
CÁC NHÂN TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN HIỆU QUẢ SỬ DỤNG VỐN ODA TRONG XÂY DỰNG CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM

Trịnh Thị Hằng

Trường Đại học Vinh

Email: trinhhang.kt86@gmail.com

Ngày nhận: 15/9/2020

Ngày nhận bản sửa: 05/10/2020

Ngày duyệt đăng: 05/11/2020

Tóm tắt:

Nghiên cứu nhằm kiểm định các nhân tố tác động đến hiệu quả sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam. Bằng việc sử dụng phương pháp bình phương nhỏ nhất (OLS) với phần mềm kinh tế lượng SPSS, kết quả nghiên cứu cho thấy có 3 nhân tố tác động cùng chiều đến hiệu quả sử dụng vốn ODA trong giao thông đường bộ ở Việt Nam đó là Năng lực đội ngũ cán bộ quản lý điều hành, Năng lực nhà thầu thi công và Năng lực tài chính. Từ kết quả nghiên cứu đó, nhóm tác giả đã đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam.

Từ khóa: Cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ, ODA, hiệu quả sử dụng vốn ODA.

Mã JEL: E22, F35, F65

Determinants influencing the efficiency use of ODA in constructing road transport infrastructure in Vietnam

Abstract:

The study aims to test determinants influencing the efficiency use of ODA in constructing road transport infrastructure in Vietnam. Using the least squares method (OLS) with econometric software SPSS, the study points out three factors affecting the efficiency use of ODA in constructing road transport infrastructure in Vietnam which are administrative management staff capacity, contractor capacity and financial capacity. Base on the findings, we propose several solutions to improve efficiency use of ODA in constructing road transport infrastructure in Vietnam.

Keywords: Road transport infrastructure, ODA, the efficiency use of ODA.

JEL Codes: E22, F35, F65

1. Giới thiệu

Trong xu thế hội nhập kinh tế quốc tế hiện nay, để trở thành điểm đến hấp dẫn đối với các nhà đầu tư nước ngoài, theo chiến lược phát triển của Việt Nam, hạ tầng giao thông được xác định là một trong ba khâu đột phá, cần ưu tiên đầu tư phát triển đi trước một bước với tốc độ nhanh, bền vững. Tuy nhiên, cơ sở hạ tầng ngành giao thông vận tải nói chung và cơ sở hạ tầng ngành giao thông đường bộ nói riêng còn nhiều yếu kém là “điểm nghẽn của sự phát triển, cần được khơi thông và tạo dựng nền tảng phát triển bền vững”. Theo ước tính của Bộ Giao thông vận tải tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông của Việt Nam giai đoạn 2016 - 2020 khoảng 1,015 triệu tỷ VND (khoảng 48 tỷ USD), nhu cầu phân theo các lĩnh vực lần lượt là: đường bộ khoảng 651 nghìn tỷ VND, đường sắt khoảng 119 nghìn tỷ VND, hàng không khoảng 101 nghìn tỷ VND, hàng hải 68 nghìn tỷ VND và đường thủy nội địa hơn 33 nghìn tỷ VND. Trong đó, khoảng hơn 300 nghìn tỷ VND (14 tỷ USD) sẽ huy động từ nguồn ngoài ngân sách, đặc biệt là vốn đầu tư từ nước ngoài. Như vậy, nhu cầu vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông là rất lớn trong khi nguồn vốn ngân sách hạn hẹp, khả năng huy động vốn ODA và vốn vay ưu đãi đã giảm khi Việt Nam bước vào ngưỡng quốc gia có mức thu nhập trung bình và trần nợ công bị khống chế... đòi hỏi Việt Nam phải có cách tiếp cận mới trong việc quản lý và sử dụng

nguồn vốn quan trọng này. Điều này đã đặt ra nhiều thách thức và áp lực không nhỏ trong việc huy động vốn cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trong bối cảnh hiện nay và thời gian sắp tới (Thủ tướng Chính phủ, 2013). Mặc dù đã thu hút được lượng ODA khá lớn nhưng cơ sở hạ tầng hệ thống giao thông vận tải của Việt Nam, đặc biệt là giao thông đường bộ còn rất nhiều yếu kém, bất cập. Chính vì vậy việc thực hiện nghiên cứu các nhân tố tác động đến hiệu quả sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam là thực sự cần thiết.

2. Tổng quan lý thuyết, mô hình nghiên cứu

Nghiên cứu của Ika (2009) đã nói rõ về sự không thống nhất trong quan điểm về sự thành công của dự án, tuy nhiên không thể đồng nhất hiệu suất thực hiện và hiệu quả của dự án. Bên cạnh các nhân tố chính đánh giá thành công của một dự án theo quan điểm cổ điển và có giá trị đến ngày nay là thời gian, chi phí và chất lượng còn có một số tiêu chí khác cũng được đưa vào để đánh giá như sự hài lòng của người sử dụng cuối cùng, lợi ích dành cho nhà đầu tư, lợi ích dành cho đối tác, mục tiêu chiến lược.

Theo OECD (1991), đánh giá là một quá trình thẩm định càng có tính hệ thống và khách quan càng tốt nhằm xem xét quá trình thiết kế, thực hiện và kết quả của một dự án, chương trình, chính sách đang diễn ra hoặc đã hoàn thành.

