

MỞ ĐẦU

1. Sự cần thiết của đề tài nghiên cứu

Sau khoảng ba thập kỷ đổi mới, nền kinh tế Việt Nam đã có nhiều bước chuyển mình đáng kể: Sự thay đổi cơ cấu kinh tế theo hướng tăng tỷ trọng ngành công nghiệp dịch vụ, nông nghiệp thay đổi theo hướng công nghiệp hóa của ngành, khoa học công nghệ phát triển tương đối mạnh mẽ, tốc độ tăng trưởng kinh tế năm 2016 đạt 6,21% (Tổng cục Thống kê, 2016). Việc phát triển mạnh mẽ về mặt kinh tế đặt ra yêu cầu ngày càng sâu và rộng về mặt cơ sở hạ tầng xét trên cả khía cạnh về chất lượng và số lượng, trong đó hệ thống giao thông là một trong những khía cạnh được quan tâm lớn nhất khi nói đến hệ thống cơ sở hạ tầng.

Để đáp ứng những yêu cầu đó, ngành Giao thông vận tải đã đề ra những chính sách, chiến lược phát triển giao thông đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030, với những nỗ lực không ngừng trong việc thực hiện mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông về mặt số lượng bên cạnh đó là nâng cao chất lượng các công trình giao thông trên toàn lãnh thổ. Cụ thể, Bộ Giao thông vận tải đã tập trung giải quyết các vấn đề như tái cơ cấu, cổ phần hoá các doanh nghiệp Nhà nước, cải cách thủ tục hành chính để nâng cao hiệu quả kinh doanh, tạo cơ chế thuận lợi thu hút các dòng vốn đầu tư vào lĩnh vực giao thông vận tải...

Thành quả thu được từ những nỗ lực đó là hàng loạt các công trình giao thông trọng điểm ra đời, tạo ra nền tảng và đóng góp một phần không nhỏ cho sự phát triển của các ngành khác, cụ thể như tính đến hết năm 2016, tổng chiều dài đường bộ nước ta vào khoảng 417204 km (Tổng cục Đường bộ Việt Nam, 2016), trong đó chiều dài đường quốc lộ khoảng 22660 km và chiều dài cao tốc khoảng 114146km. Tuy nhiên, với đặc điểm đầu tư phát triển giao thông vận tải nói riêng, đầu tư phát triển trong các lĩnh vực khác nói chung, nhu cầu vốn cho hoạt động đầu tư này thường rất lớn, thời gian thu hồi vốn dài, các công trình được xây dựng chiếm một tỷ trọng không nhỏ là các dự án, công trình công cộng... Thêm vào đó, các dự án này với nhu cầu vốn lớn cộng thêm thời gian thực hiện dài, khả năng rủi ro của các dự án là

không tránh khỏi, chính vì vậy việc huy động và sử dụng vốn là một vấn đề được quan tâm của không chỉ với

các nhà hoạch định chính sách mà còn của các nhà nghiên cứu trong lĩnh vực này. Ngoài ra, việc thực hiện các hoạt động đầu tư phát triển trong lĩnh vực giao thông vận tải như thế nào cũng là một câu hỏi cần những câu trả lời cho cả các nhà hoạch định chính sách và các nhà nghiên cứu.

Đề đạt được những kết quả tích cực cho hoạt động đầu tư phát triển nói chung và đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nói riêng, các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động này có vị trí tương đối quan trọng. Có các nhân tố khác nhau ảnh hưởng đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ như các nhân tố về vốn đầu tư, các nhân tố về điều kiện tự nhiên, điều kiện xã hội, các nhân tố thuộc về các đơn vị liên quan thực hiện dự án (chủ đầu tư, nhà thầu, đơn vị thi công...), các nhân tố này có mức độ ảnh hưởng khác nhau đến quyết định đầu tư và kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, chính vì vậy, cần phát huy những nhân tố ảnh hưởng tích cực, hạn chế những nhân tố ảnh hưởng tiêu cực có ý nghĩa quan trọng trong quá trình thực hiện hoạt động đầu tư phát triển nhằm đạt được những kết quả đầu ra theo mong muốn.

Thực tế đã chứng minh vị trí và vai trò của đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động này, mảng vấn đề này không chỉ nhận được sự quan tâm của các nhà hoạch định chính sách mà còn của các nhà nghiên cứu. Cụ thể,

Các nhà hoạch định chính sách quan tâm đến việc huy động và sử dụng sao cho hiệu quả các nguồn lực, trong khi đó các nhà nghiên cứu khai thác nhiều khía cạnh khác nhau trong phạm trù đầu tư này, với những mảng kiến thức khác nhau, những phương pháp nghiên cứu khác nhau được lựa chọn để có thể tìm ra những quy luật cho vấn đề nghiên cứu. Trong nghiên cứu này, tác giả tập trung xem xét đến khía cạnh đầu tư phát triển. Về đầu tư phát triển có khá nhiều nghiên cứu đã được thực hiện từ hệ thống những lý luận, những chỉ tiêu nền tảng khi nghiên cứu về đầu tư phát triển theo ngành, theo lĩnh vực như nghiên cứu của tác giả Từ Quang Phương, Phạm Văn Hùng (2013), đến những nghiên cứu cụ thể trong từng lĩnh vực như trong đầu tư phát triển cảng biển của tác giả Nguyễn Thị Thu Hà (2013), hay xem xét đến việc quản lý hoạt động đầu

tu xây dựng cơ bản, quản lý dự án đầu tư của tác giả Nguyễn Thị Bình (2009) khi nghiên cứu trong ngành giao thông vận tải.

Tuy nhiên, những nghiên cứu đang dừng lại ở việc xem xét chủ yếu về thực trạng đầu tư tại các ngành, chưa đi sâu nghiên cứu về lĩnh vực cụ thể: Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, chưa có nhiều nghiên cứu xem xét về mặt định lượng, lượng hóa mối quan hệ giữa các nhân tố tác động tới hoạt động đầu tư phát triển như Mức độ ảnh hưởng của các nhân tố như thế nào đến quyết định đầu tư, kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách nhà nước?

Do vậy, việc lựa chọn đề tài nghiên cứu: “*Nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước ở Việt Nam*” theo tác giả là cần thiết.

