách nhiệm tổng hợp nhu cầu đăng ký kế hoạch vốn đầu tư, lập biểu đăng ký kế hoạch nhu cầu vốn, phân bổ vốn kế hoạch, và trình Bộ Tài chính phê duyệt theo đúng tiến độ quy định.

Bảng 1. Kế hoạch vốn đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ tại Việt Nam giai đoạn 2012-2017 do Bộ GTVT quản lý

				Đơn vị: tỷ đồng
Năm	Tổng số	Vốn đối ứng		Vốn nước ngoài
		Ngân sách trung ương	Trái phiếu chính phủ	
2012	16.827,072	1.089,023	1.178,029	14.560,020
2013	19.427,690	1.189,000	1.456,290	16.782,400
2014	19.938,723	1.239,800	1.086,623	17.612,300
2015	18.520,687	1.452,777	1.395,570	15.672,340
2016	21.814,900	1.708,700	1.314,200	18.792,000
2017	19.306,111	1.350,009	1.489,000	16.467,102

Tuy vậy, công tác lập kế hoạch vốn đầu tư còn nhiều bất cập, kế hoạch vốn đầu tư còn dàn trải, chưa phù hợp với khả năng đáp ứng vốn cho đầu tư, dẫn đến nhiều dự án được lập trong kế hoạch vốn nhưng không thể triển khai theo tiến độ do không bố trí được vốn [3, 4]. Hoặc một số dự án có nguồn vốn từ nguồn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) để thực hiện nhưng vốn đối ứng lại không đáp ứng đủ, dẫn tới không thể giải ngân được vốn ODA.

Qua phân tích tổng quan về công tác lập kế hoạch đầu tư phát triển hệ thống giao thông đường bộ ở Việt Nam cho thấy: (1) Hoạt động đầu tư công đối với việc phát triển hệ thống giao thông đường

bộ đóng vai trò hết sức quan trọng; (2) Công tác lập kế hoạch ảnh hưởng đến chất lượng toàn bộ quá trình quản lý nhà nước trong đầu tư phát triển giao thông đường bộ; và (3) tuy vậy, các tiêu chí đánh giá và mức độ ảnh hưởng của công tác lập kế hoạch chưa được nhìn nhận và đánh giá một cách rõ ràng. Vì vậy, việc đánh giá tầm quan trọng của công tác lập kế hoạch trong sự thành công của hoạt động quản lý nhà nước về đầu tư phát triển hệ thống giao thông đường bộ là hết sức quan trọng [5, 6]. Từ đó, góp phần vào hoàn thiện cơ chế, chính sách và thực hiện các giải pháp đồng bộ đảm bảo sự thành công trong việc thực hiện các mục tiêu của quản lý nhà nước. Do đó, trong phạm vi nghiên cứu của bài báo, các khía cạnh khác nhau trong công tác lập kế hoạch sẽ được xem xét và thông qua các phương pháp phân tích định lượng nhằm đo lường mức độ ảnh hưởng của công tác lập kế hoạch tới hiệu quả hoạt động quản lý nhà nước trong đầu tư phát triển giao thông đường bộ ở Việt Nam.

2. Phương pháp luận nghiên cứu

2.1. Xây dựng giả thuyết nghiên cứu

Để đánh giá rõ hơn thực trạng chức năng lập kế hoạch trong hoạt động quản lý nhà nước về đầu tư xây dựng hạ tầng đường bộ ở Việt Nam, các nhóm tiêu chí được xem xét trên cơ sở phương pháp luận về khoa học quản lý [7], theo đó chức năng lập kế hoạch được vận dụng cụ thể vào hoạt động thực tiễn quản lý nhà nước đối với đầu tư phát triển hạ tầng đường bộ. Do đó, các tiêu chí đánh giá công tác lập kế hoạch phải làm rõ các nội dung: xác định mục tiêu đầu tư, xây dựng cơ chế vận hành kế hoạch, và minh bạch, công khai kế hoạch để các bên liên quan thực hiện và giám sát, theo đó các nhóm tiêu chí đó phải thể hiện [5, 7, 8]:

Bảng 2. Chỉ tiêu đánh giá công tác lập kế hoạch đầu tư

STT	Ký hiệu	Nội dung
PLA1- Xác định mục tiêu	PL11	Các quyết định đầu tư ở cấp trung ương phù hợp với các mục tiêu đầu tư đã được xây dựng
	PL12	Các quyết định đầu tư ở cấp địa phương phù hợp với các mục tiêu đầu tư đã được xây dựng
	PL13	Kế hoạch thực hiện đầu tư đã được xây dựng phù hợp với chủ trương và mục tiêu đầu tư của các cấp.
PLA2- Xây dựng cơ chế vận hành	PL21	Kế hoạch đầu tư xây dựng được hướng dẫn triển khai thực hiện rõ ràng
	PL22	Trách nhiệm của các chủ thể liên quan đối với việc thực hiện kế hoạch đầu tư rõ ràng được xác định rõ ràng.
	PL23	Bộ máy tổ chức thực hiện kế hoạch đầu tư được xây dựng một cách chi tiết
PLA3- Minh bạch kế hoạch	PL31	Danh mục các dự án đầu tư được công bố theo đúng định hướng mục tiêu và quy hoạch phát triển đã được phê duyệt
	PL32	Kế hoạch đầu tư được xây dựng đảm bảo tính minh bạch và công khai

Mặt khác, tiêu chí đánh giá tổng thể hiệu quả QLNN đầu tư công xây dựng hạ tầng đường bộ_HQ được lựa chọn là biến phụ thuộc để đưa vào mô hình nghiên cứu. Trên cơ sở xác định các biến độc lập và biến phụ thuộc, mô hình và giả thuyết nghiên cứu được xây dựng, cụ thể: *công tác lập kế hoạch ảnh hưởng có ý nghĩa thống kê đến hiệu quả quản lý nhà nước trong đầu tư xây dựng hạ tầng đường bộ tại Việt Nam.*

2.2. Phương pháp và công cụ phân tích dữ liệu

Trước hết, dữ liệu thu thập sẽ được phân tích thống kê mô tả, tiếp theo phương pháp phân tích hồi quy tuyến tính (linear regression) được lựa chọn phân tích mô hình tiên lượng giữa các biến độc lập với biến phụ thuộc. Đây là một phương pháp truyền thống phù hợp với các mẫu phân tích có số lượng biến không quá lớn, và được thực hiện trong phần mềm phân tích thống kê SPSS v22.

Độ tin cậy của dữ liệu thu thập bằng thang đo ‘Likert’ được đánh giá thông qua phương pháp kiểm tra tính nhất quán nội tại bằng thông số Cronbach’s Alpha [9]. Phương pháp hệ số tin cậy Cronbach’s Alpha được kiểm tra cho tất cả các biến độc lập, cho biết các đo lường trong mỗi biến độc có liên kết hay hội tụ với nhau hay không. Các mức giá trị Alpha lớn hơn 0,8 phản ánh số liệu thu thập có độ tin cậy cao, là thang đo lường tốt; từ 0,7 đến 0,8 là sử dụng được với độ tin cậy khá; từ 0,6 đến 0,7 có thể sử dụng được là có thể sử dụng được trong trường hợp khái niệm nghiên cứu là mới [9–11].

Theo mô hình nghiên cứu có thể thấy mẫu khảo sát các thông tin cho các biến trong mô hình sẽ được thiết kế bao gồm: 08 nội dung khảo sát cho 3 biến tiên lượng (Bảng 2) và 01 nội dung khảo sát cho biến phụ thuộc, tổng cộng có 9 nội dung khảo sát cho tất cả các biến trong mô hình nghiên cứu. Số lượng mẫu khảo sát tối thiểu được tính toán theo đề xuất của Sekara [12], theo đó với mô hình thiết kế và cách tiếp cận của nghiên cứu này cần đảm bảo tối thiểu 90 mẫu và tối đa 500 mẫu khảo sát để có thể thực hiện các phân tích cho mô hình tiên lượng được thiết kế. Nội dung khảo sát và phương án đánh giá được thiết kế dựa trên thang đo ‘Likert’ với 5 mức độ lựa chọn về các nội dung khảo sát cụ thể. Với mỗi nội dung khảo sát, đối tượng được khảo sát sẽ đánh giá nội dung khảo sát và lựa chọn phương án trả lời theo 5 mức độ khác nhau: 1: hoàn toàn không đồng ý; 2: không đồng ý; 3: trung lập; 4: đồng ý; 5: rất đồng ý.