Theo nghiên cứu của Chianca (2008), năm tiêu chí đánh giá từ OECD là nền tảng vững chắc cho đánh giá hỗ trợ phát triển chính thức từ năm 1991. Theo MOFA (2013), Bộ Ngoại giao Nhật Bản thực hiện chương trình đánh giá (đánh giá của bên thứ 3) hàng năm để tăng cường tính minh bạch và thể hiện trách nhiệm với công chúng, cũng như để cải thiện quản lý Hỗ trợ phát triển chính thức.

Từ Quang Phương & Phạm Văn Hùng (2013), trong nghiên cứu của mình đã chỉ ra cơ chế chính sách quản lý của cơ quan quản lý nhà nước có ảnh hưởng trực tiếp đến lợi nhuận đầu tư cũng như hiệu quả của các dự án đầu tư. Do đó, việc nắm bắt và thực hiện đúng các chủ trương của quốc gia viện trợ là vô cùng cần thiết đối với các quốc gia tiếp nhận.

Quy trình thủ tục liên quan đến ODA là nhân tố hết sức quan trọng liên quan đến khả năng thu hút và hiệu quả sử dụng vốn ODA. Hệ thống văn bản pháp lý liên quan ngoài yếu tố đồng bộ, chặt chẽ còn phải nghiên cứu đến yếu tố phù hợp với thông lệ quốc tế và các nhà tài trợ. Bên cạnh các văn bản pháp luật liên quan, chính sách và thủ tục là hai nội dung quan trọng trong quá trình luân chuyển và sử dụng vốn ODA.

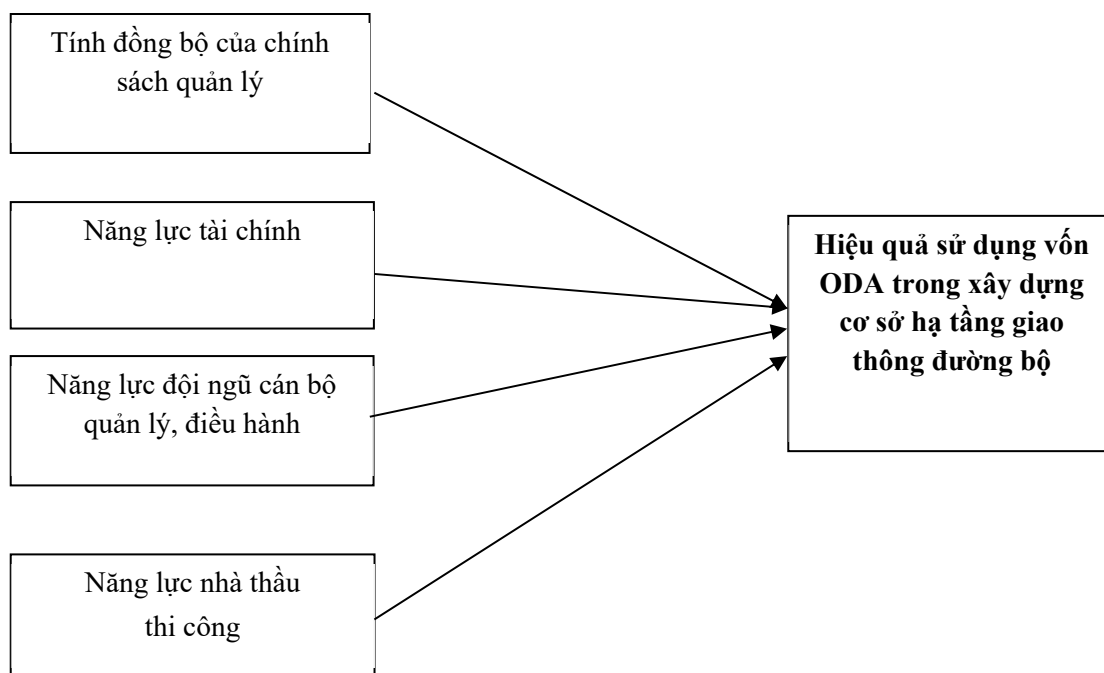
Baral (2005); Kouser & cộng sự, (2011) đã nhận định năng lực tài chính chính là khả năng quản trị tài chính, tạo quỹ và dòng tài chính để đảm bảo công việc. Đảm bảo năng lực tài chính tốt là một yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến kết quả hoạt động.

Nhân tố năng lực đội ngũ cán bộ quản lý điều hành được đề cập đến trong các nghiên cứu của Pindyck & Rubinfeld (1995), Từ Quang Phương & Phạm Văn Hùng (2013) đã chỉ rõ nếu năng lực, trình độ và kinh nghiệm đội ngũ cán bộ quản lý điều hành dự án tốt sẽ có tác động tích cực tới kết quả hoạt động đầu tư cũng như hiệu quả sử dụng vốn của dự án.

Nhân tố năng lực của các bên tham gia vào hoạt động đầu tư phát triển như Nhà thầu thi công,... được đề cập đến trong các nghiên cứu của Pindyck & Rubinfeld (1995), Từ Quang Phương & Phạm Văn Hùng (2013). Năng lực của đơn vị thực hiện sẽ quyết định tiến độ, chất lượng của các hoạt động đầu tư trong giai đoạn thực hiện đầu tư.