2. Mục tiêu nghiên cứu và câu hỏi nghiên cứu

Mục tiêu của nghiên cứu này là tìm hiểu mức độ ảnh hưởng của các nhân tố tới đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách nhà nước ở Việt Nam, xác định những kết quả đạt được, những hạn chế, nguyên nhân của những hạn chế đó, tác giả đề xuất một số kiến nghị nhằm đẩy mạnh hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước ở Việt Nam. Bởi vậy, nghiên cứu này sẽ trả lời các câu hỏi sau:

- Nhận diện và kiểm định mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến quyết định đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách nhà nước ở Việt Nam?
- Thực trạng hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước?
- Nhận diện và kiểm định mức độ tác động của các nhân tố tới kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước ở Việt Nam?

3. Đối tượng nghiên cứu và phạm vi nghiên cứu

3.1. Đối tượng nghiên cứu

Các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước ở Việt Nam.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

Phạm vi thời gian: Nghiên cứu trong khoảng thời gian từ năm 2012- đến năm 2016

Phạm vi không gian:

+ Nghiên cứu tiến hành trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước

+ Nguồn vốn của các dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ từ vốn Trung ương

Phạm vi nội dung: Nghiên cứu xem xét đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước

4. Phương pháp nghiên cứu

4.1. Cách tiếp cận

Nghiên cứu sinh thực hiện phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến quyết định đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách nhà nước, sau đó, với những dự án đã được quyết định đầu tư, nghiên cứu sẽ phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách nhà nước. Sử dụng hàm sản xuất Cobb-Douglas làm cơ sở lý thuyết cho việc xây dựng mô hình nghiên cứu, bất cứ hoạt động sản xuất để đảm bảo cho hoạt động sản xuất phát triển cũng cần có những yếu tố cơ bản như: vốn (máy móc, thiết bị, vốn đầu tư...), lao động (số lượng lao động, trình độ lao động...), và trình độ khoa học kỹ thuật & khả năng tổ chức quản lý của doanh nghiệp, cơ quan quản lý nhà nước (Yếu tố tổng hợp)

Đầu ra của quá trình phát triển sản xuất kinh doanh hay kết quả của quá trình chuẩn bị đầu tư là có được quyết định đầu tư, sau khi có quyết định đầu tư bắt đầu thực hiện đầu tư phát triển kết quả đầu ra là kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách nhà nước.

Chính vì vậy, hai mô hình nghiên cứu cụ thể NCS sử dụng trong luận án:

Mô hình 1: Nghiên cứu một số nhân tố ảnh hưởng đến quyết định đầu tư vào các dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước

Mô hình 2: Phân tích một số nhân tố ảnh hưởng đến kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước ở Việt Nam

4.2. Phương pháp thu thập dữ liệu

4.2.1. Phương pháp thu thập dữ liệu thứ cấp

Các số liệu được thu thập từ các tài liệu đã công bố như: số liệu thống kê của các cấp, các báo cáo về tình hình thu hút vốn và sử dụng vốn đầu tư của Bộ Giao thông vận tải, báo cáo tổng kết năm và phương hướng hoạt động của Bộ Giao thông vận tải,... Ngoài ra, các báo cáo khoa học, tạp chí, các văn bản pháp quy..., được sử dụng làm nguồn tài liệu thu thập.

4.2.2. Phương pháp thu thập dữ liệu sơ cấp

Thông qua phỏng vấn các cá nhân am hiểu về hoạt động đầu tư tại các cơ quan trực thuộc Bộ Giao thông vận tải, Bộ Xây dựng, các Sở Giao thông vận tải và các đơn vị trực tiếp thực hiện các hoạt động đầu tư phát triển của ngành giao thông, tác giả thực hiện phỏng vấn các cá nhân để xem xét đánh giá của các cá nhân đó về mức độ ảnh hưởng, tầm quan trọng và thực tế đạt được của các nhân tố đến hoạt động đầu tư phát triển trong ngành giao thông ở Việt Nam.

Đối với phân tích hồi quy đa biến: Cỡ mẫu tối thiểu cần đạt được tính theo công thức là: $50 + 8 * m$ (m: số biến độc lập) (Tabachnick và Fidell, 1996)

Như vậy, số lượng mẫu tối thiểu cho nghiên cứu của tác giả là 205 mẫu, tác giả thực hiện phỏng vấn 300 quan sát sau đó kết quả thu được sẽ được làm sạch và được xử lý dưới sự trợ giúp của phần mềm SPSS 20.0

Sau khi thu thập dữ liệu, có 50 phiếu khảo sát không đáp ứng được yêu cầu về chất lượng của phiếu khảo sát: Thiếu thông tin trả lời trong phiếu khảo sát. Tác giả thực hiện loại bỏ những phiếu khảo sát này và sử dụng 250 quan sát đạt yêu cầu thực hiện phân tích các phép toán thống kê.

+) Quy trình thiết kế bảng hỏi

Bước 1: Tác giả kế thừa những nghiên cứu của các tác giả trước đó khi xem xét các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động đầu tư phát triển và xây dựng bảng hỏi các nhân tố tác động đến hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước.

Bước 2: Tác giả sử dụng bảng câu hỏi đã được xây dựng để khảo sát thử với 10 cán bộ làm việc trực tiếp trong hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, những cán bộ này làm việc tại các ban quản lý dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng sử dụng vốn ngân sách Nhà nước như Ban quản lý dự án Cầu Long, cán bộ quản lý thuộc Bộ Giao thông vận tải, cán bộ thuộc ban quản lý dự án đường cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi... Căn cứ vào kết quả khảo sát thử, tác giả điều chỉnh những chi tiết bất hợp lý để lập bảng hỏi chính thức và thực hiện việc thu thập dữ liệu toàn bộ.

+) Phương pháp điều tra mẫu

Tác giả sử dụng phiếu điều tra đã được chuẩn hóa để gửi đi phỏng vấn các cán bộ trực tiếp làm việc tại các đơn vị, cơ quan liên quan đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước, nếu không gặp được trực tiếp được các cán bộ này tác giả lựa chọn các phương án thay thế: Gửi email phiếu điều tra để chờ phúc đáp hoặc gửi lại phiếu điều tra tại cơ quan và sẽ đến nhận lại phiếu sau 10 ngày.

Sau khi hoàn thành việc thu thập số liệu sơ cấp, tác giả làm sạch số liệu và tiến hành việc phân tích số liệu.

Số lượng quan sát là 250 đáp ứng yêu cầu số lượng mẫu tối thiểu thực hiện các phép phân tích thống kê.