3. Kết quả nghiên cứu và bàn luận

3.1. Phân tích mô tả dữ liệu thu thập

Số liệu được thu thập thông qua các mẫu khảo sát tới các đối tượng liên quan trực tiếp và liên quan gián tiếp đến hoạt động đầu tư công xây dựng hạ tầng đường bộ tại Việt Nam. Cụ thể, đối tượng được khảo sát là những cá nhân hoạt động trong lĩnh vực liên quan như quản lý nhà nước (các đơn vị QLNN về kế hoạch đầu tư xây dựng), cơ quan kiểm soát về đầu tư công (các đơn vị thanh tra và kiểm toán nhà nước), nhà đầu tư, chủ đầu tư và các học giả nghiên cứu trong lĩnh vực. Các đối tượng khảo sát được lựa chọn trên cơ sở cân nhắc khả năng có thể nắm bắt được toàn bộ thông tin liên quan đến quá trình lập kế hoạch đầu tư một cách đầy đủ và có hệ thống. Đối tượng khảo sát được yêu cầu trả lời các thông tin liên quan đến nội dung khảo sát dựa trên trải nghiệm của mình về các hoạt động thực tiễn hoặc nghiên cứu có liên quan.

Tất cả có 139 mẫu khảo sát trong đó 57 thuộc về QLNN, 29 thuộc về chủ đầu tư, 18 thuộc về cơ quan kiểm soát về đầu tư công, 18 thuộc về nhà đầu tư và 17 thuộc về các học giả, thỏa mãn về các yêu cầu thông tin thu thập thu được từ các đối tượng khảo sát mục tiêu thông qua các phương tiện: thư điện tử và các cuộc phỏng vấn trực tiếp đáp ứng các thông tin yêu cầu khảo sát và đủ điều kiện để đưa vào các bước phân tích tiếp theo. Kết quả phân tích mô tả chung về các chỉ tiêu đánh giá hoạt động

lập kế hoạch đầu tư được thể hiện ở Bảng 3. Qua kết quả phân tích cho thấy mức độ đánh giá về hoạt động này đều đạt xấp xỉ trên ngưỡng trung bình (Bảng 3).

Bảng 3. Phân tích thống kê mô tả các chỉ tiêu liên quan lập kế hoạch đầu tư

Thứ tự	Chỉ tiêu	Mẫu khảo sát (N)	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị lớn nhất
1	PL11	139	3,6187	0,80213	1,00	5,00
2	PL12	139	3,3525	0,85857	1,00	5,00
3	PL13	139	3,3525	0,85857	1,00	5,00
4	PL21	139	3,2734	0,79678	1,00	4,00
5	PL22	139	3,3309	0,81105	1,00	5,00
6	PL23	139	3,3165	0,78919	1,00	4,00
7	PL31	139	3,3582	0,82629	1,00	5,00
8	PL32	139	3,0149	0,84946	1,00	5,00

Dữ liệu trong nghiên cứu được tổng hợp và tiến hành kiểm tra độ tin cậy cho các biến độc lập và biến phụ thuộc trong mô hình nghiên cứu và giá trị Alpha đều đạt lớn hơn hoặc bằng ngưỡng 0,75; cho thấy các giá trị Alpha đều có độ tin cậy khá cao và là thang đo tốt, đảm bảo độ tin cậy cho các bước phân tích tiếp theo. Mặt khác, phân tích sự khác biệt trong nhận thức của các nhóm đối tượng được khảo sát khác nhau về các tiêu chí đánh giá chất lượng hoạt động lập kế hoạch đầu tư công trong xây dựng được thể hiện trong bảng 4. Kết quả phân tích cho thấy, hầu hết các nhóm đối tượng được khảo sát đều cho quan điểm đồng nhất đối với các tiêu chí đánh giá, ngoại trừ có sự khác biệt có ý nghĩa thống kê khi đánh giá đối với chỉ tiêu PL12 ($P_{\text{value}} < 0,05$). Vì vậy, để thấy rõ sự khác biệt này xảy ra khi so sánh trong đánh giá giữa các nhóm đối tượng nào, kỹ thuật phân tích hậu định (post hoc analysis) sẽ được thực hiện.