Trình tự thực hiện đánh giá định tính nhân tố tác động đến hiệu quả sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam bao gồm: xây dựng thang đo nghiên cứu, phỏng vấn lấy ý kiến chuyên gia và hiệu chỉnh thang đo. Thang đo đánh giá nhân tố tác động đến hiệu quả sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam được xây dựng theo tài liệu hướng dẫn của Bộ Ngoại giao Nhật Bản (MOFA). Việc xin ý kiến tham vấn về thang đo đánh giá được thực hiện thông qua hình thức phỏng vấn trực tiếp các chuyên gia đã tham gia quản lý, điều hành các dự án sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ. Số lượng chuyên gia được phỏng vấn là 10 người gồm: 5 cán bộ Ban quản lý các dự án sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ, 5 chuyên viên Vụ Kế hoạch đầu tư - Bộ Giao thông vận tải. Sau khi phỏng vấn các chuyên gia, nội dung các

Hình 1: Mô hình nghiên cứu nhân tố tác động tới hiệu quả sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam



Nguồn: Tác giả đề xuất.

câu hỏi được bổ sung và hiệu chỉnh.

Trên cơ sở tổng hợp các nghiên cứu tiền nhiệm kết hợp với bước nghiên cứu định tính và tham vấn ý kiến các chuyên gia, tác giả đề xuất mô hình nghiên cứu các nhân tố tác động đến hiệu quả sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam như trình bày ở Hình 1.

3. Phương pháp nghiên cứu

Tác giả đã sử dụng phương pháp điều tra khảo sát và thang đo Likert 5 điểm để thực hiện nghiên cứu. Mức đánh giá từ 1 đến 5 được sắp xếp theo hướng tăng dần mức độ đồng ý của người được phỏng vấn. Tổng thể nghiên cứu được xác định là các cán bộ tham gia công tác quản lý điều hành tại các dự án sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam. Do hạn chế về nguồn lực thực hiện, tác giả đã điều tra chọn mẫu theo phương pháp thuận tiện, trong những đối tượng nghiên cứu có thể tiếp cận được (55 dự án sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ giai đoạn 2010 - 2018). Thời gian thực hiện khảo sát được tiến hành từ tháng 12/2017 đến tháng 12/2018.

Trong nghiên cứu này, tác giả lấy mẫu theo nguyên tắc của Tabachnick & Fidell (2007). Với 331 phiếu điều tra được, tác giả đã loại bỏ 98 phiếu không đáp ứng được các yêu cầu nội dung thông tin cần khảo sát, giữ lại 233 (chiếm tỷ lệ 70,39%) đạt yêu cầu. Với số chỉ báo là 19 thì quy mô mẫu gồm 233 quan sát đảm bảo yêu cầu kiểm định và chạy mô hình hồi quy. Kết quả thu được sẽ được làm sạch và xử lý với sự hỗ trợ của phần mềm SPSS 20.0.

4. Kết quả nghiên cứu và thảo luận

4.1. Thống kê mô tả dữ liệu khảo sát nhân tố tác động tới hiệu quả sử dụng ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam

Kết quả khảo sát 233 cán bộ tham gia công tác điều hành, quản lý các dự án sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam cho thấy các thông tin cơ bản về Giới tính, Trình độ, Tên dự án đã từng tham gia, cộng tác, Nhà tài trợ dự án và Thời gian cộng tác (số liệu thống kê cụ thể được thể hiện ở phần Phụ lục)

4.1.1. Đánh giá Tính đồng bộ của chính sách quản lý

Kết quả đánh giá đối với nhân tố Tính đồng bộ của chính sách quản lý nằm dao động từ mức 2,58 đến 3,84. Một số nội dung có mức điểm đánh giá khá thấp như “Công tác giải phóng mặt bằng” chỉ đạt 2,58. Điều này cũng thể hiện một thực tế tồn tại lâu nay, nhiều dự án nằm giữa các khu đô thị, lại thiếu vốn đối ứng phục vụ giải phóng mặt bằng nên công tác giải phóng gặp rất nhiều khó khăn, ảnh hưởng không nhỏ đến tiến độ và tổng mức đầu tư dự án. Hầu hết các dự án xây dựng công trình giao thông đều bị chậm bàn giao mặt bằng, nhiều gói thầu gần đến thời điểm kết thúc thời gian thi công vẫn chưa được bàn giao đủ mặt bằng..

4.1.2. Đánh giá Năng lực tài chính

Các nhận định nằm dao động từ mức 3,79 đến 4,23. Nội dung có mức điểm đánh giá thấp nhất là “Vốn đối ứng” đạt 3,79. Thiếu vốn đối ứng cho các dự án ODA chắc chắn sẽ tiếp tục là một trong những rào cản lớn trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Tình trạng thiếu vốn đối ứng gay gắt diễn ra trên diện rộng tại một loạt công trình trọng điểm sử dụng vốn vay ODA khiến tiến độ thi công bị kéo lùi. Ngoài trừ một lượng vốn đối ứng nhỏ dành cho chi trả thuế giá trị gia tăng của nhà thầu, phần lớn vốn đối ứng (thường chiếm 15 - 20% tổng mức đầu tư) tại các dự án ODA xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ được dành cho công tác giải phóng mặt bằng, nhưng việc vốn cấp không đủ đã làm chậm tiến độ chi trả cho các hộ dân bị ảnh hưởng và khiến chủ đầu tư bỏ lỡ các cam kết với nhà tài trợ, chưa kể khả năng phát sinh khiếu nại/khiếu kiện từ nhà thầu nước ngoài dẫn đến phải đền bù (như trường hợp Dự án cầu Nhật Tân trước đây) cũng là nguy cơ không thể loại trừ.