Thời gian khảo sát: Tác giả thực hiện khảo sát thu thập số liệu sơ cấp từ ngày 10 tháng 12 năm 2016 đến ngày 9 tháng 3 năm 2017.

*) Phương pháp phỏng vấn sâu

Phương pháp phỏng vấn sâu được tác giả thực hiện nhằm có dữ liệu phân tích và có góc nhìn đa chiều hơn sau khi phân tích định lượng mức độ ảnh hưởng của các nhân tố tới đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam. Cụ thể, tác giả thực hiện phỏng vấn sâu các 04 cán bộ quản lý Nhà nước trong đó có: 01 cán bộ quản lý thuộc Ban quản lý các dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và 02 cán bộ quản lý Nhà nước thuộc

Bộ Xây dựng, 01 cán bộ quản lý Nhà nước thuộc Bộ Tài chính, các cán bộ này có hiểu biết sâu sắc về hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Đồng thời, tác giả cũng thực hiện phỏng vấn sâu 03 cán bộ, trong đó 02 cán bộ thuộc đơn vị thi công và 01 cán bộ đơn vị giám sát dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Phỏng vấn sâu được tác giả thực hiện từ ngày 12 đến ngày 26 tháng 6 năm 2017, tác giả xin lịch hẹn với các đối tượng được phỏng vấn và thực hiện phỏng vấn tại văn phòng với các cán bộ quản lý Nhà nước và tại công trường với các cá nhân là cán bộ đơn vị thi công và cán bộ giám sát.

Phỏng vấn sâu được thực hiện tập trung vào khía cạnh xem xét đánh giá của các đối tượng được phỏng vấn về mức độ quan trọng và thực tế đạt được của các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay, thực tế các vấn đề phát sinh tại các dự án đầu tư.

Kết quả phỏng vấn sẽ giúp tác giả trong việc phân tích và có góc nhìn đa chiều hơn, bổ trợ hữu hiệu cho kết quả phân tích định lượng của tác giả về các nhân tố ảnh hưởng đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông bộ ở Việt Nam.

4.3. Phương pháp phân tích số liệu

Các số liệu sau khi được thu thập sẽ được tác giả xử lý, làm sạch, nhập dữ liệu và mã hóa dữ liệu vào file excel, sau đó tác giả sử dụng các mô hình và phép tính toán định lượng để xử lý số liệu. Nghiên cứu được thực hiện dưới sự trợ giúp của phần mềm SPSS 20.0. Phương pháp thống kê mô tả và phương pháp phân tích theo dãy số thời gian, phương pháp phân tích so sánh, phương pháp hồi quy binary logistic, phương pháp phân tích nhân tố, phương pháp hồi quy đa biến được tác giả sử dụng trong nghiên cứu để phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách nhà nước ở Việt Nam.

5. Kết cấu của luận án

Ngoài phần mở đầu và kết luận, luận án bao gồm 4 chương:

Chương 1: Tổng quan các nghiên cứu liên quan đến đề tài

Chương 2: Những vấn đề lý luận về đầu tư phát triển và các nhân tố ảnh hưởng đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Chương 3: Nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước ở Việt Nam

Chương 4: Giải pháp nhằm phát huy những nhân tố ảnh hưởng tích cực và hạn chế những nhân tố ảnh hưởng tiêu cực tới đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước ở Việt Nam

CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU

1.1. Tổng quan các công trình nghiên cứu về ngân sách nhà nước và đầu tư phát triển sử dụng vốn ngân sách Nhà nước

Đầu tư phát triển đã và đang trở thành vấn đề được quan tâm không chỉ của các nhà nghiên cứu mà còn của các nhà hoạch định chính sách, nguồn vốn sử dụng trong hoạt động đầu tư phát triển khá đa dạng: Nguồn vốn ngân sách, vốn viện trợ phát triển chính thức, vốn doanh nghiệp, vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài... Đầu tư phát triển được thực hiện theo các lĩnh vực khác nhau, mỗi lĩnh vực thực hiện có những đặc thù riêng nhưng vẫn mang những điểm chung nhất về đầu tư phát triển. Các hoạt động đầu tư phát triển có thể thực hiện theo dự án, theo hạng mục công trình hoặc các phương thức thực hiện khác (Từ Quang Phương, Phạm Văn Hùng, 2013)

1.2. Tổng quan các công trình nghiên cứu liên quan đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và ảnh hưởng của đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng tới tăng trưởng và phát triển kinh tế

Tiếp cận theo khía cạnh xem xét về kinh nghiệm quản lý Nhà nước về đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng ở một số quốc gia khác nhau qua việc sử dụng ngân sách Nhà nước, tác giả Bernard Myers và Thomas Laursen (2008) đã tổng kết lại kinh nghiệm quản lý Nhà nước về đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng ở các nước thành viên EU, dữ liệu phục vụ cho nghiên cứu được tác giả thu thập từ năm 2000 đến hết năm 2006, chủ yếu tập trung vào việc khảo sát kinh nghiệm quản lý trong khoản mục đầu tư này ở nước Anh và một số nước có nền kinh tế

phát triển. Trong giai đoạn nghiên cứu của tác giả, các nước thuộc khối EU là các nước có nợ công thuộc vào nhóm các nước có nợ công lớn của thế giới, đây cũng có thể là bài học kinh nghiệm cho quá trình quản lý hoạt động đầu tư xây dựng cơ bản sử dụng ngân sách Nhà nước ở Việt Nam, từ đó có thể tránh được phần nào nợ công tăng mạnh và không có khả năng kiểm soát.

1.3. Tổng quan các công trình nghiên cứu liên quan đến các nhân tố ảnh hưởng đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng

1.3.1. Tổng quan các công trình nghiên cứu liên quan đến các nhân tố ảnh hưởng đến quyết định đầu tư vào các dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng

Để hoạt động đầu tư phát triển nói chung đạt được những kết quả nhất định cả về mặt tài chính và những ảnh hưởng lan tỏa khác, các nhân tố ảnh hưởng đến đầu tư phát triển có ý nghĩa vô cùng quan trọng, đồng thời cần đảm bảo các quyết định đầu tư chính xác.