Bảng 4. Phân tích phương sai phi tham số của các chỉ tiêu PL

Chỉ tiêu	PL11	PL12	PL13	PL21	PL22	PL23	PL31	PL32
Chi-Square	6,519	10,787	7,638	4,483	8,456	4,237	0,912	6,993
df	4	4	4	4	4	4	4	4
Mức ý nghĩa (Sig.)	0,164	0,029	0,106	0,345	0,076	0,375	0,923	0,136

Kết quả phân tích hậu định ($Adj.sig. = 0,011$) cho thấy, sự khác biệt có ý nghĩa thống kê trong đánh giá chỉ tiêu PL12 giữa hai nhóm: các học giả trong lĩnh vực và các nhà quản lý nhà nước về đầu tư công trong xây dựng.

3.2. Phân tích mô hình tiên lượng

Trước khi phân tích hồi quy, phân tích tương quan được tiến hành để kiểm định mức độ tương quan giữa các biến độc lập và biến phụ thuộc trong mô hình tiên lượng. Kết quả phân tích (Bảng 5) cho thấy tất cả các tiêu chí đánh giá về hoạt động lập kế hoạch đầu tư công đều có mối tương quan rất

có ý nghĩa thống kê ($p < 0,01$) với tiêu chí đánh giá chung về hiệu quả quản lý nhà nước đầu tư công xây dựng trong thời gian qua (HQ). Kết quả này một mặt cho thấy sự phù hợp của các tiêu chí đánh giá công tác lập kế hoạch được lựa chọn đưa vào mô hình phân tích, mặt khác mức độ tương quan cũng cho thấy chỉ dấu của sự ảnh hưởng giữa các biến độc lập đến biến phụ thuộc.

Bảng 5. Phân tích tương quan các chỉ tiêu PL

		PL11	PL12	PL13	PL21	PL22	PL23	PL31	PL32
HQ	Hệ số tương quan	0,451**	0,355**	0,399**	0,454**	0,528**	0,476**	0,396**	0,551**
	Mức ý nghĩa (Sig.)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Hiệp phương sai	0,275	0,232	0,261	0,275	0,326	0,283	0,254	0,362
	N	139	139	139	139	139	139	139	139

** Mức ý nghĩa nhỏ hơn 0,01.

Kết quả phân tích mô hình tiên lượng được thể hiện ở các Bảng 6 và 7 khi phân tích hồi quy tuyến tính (linear regression) trong phần mềm SPSS. Kết quả thể hiện thông qua mô hình tốt nhất được thuật toán ‘stepwise’ đề xuất trên cơ sở chọn lọc tổ hợp biến giữa các biến độc lập được đưa vào phân tích và biến phụ thuộc.

Bảng 6. Tóm tắt thông số mô hình được lựa chọn

Mô hình	Giá trị R	Giá trị R_Square	Giá trị R_Square hiệu chỉnh	Sai số chuẩn ước lượng	Giá trị F test	Mức ý nghĩa (Sig.)
1	0,625	0,391	0,377	0,60087	28861	0,000

Bảng 7. Mô hình tiên lượng cho biến phụ thuộc (HQ)

Biến tiên lượng	Hệ số hồi quy chưa chuẩn hóa		Hệ số hồi quy chuẩn hóa	Giá trị t-test	Mức ý nghĩa (Sig.)	Phân tích đa cộng tuyến	
	B	Sai số chuẩn	Beta			Độ chấp nhận	VIF
Bậc tự do	0,863	0,259		3,328	0,001		
PLA1	0,047	0,090	0,047	0,524	0,601	0,550	1,802
PLA2	0,305	0,076	0,325	4,005	0,000	0,685	1,459
PLA3	0,317	0,079	0,360	4,040	0,000	0,568	1,761

Cụ thể, mô hình ảnh hưởng của các biến độc lập đến biến phụ thuộc: Hiệu quả QLNN đầu tư công (HQ) được thuật toán đề xuất theo mô hình ở Bảng 7. Trong mô hình tiên lượng này, hai biến độc lập: Xây dựng cơ chế vận hành (PLA2) và Minh bạch kế hoạch (PLA3) ảnh hưởng có ý nghĩa thống kê ($p < 0,05$) tới biến phụ thuộc: Hiệu quả QLNN đầu tư công xây dựng (HQ), mô hình có thể giải thích 37,7% sự thay đổi của biến phụ thuộc HQ, đạt mức rất có ý nghĩa thống kê (F-test với $p < 0,001$).