4.1.3. Đánh giá Năng lực đội ngũ cán bộ quản lý, điều hành

Các nhận định nằm dao động từ mức 3,81 đến 4,42. Nhận định có mức điểm thấp nhất là CB4 với 3,81, phần nào thể hiện những biểu hiện tiêu cực, gian lận, tham nhũng trong các dự án ODA xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ vẫn đang là một thực trạng đáng lo ngại đối với các cơ quan quản lý của Việt Nam cũng như các nhà tài trợ. Các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ thường là các dự án lớn, phức tạp, thực hiện trong thời gian dài, dễ xảy ra các hành vi gian lận tuy nhiên số vụ việc được phát hiện và xử lý còn rất ít và đều không phải do chủ đầu tư hay các cơ quan nhà nước có trách nhiệm quản lý nguồn vốn ODA phát hiện.

4.1.4. Đánh giá Năng lực nhà thầu thi công

Các nhận định nằm dao động từ mức 3,43 đến 3,77. Nhận định NT1 có mức điểm đánh giá thấp nhất đạt 3,43. Điều này cũng thể hiện một thực tế là các nhà thầu trong nước rất hạn chế về năng lực tài chính và kinh nghiệm thi công so với các nhà thầu nước ngoài.

4.2. Kiểm định độ tin cậy của thang đo

Kết quả phân tích hệ số Cronbach'alpha cho thấy biến quan sát CS6, NT4 có giá trị hệ số tương quan biến tổng <0,3 nên loại 2 biến này. Sau khi loại hai biến quan sát CS6 và NT4, tác giả tiến hành phân tích đánh giá lại độ tin cậy của thang đo cho thấy 17 biến quan sát còn lại đều có đủ độ tin cậy và tính gắn kết để có thể tạo thành 4 biến độc lập do đều có hệ số tương quan biến tổng >0,3 và hệ số Cronbach'alpha >0,6.

4.3. Phân tích nhân tố khám phá (EFA)

Bảng 1: Đánh giá độ tin cậy của thang đo thông qua hệ số Cronbach'alpha

TT	Biến	Ký hiệu	Hệ số Cronbach'alpha
1	Tính đồng bộ của chính sách quản lý	CS	0,776
2	Năng lực tài chính	TC	0,790
3	Năng lực đội ngũ cán bộ quản lý, điều hành	CB	0.729
4	Năng lực nhà thầu thi công	NT	0,773

Nguồn: Kết quả dữ liệu khảo sát từ phần mềm SPSS.

Bảng 2: Kết quả kiểm định KMO và Barlett của biến phụ thuộc

KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.634
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	135.405
	Df	10
	Sig.	.000

Nguồn: Kết quả dữ liệu khảo sát từ phần mềm SPSS.

Kết quả kiểm tra hệ số KMO và kiểm định Bartlett của biến phụ thuộc (PHCG, HQCG, HSCG, TDCG, BVCG) cho thấy hệ số KMO=0,637>0,5, giá trị sig=0,000<0,05 do đó kết quả phân tích nhân tố đảm bảo được độ tin cậy và mức ý nghĩa thống kê. Giá trị tổng phương sai trích =61,315%>50% cho thấy các nhân tố được phân tích từ phép phân tích có thể biểu diễn được 61,315% độ biến thiên của các quan sát.

Kết quả phân tích nhân tố khám phá của biến độc lập lần thứ nhất cho thấy có 5 nhân tố được hình thành thay vì 4 nhân tố. Để đảm bảo tính hội tụ, hai biến quan sát CS5 và CS4 được loại bỏ và không đưa vào quá trình tính toán, phân tích dữ liệu. Sau khi thực hiện các điều chỉnh nói trên, phân tích nhân tố khám phá được thực hiện lại. Kết quả là cả 4 nhân tố đều được đo lường thông qua số lượng các biến quan sát cần thiết và được hình thành đúng như mô hình lý thuyết đã đề xuất. 15 biến quan sát đã tách thành bốn nhóm riêng rẽ với hệ số Factor loading cho mỗi biến quan sát đều > 0.5. Bốn nhân tố này đều có giá trị Eigenvalue > 1 và giải thích được 63,706% độ biến thiên của tất cả các quan sát.

4.4. Phân tích hồi quy

Sau khi tiến hành các kiểm định trong bước phân tích nhân tố và đánh giá độ tin cậy, dữ liệu thu được từ các nhân tố trong mô hình đã đảm bảo sự tin cậy, có đầy đủ cơ sở để sử dụng trong phân tích hồi quy nhằm đưa ra đánh giá về các nhân tố tác động tới hiệu quả sử dụng ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam. Trong nghiên cứu này, biến phụ thuộc được xác định bằng điểm trung bình của các câu hỏi đánh giá cho 5 nhóm chỉ tiêu thể hiện hiệu quả sử dụng ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam. Tác giả tiến hành kiểm định mô hình với phương pháp Enter. Theo phương pháp này, 4 biến độc lập và 1 biến phụ thuộc được đưa vào mô hình cùng 1 lúc, kết quả hồi quy được trình bày tại Bảng 5.

Quan sát kết quả phân tích hồi quy cho thấy giá trị mức ý nghĩa Sig của các biến TC, CB, NT đều <0,05

Bảng 3: Kết quả kiểm định KMO và Barlett của biến độc lập lần thứ hai

KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.705
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	1201.004
	df	105
	Sig.	.000

Nguồn: Kết quả dữ liệu khảo sát từ phần mềm SPSS.