Theo quan điểm của Robbins và Coulter (1996) để ra quyết định đầu tư, quy trình ra quyết định gồm bảy bước: (i) xác định vấn đề, (ii) đưa ra các tiêu chuẩn của quyết định, (iii) lượng hóa các tiêu chuẩn, (iv) xây dựng phương án, (v) đánh giá và lựa chọn phương án tối ưu, (vi) tổ chức thực hiện phương án và cuối cùng là (vii) đánh giá hiệu quả của quyết định. Với mỗi đơn vị đầu tư, quyết định đầu tư chính là quyết định sử dụng vốn và các nguồn lực khác trong hiện tại nhằm tăng thêm tài sản mới, tạo việc làm, phát triển nguồn nhân lực.

Gilomre và cộng sự (2003) cho rằng các nhân tố sau ảnh hưởng đến quyết định đầu tư: (1) Quan điểm của Chính phủ và các khuyến khích tài chính - Nếu Chính phủ của nước chủ nhà hoạt động tích cực để thu hút đầu tư, thì quốc gia/địa phương hoặc khu vực đó sẽ hấp dẫn hơn so với một nơi mà một nhà đầu tư phải mất nhiều thời gian và thủ tục để dự án đầu tư được phê duyệt. (2) Lạm phát, chính sách kinh tế, mức thuế suất và cơ cấu thuế - là một nhân tố quan trọng ảnh hưởng đến quyết định đầu tư. (3) Giao thông vận tải, vật liệu và chi phí lao động - Đây là

các chi phí quan trọng mà các công ty/đơn vị đầu tư đi vào xem xét khi tiến hành đầu tư. (4) Công nghệ - Công nghệ được coi là một

trong những nhân tố quan trọng nhất liên quan đến quyết định đầu tư. (5) Sự ổn định chính trị là nhân tố mang lại sự hấp dẫn cho các nhà đầu tư.

1.3.2. Tổng quan các công trình nghiên cứu liên quan đến các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng

Với các dự án, sau khi đã có quyết định đầu tư, quá trình thực hiện và vận hành kết quả đầu tư sao cho hiệu quả nhất cũng chịu sự ảnh hưởng của các nhân tố khác nhau:

Theo quan điểm của Era Dabla-Norris, Jim Brumby và cộng sự (2011), Esfahani và Ramirez (2003), Haque và Kneller (2008), Flyvbjerg (2003), kết quả nghiên cứu cho thấy có sự đồng nhất tương đối lớn về các nhân tố cũng như chiều tác động của các nhân tố tới hoạt động đầu tư công ở các quốc gia - là địa bàn nghiên cứu được các tác giả lựa chọn nghiên cứu. Trong nghiên cứu, các tác giả chỉ ra rằng các nhân tố như: Thể chế, mức độ quản lý của cơ quan quản lý Nhà nước, việc lựa chọn các dự án đầu tư, chi phí đầu tư,... có ảnh hưởng trực tiếp đến lợi nhuận đầu tư cũng như hiệu quả của các dự án đầu tư.

1.4. Kết luận và khoảng trống nghiên cứu

Tóm lại, đầu tư phát triển đã và đang thể hiện vai trò quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế xã hội của đất nước, đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ góp phần tạo ra cơ sở hạ tầng tốt, từ đó góp phần tạo lợi thế trong các hoạt động thu hút vốn, nền tảng cho việc lưu thông hàng hóa, góp phần phát triển kinh tế chung của không chỉ các địa phương mà còn của Nhà nước. Thực tế đã chứng minh vị trí quan trọng của đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, các nghiên cứu về mặt lý luận đã được thực hiện, tuy nhiên những nghiên cứu đó mới chỉ dừng lại ở việc nghiên cứu chung cho ngành giao thông, hoặc đầu tư phát triển cho các lĩnh vực khác. Trong khi đó, đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước có đạt được kết quả tốt hay không, đáp ứng được các mục tiêu đề ra hay không lại phụ thuộc vào các nhân tố ảnh hưởng đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước, các nhân tố ảnh hưởng từ quyết định đầu tư đến quá trình thực hiện đầu tư và từ đó ảnh hưởng đến kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước.

Chính vì vậy, việc tác giả thực hiện nghiên cứu: “Nghiên cứu các nhân tố

ảnh hưởng đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước ở Việt Nam” là việc làm cần thiết và vẫn đảm bảo tính mới trên cơ sở kế thừa nghiên cứu trước đó, cụ thể như sau:

Thứ nhất, dữ liệu tác giả sử dụng cho nghiên cứu được thu thập từ các nguồn dữ liệu đa dạng từ dữ liệu thứ cấp thu thập từ các báo cáo của các cơ quan quản lý Nhà nước, các đơn vị tham gia vào đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước; Các dữ liệu sơ cấp được thu thập thông qua khảo sát những cá nhân trực tiếp tham gia vào hoạt động đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước dựa vào bảng hỏi được chuẩn hóa- kết quả thu thập dữ liệu được phân tích sẽ cho tác giả cái nhìn tổng quan hơn về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ từ các chủ thể trực tiếp tham gia vào quá trình này.

Thứ hai, nghiên cứu sử dụng mô hình nghiên cứu định lượng nhằm phân tích những nhân tố ảnh hưởng đến quyết định đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước, việc phân tích này nhằm chỉ ra mức độ ảnh hưởng và chiều hướng ảnh hưởng của các nhân tố đến quyết định đầu tư.

Bên cạnh đó, nghiên cứu sử dụng kiểm định sự khác biệt giữa một số nhân tố ảnh hưởng đến quyết định đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước giữa hai nhóm dự án: Có đầu tư và Không đầu tư.

Với những dự án đã được quyết định đầu tư sử dụng vốn ngân sách Nhà nước, nghiên cứu tiếp tục phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước, mô hình phân tích hồi quy đa biến và phân tích nhân tố sẽ được tác giả sử dụng cho nghiên cứu này. Đồng thời, tác giả sử dụng mô hình lượng hóa để phân tích mức độ tác động của các nhân tố tới kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước phần lớn được thực hiện theo các dự án, với nghiên cứu này tác giả sẽ xem xét các dự án đã và đang được thực hiện, các cán bộ được tác giả lựa chọn phỏng vấn cho nghiên cứu này là những cán bộ thực hiện các dự án hoặc tham gia vào một chu trình của dự án đầu tư phát triển bên cạnh các cán bộ quản lý Nhà nước. Kết quả của nghiên cứu sẽ chỉ ra được về mặt định lượng

mức độ tác động của các nhân tố tới kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước ở Việt Nam, từ đó làm căn cứ đề xuất các kiến nghị góp phần phát huy những nhân tố ảnh hưởng tích cực, hạn chế những nhân tố ảnh hưởng tiêu cực đến kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước ở Việt Nam. Đồng thời, dữ liệu sơ cấp được thu thập từ phỏng vấn sâu cũng sẽ được nghiên cứu sử dụng nhằm bổ trợ và lý giải rõ ràng hơn cho những con số từ kết quả định lượng.