Thứ nhất, kết quả phân tích mô hình ảnh hưởng đã khẳng định giả thuyết nghiên cứu: xây dựng cơ chế vận hành để thực hiện kế hoạch ảnh hưởng tích cực và có ý nghĩa thống kê ($p < 0,0001$) đến hiệu

quả QLNN trong đầu tư công xây dựng hạ tầng đường bộ. Trên thực tế, xây dựng cơ chế vận hành đóng vai trò rất quan trọng, qua đó thuyết minh cụ thể cơ cấu chức năng thực hiện kế hoạch; phạm vi chức năng, nhiệm vụ của các tổ chức, bộ phận và cá nhân liên quan trong việc triển khai kế hoạch; trách nhiệm của các đơn vị và cá nhân liên quan trong việc đảm bảo triển khai kế hoạch một cách khả thi và hiệu quả, nhằm đạt được các mục tiêu kế hoạch đặt ra.

Thứ hai, kết quả phân tích đồng thời củng cố giả thuyết nghiên cứu: minh bạch kế hoạch đóng vai trò ảnh hưởng tích cực, có ý nghĩa thống kê ($p < 0,0001$) đến hiệu quả QLNN trong đầu tư công xây dựng hạ tầng đường bộ. Minh bạch kế hoạch đảm bảo cho các bên liên quan được chủ động trong việc chuẩn bị nguồn lực để thực thi kế hoạch có hiệu quả. Đồng thời, minh bạch kế hoạch là phương thức nâng cao hiệu quả công tác kiểm tra và giám sát của các cơ quan chức năng và của xã hội, thúc đẩy các tổ chức và/hoặc cá nhân có liên quan có động cơ và động lực để hoàn thành nhiệm vụ và trách nhiệm của mình đối với kế hoạch và các mục tiêu chung đặt ra. Mặt khác, minh bạch kế hoạch là cách tiếp cận với phương thức quản lý tiên tiến trên thế giới trong mọi lĩnh vực, đặc biệt là trong lĩnh vực đầu tư công, một mặt góp phần vào sự thành công chung của công tác quản lý nhà nước về đầu tư công, mặt khác là động lực để các thành phần kinh tế ngoài nhà nước đóng góp và thúc đẩy đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ trong điều kiện nguồn lực hạn chế từ khu vực nhà nước và nhu cầu lớn trong đầu tư phát triển hạ tầng đường bộ.

Mặt khác, mô hình tiên lượng cũng cho thấy biến: xây dựng mục tiêu (PLA1), ảnh hưởng không có ý nghĩa thống kê ($p > 0,05$), biến này bị loại trong mô hình chọn lọc tiên lượng cho biến phụ thuộc HQ. Kết quả này có thể chưa phù hợp với các nguyên tắc trong chuẩn mực quản lý hoặc các nghiên cứu trên thế giới, tuy nhiên có thể thấy đây là điều kiện đặc thù của Việt nam về quản lý nhà nước đầu tư công xây dựng hạ tầng. Đầu tư công trong lĩnh vực xây dựng cơ sở hạ tầng đường bộ được thực hiện từ trước đến nay thiếu sự đảm bảo về mục tiêu tổng thể đến kế hoạch chi tiết. Các mục tiêu là định hướng quan trọng để kế hoạch hướng tới, tuy nhiên có thể thấy thực tế ở Việt Nam trong thời gian qua, đầu tư công trong lĩnh vực xây dựng hạ tầng đường bộ đã có quy hoạch và mục tiêu, tuy nhiên thực tế kế hoạch triển khai chưa bám sát hoặc điều chỉnh, thậm chí là thay đổi mục tiêu để phù hợp với nguồn lực tài chính hạn hẹp của quốc gia, đây có lẽ cũng là sự khác biệt trong đầu tư công giữa một quốc gia đang phát triển và các quốc gia phát triển. Hơn nữa, có thể nhận thức của đối tượng được khảo sát về mối liên hệ giữa việc xây dựng mục tiêu và hiệu quả quản lý chưa thật sự rõ ràng hoặc cho rằng tầm quan trọng của công tác xây dựng mục tiêu là thứ quá xa so với cách thức truyền thống về lập kế hoạch thực hiện, là sản phẩm của cơ chế xin cho còn sót lại của thời kỳ trước.