Bảng 4: Kết quả phân tích nhân tố khám phá lần thứ haiRotated Component Matrix^a

	Component			
	1	2	3	4
TC4	.795			
TC2	.772			
TC1	.770			
TC3	.730			
NT5		.818		
NT2		.785		
NT3		.769		
NT1		.710		
CB2			.798	
CB3			.749	
CB1			.704	
CB4			.650	
CS2				.914
CS1				.805
CS3				.738

Nguồn: Kết quả dữ liệu khảo sát từ phần mềm SPSS.

chứng tỏ 3 biến độc lập của mô hình đều có ý nghĩa thống kê, riêng nhân tố CS có hệ số Sig = 0,374 > 0,05 do đó cần loại bỏ nhân tố này khỏi mô hình hồi quy và tiến hành phân tích lần 2.

Kết quả phân tích hồi quy cho thấy:

Hệ số tin cậy $R^2 = 0,381$ có nghĩa là 38,1% sự thay đổi về hiệu quả sử dụng ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ sẽ được giải thích trong mô hình thông qua. Qua chỉ tiêu này, cho chúng ta biết được mức độ phù hợp của phương trình hồi quy và dữ liệu nghiên cứu. Hệ số R^2 hiệu chỉnh = 0,373 cho thấy các yếu tố đưa vào mô hình giải thích được 37,3% sự thay đổi của biến phụ thuộc, như vậy mức độ phù hợp của dữ liệu đối với mô hình là chưa tốt.

Hệ số Durbin-Watson $1 < (D = 1,662) < 3$ cho thấy không có hiện tượng tự tương quan giữa các biến độc lập.

Trong bảng phân tích ANOVA cho thấy hệ số F = 46,993 và Sig = 0,000 (< 0,05) cho thấy kết quả của phân tích hồi quy là hoàn toàn đảm bảo mức độ tin cậy.

Bảng 5: Kết quả phân tích hồi quy đa biến lần thứ nhất

Dependent variable: Hieuqua		VIF
CS	-0.028	1.055
TC	0.139*	1.101
CB	0.267**	1.117
NT	0.207**	1.092
R-squared	0.383	
Adjusted R squared	0.372	
F-statistic	35.412**	
Durbin-Watson	1.67	
Observations	233	

Lưu ý: **, *biểu thị mức ý nghĩa 1%, 5% tương ứng.

Nguồn: Kết quả dữ liệu khảo sát từ phần mềm SPSS.

Quan sát kết quả phân tích hồi quy ở bảng trên cho thấy giá trị mức ý nghĩa Sig của các biến độc lập đều <0,05 chứng tỏ 3 biến độc lập của mô hình đều có sự tác động tới biến phụ thuộc là hiệu quả sử dụng ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ.

Hệ số VIF của các biến độc lập đều <2, mô hình không có hiện tượng đa cộng tuyến

Biểu đồ phân phối phần dư cho thấy, phần dư đạt phân phối chuẩn, với giá trị trung bình bằng $1,36e^{-14}$, giá trị độ lệch chuẩn 0,991.

Bảng 6: Kết quả phân tích hồi quy đa biến lần thứ hai

Dependent variable: Hieuqua		VIF
TC	0.135**	1.090
CB	0.264**	1.112
NT	0.213**	1.045
R-squared	0.381	
Adjusted R squared	0.373	
F-statistic	46.993**	
Durbin-Watson	1.662	
Observations	233	

Lưu ý: **, *biểu thị mức ý nghĩa 1%, 5% tương ứng.

Nguồn: Kết quả dữ liệu khảo sát từ phần mềm SPSS.

Qua các kiểm định trên, có thể thấy rằng, các biến độc lập đã thể hiện sự ảnh hưởng tới biến phụ thuộc là hiệu quả sử dụng ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ. Phương trình hồi quy được biểu diễn như sau:

$$\text{Hieuqua} = 0,1558 + 0,135\text{TC} + 0,264\text{CB} + 0,213\text{NT}$$

Kết quả nghiên cứu cho thấy các thang đo được xây dựng trong mô hình đều đạt độ tin cậy cần thiết khi tiến hành đánh giá sơ bộ qua hệ số Cronbach Alpha và phương pháp phân tích nhân tố khám phá EFA. Điều này cho thấy thực sự có sự tồn tại của các nhân tố tác động tới hiệu quả sử dụng ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam. Nghiên cứu cũng ghi nhận có sự khác biệt về mức độ tác động của các nhân tố đến hiệu quả sử dụng ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam, trong đó ảnh hưởng lớn nhất thuộc về nhân tố Năng lực đội ngũ cán bộ quản lý điều hành ($\beta=0,264$) tiếp đến là Năng lực nhà thầu thi công ($\beta=0,213$) và thấp nhất là Năng lực tài chính ($\beta=0,135$). Mặc dù nhân tố Tính đồng bộ của chính sách quản lý không cho thấy có tác động rõ rệt đến hiệu quả sử dụng ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam tuy nhiên diễn giải kết quả này không có nghĩa là nhân tố này không có ảnh hưởng. Bằng chứng về sự ảnh hưởng không có ý nghĩa thống kê chỉ cho phép kết luận đối với mẫu nghiên cứu này.