Thêm vào đó, trong phạm vi nghiên cứu này, tác giả cũng sẽ phân tích thực trạng đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước ở Việt Nam để thấy được sự biến động về đầu tư phát triển, những kết quả đạt được và hạn chế của đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước ở Việt Nam.

CHƯƠNG 2

NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VỀ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN VÀ CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

2.1. Những vấn đề lý luận cơ bản về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Theo Viện nghiên cứu Quản lý kinh tế trung ương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư cho rằng: "Kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội là tổng thể các cơ sở vật chất, kỹ thuật, kiến trúc đóng vai trò nền tảng cho các hoạt động kinh tế - xã hội diễn ra một cách bình thường".

Theo Luật giao thông đường bộ Việt Nam (2008) quy định: "Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ gồm công trình đường bộ, bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ và các công trình phụ trợ khác trên đường bộ phục vụ giao thông và hành lang an toàn đường bộ". Như vậy có thể thấy, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ rất đa dạng, gồm nhiều bộ phận khác nhau, mang cả hai hình thái vật chất và hình thái phi vật chất.

Đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ là bộ phận của đầu tư phát triển, là việc chi dùng vốn trong hiện tại để tiến hành các hoạt động kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ như xây dựng công trình đường bộ, bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ và các công trình phụ trợ khác trên đường bộ phục vụ giao thông và hành lang an toàn đường bộ, nhằm làm tăng thêm hoặc tạo ra thêm các tài sản vật chất, gia tăng năng lực sản xuất, tạo thêm việc làm và vì mục tiêu phát triển.

Đối với đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước, nguồn vốn của đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước là khả năng tài chính của Nhà nước, các nguồn lực để có thể khai thác hoặc sử dụng để thực hiện mục tiêu xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

2.2. Vai trò của đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Vai trò của đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đối với phát triển kinh tế

Vai trò của đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đối với phát triển xã hội

Vai trò của đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đối với quản lý Nhà nước

2.3. Các chỉ tiêu đánh giá kết quả và hiệu quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Kết quả của hoạt động đầu tư phát triển trong ngành thường được thể hiện thông qua ba chỉ tiêu: Khối lượng vốn đầu tư thực hiện; Tài sản cố định huy động hay Năng lực sản xuất phục vụ tăng thêm.

Hiệu quả đầu tư là phạm trù kinh tế biểu hiện quan hệ so sánh giữa các kết quả kinh tế-xã hội đạt được của hoạt động đầu tư với các chi phí bỏ ra để có các kết quả đó trong một thời kỳ nhất định (Từ Quang Phương, Phạm Văn Hùng, 2013). Theo lĩnh vực hoạt động của xã hội có hiệu quả kinh tế, hiệu quả xã hội, hiệu quả kỹ thuật... Theo phạm vi tác động của hiệu quả, có hiệu quả đầu tư của từng dự án, từng doanh nghiệp, từng ngành, địa phương và toàn bộ nền kinh tế quốc dân. Theo phạm vi lợi ích có hiệu quả tài chính và hiệu quả kinh tế-xã hội.

Hiệu quả tài chính là hiệu quả kinh tế được xem xét trong phạm vi quản lý tài chính. Hiệu quả kinh tế-xã hội là hiệu quả tổng hợp được xem xét trong phạm vi toàn bộ nền kinh tế. Theo cách tính toán, có hiệu quả tuyệt đối và hiệu quả tương đối: Hiệu quả tuyệt đối là hiệu quả được tính bằng hiệu số giữa kết quả và chi phí, hiệu quả tương đối được tính bằng tỷ số giữa kết quả và chi phí.

2.4. Các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước

2.4.1. Các nhân tố ảnh hưởng đến quyết định đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách nhà nước

- + Điều kiện kinh tế xã hội
- + Điều kiện tự nhiên
- + Kết quả dự kiến của dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách nhà nước

2.4.2. Các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách nhà nước

- + Nhân tố điều kiện tự nhiên
- + Nhân tố về kinh tế
- + Nhân tố về chính trị, văn hóa, xã hội
- + Nhân tố về quản lý nhà nước
- + Nhân tố về đơn vị thực hiện

2.5. Kinh nghiệm của một số nước về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và bài học cho Việt Nam

Trên thế giới cả các nước phát triển và đang phát triển đều có những quá trình phát triển hệ thống giao thông đường bộ với những cơ chế, chính sách và điều kiện khác nhau, tất cả đều là những bài học quý giá cho Việt Nam trong việc đẩy mạnh đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Trong nghiên cứu này, nghiên cứu sinh đã sử dụng bài học của Nhật Bản, bài học của Trung Quốc, bài học của Hàn Quốc và bài học của Singapore trong đầu tư hệ thống giao thông đường bộ, từ đó đề xuất bài học cho Việt Nam

CHƯƠNG 3
NGHIÊN CỨU CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN
KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ SỬ DỤNG VỐN NGÂN
SÁCH NHÀ NƯỚC Ở VIỆT NAM

3.1. Thực trạng đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam

Tổng vốn đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ giai đoạn 2011-2015 đạt khoảng 380000 tỷ đồng, tăng bình quân 38%/năm, trong đó: Vốn ngân sách Nhà nước và có tính chất ngân sách Nhà nước 144 nghìn tỷ đồng (chiếm 38%); Trái phiếu Chính phủ 113 nghìn tỷ đồng (30%); Còn lại huy động ngoài ngân sách khoảng 121 nghìn tỷ đồng (32%).