4. Kết luận

Nghiên cứu đã tiến hành phân tích định lượng sự ảnh hưởng giữa các biến liên quan đến công tác lập kế hoạch và hiệu quả quản lý nhà nước về đầu tư công trong xây dựng hạ tầng đường bộ, kết quả phân tích đã chỉ ra bằng chứng khoa học để chấp nhận giả thuyết nghiên cứu: các biến độc lập liên quan đến xây dựng cơ chế vận hành kế hoạch và minh bạch kế hoạch có sự ảnh hưởng có ý nghĩa thống kê ($p < 0,05$) đến biến phụ thuộc - hiệu quả quản lý nhà nước về đầu tư công xây dựng hạ tầng đường bộ. Kết quả phân tích cho thấy mô hình có thể giải thích được 37,7% sự khác biệt ($R_square = 0,377$) có ý nghĩa thống kê ($p < 0,0001$) của biến phụ thuộc 'hiệu quả quản lý nhà nước'.

Kết quả nghiên cứu cung cấp cơ sở khoa học cho việc đề xuất các giải pháp nâng cao hiệu quả công tác quản lý nhà nước về đầu tư công trong xây dựng hạ tầng nói chung và quản lý các dự xây dựng phát triển cơ sở hạ tầng đường bộ nói riêng. Một mặt giúp cải thiện đáng kể hoạt động quản lý nhà nước trong lĩnh vực đầu tư công xây dựng cơ sở hạ tầng, mặt khác nhằm tạo động lực cho các thành phần kinh tế ngoài nhà nước có điều kiện quan tâm và quyết định tham gia chia sẻ và hỗ trợ

chính phủ trong việc phát triển hệ thống hạ tầng đường bộ, là cơ sở để duy trì tăng trưởng kinh tế theo hướng bền vững.

Tài liệu tham khảo

- [1] World Bank (2006). *Vietnam's infrastructure challenge - infrastructure strategy: cross-sectoral issues*. Washington, DC.
- [2] Hai, N. L., Watanabe, T. (2014). The status quo and perspective for improvement of public works procurement performance in Vietnam. *J. Adv. Perform. Inf. Value*, 6(1):22–39.
- [3] Hải, N. L. (2018). Nghiên cứu trạng thái vận động và định hướng cải thiện hoạt động lựa chọn nhà thầu xây dựng tại Việt Nam. *Tạp chí Khoa học Giao thông Vận tải*, 64.
- [4] Nhi, D. T. (2014). Vietnam country report. *Financing ASEAN Connectivity*, 401–429.
- [5] Zwikael, O., Globerson, S. (2006). [Benchmarking of project planning and success in selected industries](#). *Benchmarking: An International Journal*, 13(6):688–700.
- [6] Serrador, P. (2014). *Project planning and project success: The 25% solution*. CRC Press.
- [7] Williams, C. (2013). *Principles of management*. South-Western Cengage Learning.
- [8] Marglin, S. A. (2014). *Public investment criteria (routledge revivals): Benefit-cost analysis for planned economic growth*. Routledge.
- [9] Cserhádi, G., Szabó, L. (2014). [The relationship between success criteria and success factors in organisational event projects](#). *International Journal of Project Management*, 32(4):613–624.
- [10] Davis, K. (2014). [Different stakeholder groups and their perceptions of project success](#). *International Journal of Project Management*, 32(2):189–201.
- [11] Hải, N. L. (2019). [Nghiên cứu ảnh hưởng của quá trình thi công đến an toàn xây dựng tại Việt Nam](#). *Tạp chí Khoa học Công nghệ Xây dựng (KH-CN XD)-ĐHXD*, 13(1V):66–74.
- [12] Sekaran, U., Bougie, R. (2016). *Research methods for business: A skill building approach*. John Wiley & Sons.