5. Kết luận và khuyến nghị chính sách

Dựa trên kết quả phân tích, mục tiêu phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam đến năm 2030 và định hướng vốn ODA, vốn vay ưu đãi trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ, tác giả đề xuất một số khuyến nghị nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam:

5.1. Nâng cao năng lực đội ngũ cán bộ quản lý, điều hành

Nguồn lực con người là chủ thể trực tiếp tham gia tự hoạt động quản lý đến thực hiện hoạt động chuyên môn. Nếu chất lượng đội ngũ cán bộ quản lý tốt sẽ nâng cao hiệu quả các dự án sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ. Cần xây dựng phương án đào tạo và quy chế thi tuyển các vị trí cán bộ quản lý Nhà nước đối với các cán bộ tham gia vào các dự án sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ. Tăng cường công tác đào tạo, nâng cao trình độ chuyên môn, năng lực quản lý cho đội ngũ cán bộ quản lý các dự án sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ. Cần có các chính sách về chế độ trách nhiệm đối với các cán bộ, công nhân viên, xây dựng đội ngũ lãnh đạo, quản lý thực hiện có năng lực, tăng cường trách nhiệm của người đứng đầu ở các cấp quản lý từ cơ quan quản lý nhà nước, đơn vị giám sát và đơn vị thi công. Hoàn thiện cơ cấu điều hành dự án tại từng đơn vị tham gia. Thiết lập được mô hình quản lý có tính hiệu quả, đảm bảo linh hoạt và thông suốt về hệ thống thông tin giữa các bộ phận.

5.2. Nâng cao năng lực nhà thầu thi công

Thời gian qua, Bộ đã có nhiều văn bản chỉ đạo, yêu cầu các chủ đầu tư, Ban quản lý dự án, các cơ quan, đơn vị liên quan nghiêm túc thực hiện các quy định pháp luật về đấu thầu, đầu tư xây dựng... để lựa chọn được các nhà thầu có đủ năng lực, kinh nghiệm và có uy tín cao thi công các công trình giao thông. Bộ Giao thông Vận tải cần chỉ đạo các cơ quan liên quan quản lý, giám sát chặt chẽ việc lựa chọn nhà thầu của Nhà đầu tư đảm bảo nhà thầu tham gia thực hiện dự án có đủ năng lực theo quy định pháp luật, đồng thời có chế tài để yêu cầu Nhà đầu tư bổ sung, thay thế nhà thầu yếu kém về năng lực hoặc thi công chậm tiến độ... Ngoài ra, với trách nhiệm của cơ quan thường trực Ban Chỉ đạo Nhà nước và là cơ quan trực tiếp được giao quản lý các công trình giao thông trọng điểm quốc gia, Bộ Giao thông Vận tải nên chủ động thường xuyên giám sát, kiểm tra để kịp thời tháo gỡ khó khăn, vướng mắc nhằm đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án.

5.3. Nâng cao năng lực tài chính dự án

Để nâng cao năng lực tài chính của các dự án, các đơn vị cần thực hiện tốt các giải pháp sau: Thiết lập kế hoạch đảm bảo nguồn vốn có hiệu quả. Xây dựng phương án tiến độ giải ngân khớp với tiến độ thực hiện dự án. Cải thiện năng lực quản trị tài chính tại từng đơn vị Chính phủ cần chỉ đạo các cơ quan ban ngành có liên quan và các đối tác phát triển sửa đổi quy định hiện hành để đảm bảo sự thống nhất và rõ ràng về vai trò, trách nhiệm của các cơ quan tham gia khác nhau; đơn giản hóa mạnh mẽ và giảm số lượng các bước phê duyệt để phân cấp nhiều hơn. Đơn giản hóa các thủ tục phê duyệt chủ trương đầu tư; đưa dự án vào kế hoạch

cũng như giao kế hoạch vốn hàng năm. Ngoài ra, cần đơn giản hóa thủ tục phân bổ ngân sách bổ sung theo kế hoạch cho các dự án đang thực hiện; đảm bảo tính linh hoạt cao để cập nhật kế hoạch hàng năm. Giao Kế hoạch vốn đầu tư phát triển nguồn ngân sách nhà nước những năm tiếp theo cho phù hợp với nhu cầu thực tế các dự án ODA đã cam kết và đang triển khai của Việt Nam. Tránh những hệ lụy không đáng có do việc giao kế hoạch vốn nước ngoài không đủ ảnh hưởng đến tiến độ các dự án đang triển khai, tạo quan ngại của các nhà tài trợ về tính ổn định về chính sách của Việt Nam.

5.4. Nhóm khuyến nghị khác

Cần xây dựng mối quan hệ đối tác tin cậy với các nhà tài trợ, hợp tác xây dựng và cùng chia sẻ trách nhiệm trong cung cấp và tiếp nhận ODA. Tiến hành giám sát vốn ODA, chỉ ra những khiếm khuyết trong chính sách, những nhóm lợi ích liên quan ở cả trong nước và nước tài trợ; phân tích những mặt lợi và bất lợi của ODA, từ đó đề xuất chiến lược sử dụng có chọn lọc theo lộ trình giảm dần, tiến đến chấm dứt vốn ODA. Cần đảm bảo sự cam kết mạnh mẽ, sự chỉ đạo sát sao và có sự tham gia của các đối tượng thụ hưởng nhằm đảm bảo việc thực hiện các chương trình dự án ODA có hiệu quả, phòng và chống được thất thoát, lãng phí và tham nhũng.