Bảng 3.6: Tổng hợp vốn đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông
giai đoạn 2011-2015
Đơn vị tính: Nghìn tỷ đồng

TT	Nguồn vốn	2011	2012	2013	2014	2015	Tổng 2011-2015	Cơ cấu (%)	Tăng trưởng (%)
I	NSNN	13,545	23,666	29,98	34,13	42,88	144,201	38,0	33,4
1	ODA	11,385	20,127	21,768	31,5	33,164	117,944	31,1	30,6
2	NSNN	2,16	3,539	8,212	2,63	9,716	26,257	6,9	45,6
II	Trái phiếu CP	11,078	16,038	14,768	35,545	36,376	113,806	30,0	34,6
III	Ngoài NSNN (BOT, PPP)	8,787	8,005	21,761	41,3	41,98	121,833	32,1	47,8
	Tổng số	33,411	47,709	66,509	110,975	121,236	379,84	100	38,0

Nguồn: Vụ Kế hoạch Đầu tư - Bộ Giao thông vận tải

Trong giai đoạn 2011-2015, vốn đầu tư cho hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ có xu hướng tăng dần trong kỳ nghiên cứu, chiếm tỷ trọng lớn trong tổng nguồn vốn đầu tư cho các hạng mục đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ là nguồn vốn từ ngân sách Nhà nước, cụ thể năm 2011 vốn ngân sách Nhà nước cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng

giao thông đường bộ khoảng 13,545 nghìn tỷ đồng thì con số này đã tăng lên khoảng hơn 33% trong giai đoạn nghiên cứu với mức đầu tư khoảng 42,88 nghìn tỷ đồng. Nguồn vốn từ ngân sách Nhà nước có từ hai nguồn vốn cơ bản chính là nguồn vốn viện trợ phát triển chính thức ODA và nguồn vốn ngân sách Nhà nước, trong đó nguồn vốn viện trợ phát triển chính thức có đóng góp khá lớn trong các hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam trong giai đoạn 2011-2015 với khoảng 31% tổng số vốn đầu tư.

3.2. Phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến quyết định đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước ở Việt Nam

Nghiên cứu sử dụng hồi quy Binary Logistic nhằm phân tích ảnh hưởng của các nhân tố đến quyết định đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước

Bảng 3.13: Các tham số hồi quy

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Quy_hoach	,899	,351	6,570	1	,010	2,457
Hodan_anhhuong	,611	,335	3,322	1	,068	1,843
Step 1 ^a DKTN	,873	,359	5,912	1	,015	2,394
LN_LUU_LUONG	,560	,301	3,450	1	,063	1,750
Constant	-12,193	2,080	34,371	1	,000	,000

a. Variable(s) entered on step 1: NNDT, Hodan_anhhuong, Danh_gia_GT, LN_LUU_LUONG.

Nguồn: Kết quả tính toán của tác giả

Từ kết quả phân tích hồi quy Logistic, phương trình tương quan Logistic như sau:

$$\ln \left[\frac{P(Y=1)}{P(Y=0)} \right] = -12,193 + 0,899*(Quy_hoach) + 0,611*(Hodan_anhhuong) + 0,873*(DKTN) + 0,56*LN_Luu_luong$$

3.3. Phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước ở Việt Nam

Kế thừa các công trình nghiên cứu liên quan đến đề tài, nghiên cứu có sự điều chỉnh các thang đo cho phù hợp với nghiên cứu nhằm phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước ở Việt Nam

3.2.1. Phân tích ảnh hưởng của điều kiện tự nhiên đến kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước

Trên cơ sở ma trận xoay của nhân tố điều kiện tự nhiên, nhân tố này có 2 thang đo quan sát được trích thành 1 nhóm nhân tố duy nhất. Phương trình cụ thể như sau:

$$FAC_{ĐKTN} = 0.847 ĐKTN1 + 0.847 ĐKTN2$$

3.2.2. Phân tích ảnh hưởng của điều kiện kinh tế đến kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước

Trên cơ sở ma trận xoay của nhân tố điều kiện kinh tế, nhân tố này có 7 thang đo quan sát được trích thành 1 nhóm nhân tố duy nhất. Phương trình:

$$FAC_{ĐKKT} = 0.532 ĐKKT1 + 0.838 ĐKKT2 + 0.656 ĐKKT3 + 0.865 ĐKKT4 + 0.775 ĐKKT5 + 0.681 ĐKKT6 + 0.751 ĐKKT7$$

3.2.3. Phân tích ảnh hưởng của chính trị, văn hóa, xã hội đến kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước

Trên cơ sở ma trận xoay của nhân tố chính trị, văn hóa, xã hội, nhân tố này có 3 thang đo quan sát được trích thành một nhóm nhân tố duy nhất. Phương trình nhân tố cụ thể như sau:

$$FAC_{VHXH} = 0.746 VHXH1 + 0.754 VHXH2 + 0.491 VHXH3$$

Với hệ số của thang đo VHXH2: Sự ủng hộ của người dân với các dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng với hệ số điểm là 0.754 đây là thang đo có mức độ ảnh hưởng lớn nhất, thang đo có mức độ ảnh hưởng thấp nhất là yếu tố về văn hóa, lịch sử, tập quán của người dân với hệ số điểm ảnh hưởng là 0.491.

3.2.4. Phân tích ảnh hưởng của cơ quan quản lý Nhà nước tới kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước

Trên cơ sở ma trận xoay của nhân tố cơ quan quản lý Nhà nước, nhân tố này có 4 thang đo quan sát được trích thành 1 nhóm nhân tố duy nhất. Ta có phương trình:

$$FAC_{QLNN} = 0.819 QLNN1 + 0.872 QLNN2 + 0.644 QLNN3 + 0.604 QLNN4$$

Nhóm nhân tố cơ quan quản lý Nhà nước, với hệ số điểm của thang đo QLNN2: Trình độ chuyên môn của cán bộ Nhà nước liên quan đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ là 0.872, đây là thang đo có điểm số ảnh hưởng lớn nhất tới nhân tố cơ quan quản lý Nhà nước, nhóm nhân tố có ảnh hưởng thấp nhất là nhân tố kế hoạch giải ngân của các dự án.

3.2.5. Phân tích ảnh hưởng của nhân tố chủ đầu tư đến kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước

Trên cơ sở ma trận xoay của nhân tố chủ đầu tư, nhân tố này có 8 thang đo quan sát được trích thành 1 nhóm nhân tố duy nhất. Ta có phương trình:

$$FAC_{CĐT} = 0.290 CĐT1 + 0.672 CĐT2 + 0.738 CĐT3 + 0.897 CĐT4 + 0.846 CĐT5 + 0.551 CĐT6 + 0.646 CĐT7 + 0.525 CĐT8$$

Với hệ số của thang đo CĐT4: Năng lực đầu thầu của cán bộ QLDA là 0.897, đây là thang đo có hệ số điểm ảnh hưởng lớn nhất, thang đo năng lực quản lý của chủ đầu tư có hệ số điểm là 0.29 đây là thang đo có mức độ ảnh hưởng thấp nhất theo quan điểm của đối tượng được khảo sát.