PHỤ LỤC 1

Thang đo khảo sát các nhân tố tác động tới hiệu quả sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam

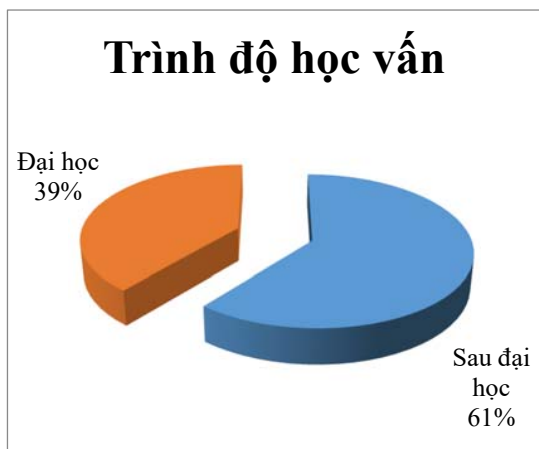
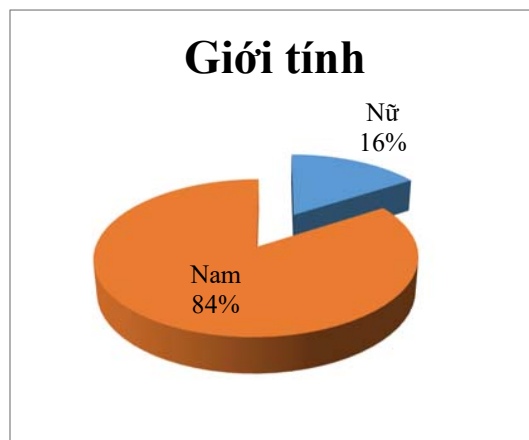
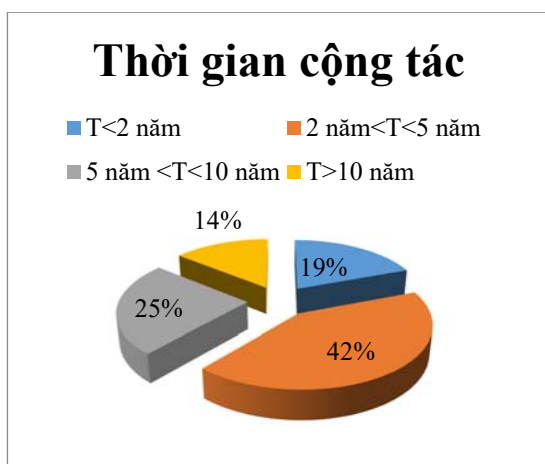
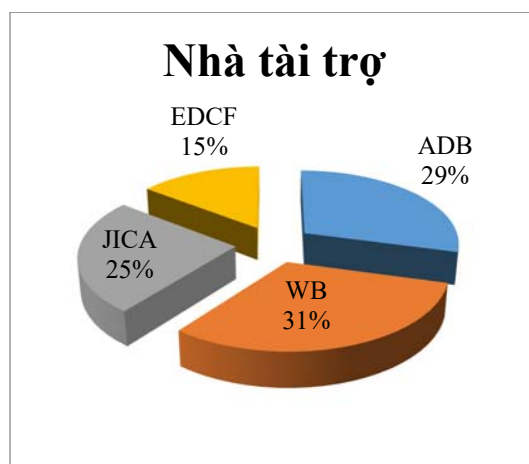
Tiêu chí	Mã hóa	Phát biểu dùng để khảo sát đối tượng cán bộ quản lý	Nguồn
Tính đồng bộ của chính sách quản lý	CS1	Chính sách, chiến lược thu hút vốn ODA cho giao thông đường bộ của Việt Nam được xây dựng trên các căn cứ rõ ràng, được hoạch định phù hợp với điều kiện phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia trong từng thời kỳ?	Tổng hợp nghiên cứu đã công bố của các tác giả Nguyễn Thị Lan Anh (2015); Trần Đình Nam, (2017), Cù Thanh Thủy, (2018) và tham vấn ý kiến chuyên gia
	CS2	Cơ chế, chính sách quản lý vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ của Việt Nam phù hợp với cơ chế, chính sách quản lý vốn ODA đặc thù của nhà tài trợ trên nguyên tắc tuân thủ theo quy định của pháp luật Việt Nam?	
	CS3	Khi xây dựng chương trình thu hút vốn ODA, chính phủ Việt Nam thường lường trước những rủi ro chính sách trong thời gian thực hiện dự án?	
	CS4	Hệ thống văn bản chỉ đạo, điều hành về ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ được ban hành kịp thời, đảm bảo đáp ứng tình hình thực tế?	
	CS5	Công tác giải phóng mặt bằng được thực hiện kịp thời so với yêu cầu tiến độ mà dự án sử dụng vốn ODA đặt ra?	
	CS6	Công tác thanh tra, kiểm tra, kiểm toán các dự án; tăng cường sự giám sát của Quốc hội đối với các dự án sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam đã được chú trọng?	
	TC1	Trong các giai đoạn thực hiện dự án sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ, tiến độ giải ngân vốn của các	

PHỤ LỤC 1 (tiếp)