3.2.6. Phân tích ảnh hưởng của nhân tố nhà thầu đến kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước

Trên cơ sở ma trận xoay của nhân tố nhà thầu, nhân tố này có 4 thang đo quan sát được trích thành 1 nhóm nhân tố duy nhất. Ta có phương trình:

$$FAC_{NT} = 0.692 NT1 + 0.934 NT2 + 0.700 NT3 + 0.907 NT4$$

Với hệ số của thang đo NT2: Kinh nghiệm thi công của nhà thầu là 0.934 - đây là thang đo có điểm số ảnh hưởng lớn nhất đến nhân tố, thang đo có ảnh hưởng thấp nhất là năng lực quản lý của nhà thầu với điểm số ảnh hưởng là 0.692.

3.2.7. Phân tích ảnh hưởng của nhân tố khác đến kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước

Trên cơ sở ma trận xoay của nhân tố khác, nhân tố này có 6 thang đo quan sát được trích thành 1 nhóm nhân tố duy nhất. Ta có phương trình:

$$FAC_K = 0.183 K1 + 0.477 K2 + 0.419 K3 + 0.809 K4 + K5 + 0.646 K6$$

3.2.8. Phân tích mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến kết quả hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước

Từ số liệu thu thập qua quá trình khảo sát các cán bộ tham gia trực tiếp vào quá trình đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước, kết hợp với sự trợ giúp của phần mềm SPSS 20.0. Tác giả sử dụng phương pháp bình phương nhỏ nhất nhằm xem xét các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ:

Bảng 3.51: Kết quả hồi quy mô hình

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.011E-16	.041		.000	1.000
	FAC_ĐKKT	.664	.056	.664	11.874	.000
	FAC_VHXXH	.254	.052	.254	4.900	.000
	FAC_CĐT	.387	.052	.387	7.443	.000
	FAC_NT	-.239	.047	-.239	-5.078	.000
	FAC_K	-.073	.042	-.073	-1.742	.083
	FAC1_ĐKTN	-.267	.059	-.267	-4.522	.000

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ kết quả nghiên cứu

Từ bảng kết quả cho thấy, tất cả các biến trong nghiên cứu đều có ý nghĩa thống kê với sai số là 0,1, các nhân tố ảnh hưởng đến ảnh hưởng đến kết quả hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ với các mức độ khác nhau

3.3. Kiểm định sự khác biệt về một số nhân tố ảnh hưởng đến quyết định đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước

(1) Tiêu chí vốn đầu tư của Nhà nước

Kết quả nghiên cứu có thể cho thấy rằng tiêu chí vốn đầu tư của Nhà nước có sự khác biệt giữa hai nhóm quyết định đầu tư và không đầu tư, kết quả tính toán cho thấy, nhóm có quyết định đầu tư có quy mô vốn đầu tư của Nhà nước lớn hơn 3820.438 tỷ đồng so với nhóm không quyết định đầu tư.

(2) Tiêu chí phù hợp với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội

Khi so sánh về trung bình chung của hai nhóm kết quả về tiêu chí phù hợp với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội do kiểm định F có hệ số Sig = 0,562 > 0,05 nên sử dụng kiểm định T ở phần Equal variances assumed để kiểm tra sự khác biệt giữa hai nhóm; kết quả nghiên cứu cho thấy có sự khác biệt về giá trị trung bình chung của hai nhóm này với mức ý nghĩa là 5%; có Sig (kiểm định T) = 0,000 < 0,05;

(3) Ảnh hưởng của dự án về mặt xã hội

Khi so sánh về trung bình chung của hai nhóm kết quả về ảnh hưởng của dự án về mặt xã hội do kiểm định F có hệ số Sig = 0,777 > 0,05 nên ta sử dụng kiểm định T ở phần Equal variances assumed để kiểm tra sự khác biệt giữa hai nhóm; Kết quả nghiên cứu cho thấy có sự khác biệt về giá trị trung bình chung của hai nhóm này với mức ý nghĩa là 5%; có Sig (kiểm định T) = 0,000 < 0,05. Kết quả tính toán cho thấy, nhóm có quyết định đầu tư có ảnh hưởng tốt hơn về mặt xã hội là 1.594 điểm so với nhóm không quyết định đầu tư.

(4) Chiều dài của dự án

Khi so sánh về trung bình chung của hai nhóm kết quả về chiều dài dự kiến của các dự án do kiểm định F có hệ số Sig = 0,025 < 0,05 nên ta sử dụng kiểm định T ở phần Equal variances not assumed để kiểm tra sự khác biệt giữa hai nhóm; kết quả cho thấy có sự khác biệt về giá trị trung bình chung của hai nhóm này với mức ý nghĩa là 5%; có Sig (kiểm định T) = 0,000 < 0,05.

Kết quả tính toán cho thấy, nhóm có chiều dài của thực hiện của các dự án có quyết định đầu tư ngắn hơn khoảng 18.063 km so với nhóm không được duyệt đầu tư

(5) Lưu lượng xe di chuyển dự kiến

Khi so sánh về trung bình chung của hai nhóm kết quả về tiêu chí lưu lượng xe di chuyển dự kiến do kiểm định F có hệ số Sig = 0,000 < 0,05 nên ta

sử dụng kiểm định T ở phần Equal variances not assumed để kiểm tra sự khác biệt giữa hai nhóm; ta thấy đều có sự khác biệt về giá trị trung bình chung của hai nhóm này với mức ý nghĩa là 5%; có Sig (kiểm định T) = 0,000 < 0,05.

Kết quả tính toán cho thấy, nhóm có quyết định đầu tư có lưu lượng xe di chuyển dự kiến là 8270.313 PCU/ ngày đêm lớn hơn so với nhóm không quyết định đầu tư.

(6) Ảnh hưởng của dự án đến các hộ dân

Khi so sánh về trung bình chung của hai nhóm kết quả về ảnh hưởng mặt xã hội của dự án do kiểm định F có hệ số Sig = 0,001 < 0,05 nên ta sử dụng kiểm định T ở phần Equal variances not assumed để kiểm tra sự khác biệt giữa hai nhóm; ta thấy đều có sự khác biệt về giá trị trung bình chung của hai nhóm này với mức ý nghĩa là 5%; có Sig (kiểm định T) = 0,000 < 0,05.

Kết quả tính toán cho thấy, nhóm có quyết định đầu tư có ảnh hưởng tốt hơn về mặt xã hội là 1.406 điểm so với nhóm không quyết định đầu tư.

CHƯƠNG 4

GIẢI PHÁP NHẪM PHÁT HUY NHỮNG NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG TÍCH CỰC VÀ HẠN CHẾ NHỮNG NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG TIÊU CỰC TỚI ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ SỬ DỤNG VỐN NGÂN SÁCH NHÀ NƯỚC Ở VIỆT NAM

4.1. Mục tiêu đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam đến năm 2030

4.2. Dự báo nhu cầu vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải sử dụng vốn ngân sách Nhà nước đến năm 2030

4.3. Một số giải pháp

4.3.1. Giải pháp nhằm phát huy những nhân tố ảnh hưởng tích cực, hạn chế những nhân tố ảnh hưởng tiêu cực đến quyết định đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách nhà nước

Đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách nhà nước có ý nghĩa lớn, góp phần nâng cao đời sống của người dân, thúc đẩy

phát triển kinh tế xã hội của đất nước. Tuy nhiên, nếu việc quyết định đầu tư các dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ không chính xác sẽ dẫn đến vốn đầu tư không được sử dụng hiệu quả, vô hình chung ảnh hưởng đến kết quả và hiệu quả đầu tư. Chính vì vậy, cơ quan Nhà nước có thẩm quyền cần có định hướng và lựa chọn chính xác các dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước, đảm bảo các dự án được đầu tư đúng và trúng, góp phần phát triển kinh tế xã hội của đất nước. Đồng thời, các đơn vị thực hiện có liên quan cần có sự chuẩn bị chi tiết cho các báo cáo tiền khả thi trước khi trình biểu quyết quyết định đầu tư đối với dự án

4.3.2. Một số giải pháp nhằm phát huy những nhân tố ảnh hưởng tích cực, hạn chế nhân tố ảnh hưởng tiêu cực đến kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách nhà nước

4.3.2.1. Giải pháp về nguồn nhân lực

Nguồn lực con người là chủ thể trực tiếp tham gia vào các hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ từ quản lý đầu tư đến thực hiện hoạt động đầu tư trong đó bao gồm cả cơ quan quản lý Nhà nước và các đơn vị thực hiện.

Mục tiêu của giải pháp này nhằm nâng cao hơn nữa chất lượng chuyên môn của các cán bộ tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ có ý nghĩa quan trọng cho việc thực hiện các hoạt động đầu tư từ chuẩn bị đầu tư đến thực hiện và vận hành kết quả đầu tư. Nếu chất lượng của đội ngũ cán bộ chuyên môn tốt sẽ góp phần giảm thiểu rủi ro cho hoạt động đầu tư và ngược lại.

4.3.2.2. Giải pháp về đầu tư máy móc, trang thiết bị, công nghệ phục vụ cho công việc

Đây là giải pháp được đề xuất cho các đơn vị thực hiện dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước, các dự án được triển khai có được kết quả như dự kiến hay không phụ thuộc vào năng lực của các đơn vị thực hiện trong đó có năng lực về kỹ thuật (máy móc thiết bị, công nghệ) phục vụ cho thực hiện dự án. Nếu các đơn vị thực hiện có máy móc thiết bị, công nghệ triển khai hiện đại sẽ góp phần đảm bảo tiến độ, tránh rủi ro cho các dự án, ngược lại nếu các đơn vị thực hiện máy móc thiết bị không đáp

ứng được yêu cầu tối thiểu, máy móc thường xuyên hư hỏng có thể ảnh hưởng đến thời gian thực hiện dự án.

4.3.2.3. Nhóm giải pháp về vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Giải pháp về tạo vốn cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Giải pháp nâng cao hiệu quả vốn đầu tư, phát huy tính đồng bộ kết nối của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Tăng cường hiệu quả công tác kiểm soát sử dụng nguồn vốn đầu tư

4.3.2.4. Giải pháp về nâng cao chất lượng công tác quy hoạch và lập kế hoạch đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng vốn ngân sách Nhà nước

Quy hoạch, kế hoạch phát triển kinh tế xã hội là một trong những thang đo quan trọng của điều kiện kinh tế xã hội ảnh hưởng trực tiếp đến quyết định đầu tư cũng như kết quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước. Nâng cao chất lượng công tác quy hoạch và lập kế hoạch nhằm đảm bảo các dự án được thực hiện phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế xã hội của đất nước, góp phần phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

KẾT LUẬN

Đầu tư phát triển, đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước đã nhận được sự quan tâm của không chỉ các nhà hoạch định chính sách mà còn của các nhà nghiên cứu trong và ngoài nước, những nghiên cứu liên quan đến đề tài đã được tác giả tổng hợp, so sánh và phân tích để có thể tìm ra khoảng trống nghiên cứu.

Kế thừa nghiên cứu trước đó, tác giả đã hệ thống hóa được những vấn đề lý luận liên quan trực tiếp đến đề tài: Nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước ở Việt Nam

Dựa trên cơ sở khung lý thuyết và tổng quan các nghiên cứu trước đó, tác giả đã xây dựng được mô hình nghiên cứu cho luận án, những chỉ tiêu phân tích đã được tác giả trình bày để thực hiện nghiên cứu

Từ những dữ liệu được thu thập được từ báo cáo tổng kết hàng năm, báo cáo tổng kết giai đoạn của các cơ quan quản lý Nhà nước, tác giả đã phân tích thực trạng hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước, những mặt đạt được, những mặt hạn chế của hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng sử dụng ngân sách Nhà nước đã được tác giả phân tích thông qua những biến động về lượng vốn đầu tư trong kỳ nghiên cứu, quy trình và thực trạng quản lý hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước ở Việt Nam.

Tác giả cũng sử dụng dữ liệu khảo sát để phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước ở Việt Nam. Những nhân tố nào có ảnh hưởng lớn đến kết quả hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng sử dụng ngân sách Nhà nước đã được tác giả phân tích cụ thể trong nghiên cứu.

Trên cơ sở những phân tích đó, tác giả đề xuất một số giải pháp phát huy những nhân tố ảnh hưởng tích cực và hạn chế những nhân tố ảnh hưởng tiêu cực đến đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sử dụng ngân sách Nhà nước ở Việt Nam trong giai đoạn tới.