Năng lực tài chính	TC2	Nhà tài trợ các dự án sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ luôn có vốn dự phòng cho các rủi ro có thể xảy ra trong từng dự án?
	TC3	Vốn đối ứng cho các dự án được triển khai đầy đủ, kịp thời giúp cho hiệu quả thực hiện các dự án tốt hơn?
	TC4	Không có tình trạng sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ sai mục đích?
Năng lực đội ngũ cán bộ quản lý, điều hành	CB1	Cán bộ tham gia quản lý, điều hành dự án có trình độ chuyên môn được đào tạo có tính phù hợp cao với yêu cầu của công việc hiện tại?
	CB2	Cán bộ tham gia quản lý, điều hành dự án ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ thường xuyên cập nhật văn bản chỉ đạo điều hành và nắm vững tình hình thực tế của các dự án?
	CB3	Cán bộ tham gia quản lý, điều hành dự án ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở các bộ phận khác nhau có sự phối hợp đồng bộ?
	CB4	Các hiện tượng tiêu cực trong quản lý vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ đã được kiểm soát chặt chẽ?
Năng lực nhà thầu thi công	NT1	Năng lực của đơn vị thi công trong nước đã đáp ứng được yêu cầu của các dự án sử dụng vốn ODA trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam?
	NT2	Việc nhà thầu nước ngoài thuê các nhà thầu phụ trong nước đã đảm bảo theo các điều kiện quy định tại hợp đồng các dự án?
	NT3	Khi triển khai dự án, nhà thầu đã sử dụng các nhân sự có đủ năng lực, kinh nghiệm và được Tư vấn giám sát, Chủ đầu tư chấp thuận để thi công với sự quản lý giám sát chặt chẽ về mặt tiến độ, chất lượng cũng như an toàn trong quá trình thi công?
	NT4	Trước khi thi công bất kỳ hạng mục nào, Nhà thầu đều tổ chức phổ biến kiến thức an toàn, kiểm tra các máy móc thiết bị và chỉ dẫn chi tiết cho cán bộ công nhân viên làm việc trên công trường nhằm mục đích hoàn thành giai đoạn thi công một cách hiệu quả mà không có bất kỳ tai nạn hay sự cố nào xảy ra?
	NT5	Trong quá trình thi công, Nhà thầu đã tuân thủ theo đúng yêu cầu của dự án, Tiêu chuẩn kỹ thuật, Bản vẽ thi công, Biện pháp thi công được duyệt, không có sự cố lớn nào xảy ra; tất cả các khiếm khuyết nhỏ đều được Nhà thầu sửa chữa, khắc phục đảm bảo chất lượng, được Tư vấn chấp thuận; Hồ sơ chất lượng được thể hiện rõ trong Hồ sơ hoàn công.

PHỤ LỤC 2:

Phân tích đặc điểm đối tượng được khảo sát



Nguồn: Kết quả dữ liệu khảo sát từ phần mềm SPSS.

PHỤ LỤC 3: TỔNG HỢP DỮ LIỆU ĐƯỢC KHẢO SÁT

Tổng hợp đánh giá về Tính đồng bộ chính sách quản lý

Biến mã hóa	Trung bình	Độ lệch chuẩn
CS1	3,84	0,782
CS2	3,54	0,725
CS3	2,99	0,743
CS4	2,97	0,760
CS5	2,58	1,019
CS6	3,46	0,876

Nguồn: Kết quả dữ liệu khảo sát từ phần mềm SPSS

PHỤ LỤC 3 (tiếp)

Tổng hợp đánh giá về Năng lực tài chính

Biến mã hóa	Trung bình	Độ lệch chuẩn
TC1	4,23	0,704
TC2	3,97	0,636
TC3	3,79	0,588
TC4	3,85	0,716

Nguồn: Kết quả dữ liệu khảo sát từ phần mềm SPSS

Tổng hợp đánh giá về Năng lực đội ngũ cán bộ quản lý, điều hành

Biến mã hóa	Trung bình	Độ lệch chuẩn
CB1	4,42	0,684
CB2	4,13	0,653
CB3	3,87	0,710
CB4	3,81	0,649

Nguồn: Kết quả dữ liệu khảo sát từ phần mềm SPSS

Tổng hợp đánh giá về Năng lực nhà thầu thi công

Biến mã hóa	Trung bình	Độ lệch chuẩn
NT1	3,43	0,998
NT2	3,54	0,656
NT3	3,58	0,646
NT5	3,77	0,681

Nguồn: Kết quả dữ liệu khảo sát từ phần mềm SPSS

Tài liệu tham khảo

- Baral, K.J. (2005), 'Health check up of commercial banks in the framework of CAMEL: A case study of Joint Venture Banks in Nepal', *The Journal of Nepalese Business Studies*, 2(1), 41-55.
- Chianca, T.C. (2008), 'The OECD/DAC Criteria for International Development Evaluations: An Assessment and Ideas for Improvement', *Journal of MultiDisciplinary Evaluation*, 5(9), 41-51.
- Cù Thanh Thủy (2018), *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*, Luận án Tiến sĩ, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân.
- Ika, L.A. (2009), 'Project Success as a Topic in Project Management Journals', *Project Management Journal*, 40(4), 6-19.
- Kouser, R., Mehvish, H. & Azeem (2011), 'CAMEL analysis for Islamic and conventional banks: Comparative study from Pakistan', *Economics and Finance Review*, 10(1), 44-64.
- Ministry of Foreign Affairs of Japan (2013), *ODA Evaluation Guidelines*, Japan.
- Nguyễn Thị Lan Anh (2015), *Hiệu quả sử dụng nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) tại khu vực Tây Bắc, Việt Nam*, Luận án Tiến sĩ, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân.
- OECD (1991), *DAC Principles for the Evaluation of Development Assistance*, Paris.
- Pindyck, R.S. & Rubinfeld, D.L. (1995), *Kinh tế học vi mô*, Nhà xuất bản Thống kê.
- Tabachnick, B.G. & Fidell, L.S. (2007), *Using multivariate statistics* (5th ed.), Allyn & Bacon/Pearson Education.
- Thủ tướng Chính phủ (2013), *Quyết định số: 355/QĐ-TTg về việc phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*, ban hành ngày 25 tháng 2 năm 2013.
- Trần Đình Nam (2017), *Các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả sử dụng vốn ODA vào phát triển đường sắt đô thị ở Việt Nam*, Luận án Tiến sĩ, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân.
- Từ Quang Phương & Phạm Văn Hùng (2013), *Giáo trình Kinh tế đầu tư*, Nhà xuất bản Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.