

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI

TRẦN TUẤN PHONG

NGHIÊN CỨU QUẢN LÝ VỐN ĐẦU TƯ CÔNG  
XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG TẠI VIỆT NAM

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ

Ngành: Quản lý xây dựng  
Mã số: 9580302

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:

PGS.TS. Nguyễn Lương Hải

Hà Nội - Năm 2026

Luận án được hoàn thành tại: Trường Đại học Giao thông vận tải

Người hướng dẫn khoa học: **PGS. TS. Nguyễn Lương Hải**

Phản biện 1:.....

Phản biện 2: .....

Phản biện 3: .....

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án cấp Trường họp tại Trường Đại học Giao thông vận tải vào hồi .... giờ.... ngày tháng năm 2026

Có thể tìm hiểu luận án tại thư viện:

- Thư viện Quốc gia
- Thư viện Trường Đại học Giao thông vận tải

# MỞ ĐẦU

## 1. Lý do lựa chọn đề tài

Đầu tư công trong lĩnh vực giao thông đóng vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội. Giai đoạn 2021–2025, Quốc hội và Chính phủ đã dành ưu tiên bố trí khoảng 470 nghìn tỷ đồng từ ngân sách nhà nước cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, trong đó Bộ Xây dựng được giao quản lý khoảng 379.402 tỷ đồng. Đến cuối năm 2025, cả nước hoàn thành mục tiêu có trên 3.000 km đường bộ cao tốc.

Tuy nhiên thực tiễn quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông còn bộc lộ nhiều hạn chế: tỷ lệ giải ngân năm 2025 đến hết tháng 10 chỉ đạt 54,2%; giai đoạn 2016–2020 thất thoát lãng phí lên tới 31.795 tỷ đồng; huy động vốn PPP chỉ đạt 27% kế hoạch. Những bất cập này phản ánh yếu kém có tính hệ thống trong các nội dung quản lý vốn đầu tư công.

Về mặt khoa học, đa số các nghiên cứu tiếp cận từ góc độ pháp lý và ngân sách, chưa vận dụng khoa học quản lý hiện đại để phân tích bản chất hành vi quản lý và mối quan hệ nhân quả. Chưa có bộ chỉ tiêu đo lường định lượng được kiểm chứng, chưa xác lập cơ cấu tác động giữa các nội dung quản lý và kết quả. Từ đó, tác giả lựa chọn đề tài: “Nghiên cứu quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông tại Việt Nam” để làm đối tượng và phạm vi nghiên cứu luận án của mình.

## 2. Mục đích nghiên cứu

Xây dựng và kiểm định thực nghiệm mô hình đo lường và phân tích toàn diện các nội dung quản lý vốn đầu tư công dựa trên nguyên tắc khoa học quản lý hiện đại, phù hợp với bối cảnh thực tiễn Việt Nam; trên cơ sở đó đề xuất các hàm ý quản lý được ưu tiên theo bằng chứng thực nghiệm nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư công trong lĩnh vực xây dựng công trình giao thông.

## 3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

### a. Đối tượng nghiên cứu

Các nội dung quản lý vốn đầu tư công trong xây dựng công trình giao thông tại Việt Nam, bao gồm năm nhóm hoạt động: (1) lập kế hoạch vốn; (2) tổ chức thực hiện kế hoạch vốn; (3) điều hành thực hiện kế hoạch vốn; (4) kiểm soát thực hiện kế hoạch vốn; (5) phối hợp giữa các chủ thể quản lý vốn đầu tư công.

## **b. Phạm vi nghiên cứu**

- Phạm vi về nội dung: nghiên cứu năm nội dung quản lý vốn ĐTC trong khuôn khổ kế hoạch đầu tư công trung hạn và hằng năm theo Luật Đầu tư công, Luật NSNN và Luật Xây dựng.

- Phạm vi về không gian: nguồn vốn ĐTC xây dựng CTGT từ ngân sách Trung ương do Bộ Xây dựng quản lý.

- Phạm vi về thời gian: dữ liệu thứ cấp hai giai đoạn 2016–2020 và 2021–2025; dữ liệu sơ cấp thu thập từ tháng 3/2024 đến tháng 5/2025.

## **4. Phương pháp nghiên cứu**

Luận án áp dụng phương pháp nghiên cứu hỗn hợp kết hợp nghiên cứu định tính và định lượng. Giai đoạn định tính bao gồm tổng quan tài liệu có hệ thống và phỏng vấn sâu 09 chuyên gia (có  $\geq 5$  năm kinh nghiệm, thời gian 60–90 phút/cuộc). Giai đoạn định lượng bao gồm khảo sát thử nghiệm (15 mẫu) và khảo sát chính thức (136 mẫu hợp lệ). Dữ liệu được phân tích bằng phần mềm SmartPLS 3.0 theo phương pháp PLS-SEM với bootstrapping 5.000 lần lặp.

## **5. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của luận án**

- Ý nghĩa khoa học: Xây dựng khung lý thuyết tích hợp năm nguyên tắc khoa học quản lý vào quản lý vốn ĐTC XDCTGT; xây dựng và kiểm định bộ 27 chỉ tiêu đo lường ( $\alpha \geq 0,692$ ;  $CR \geq 0,832$ ;  $AVE \geq 0,513$ ); xác lập cơ cấu tác động nhân quả ( $R^2 = 60,9\%$ ).

- Ý nghĩa thực tiễn: Cung cấp bộ KPI định lượng cho đánh giá quản lý vốn ĐTC; cơ sở thực nghiệm để xác định thứ tự ưu tiên cải cách; nhận diện các điểm nghẽn cụ thể (OR8: 2,99; CT4: 3,06; DR4: 3,16).

## **6. Kết cấu của luận án**

Ngoài phần Mở đầu, Danh mục chữ viết tắt, bảng biểu, hình vẽ, tài liệu tham khảo và Phụ lục, luận án được kết cấu thành 05 chương:

- Chương 1 – Nghiên cứu tổng quan;
- Chương 2 – Cơ sở lý luận và các giả thuyết nghiên cứu;
- Chương 3 – Phương pháp nghiên cứu;
- Chương 4 – Kết quả nghiên cứu và bàn luận;
- Chương 5 – Kết luận và khuyến nghị.

## **CHƯƠNG 1: NGHIÊN CỨU TỔNG QUAN**

### **1.1. Tổng quan các công trình nghiên cứu liên quan**

Tổng quan được tổ chức theo bốn nhóm: (1) quản lý vốn đầu tư công; (2) hiệu quả quản lý vốn đầu tư công; (3) quản lý đầu tư công; (4) quản lý dự án đầu tư công. Nhóm (1) gồm Trịnh Văn Vinh (2000), Nguyễn Văn Bình (2010), Trần Văn Hồng (2002), Nguyễn Thị Lan Phương (2018), De la Fuente (2004), Laursen & Myers (2009), Khung PEFA (2013). Nhóm (2) gồm Phan Thanh Mão (2003), Đào Thị Hồ Hương (2021). Nhóm (3) gồm Kyobe et al. (2011), Dabla-Norris et al. (2012), WB (2018), Đỗ Văn Thuận (2019), Ngô Anh Tuấn (2024). Nhóm (4) gồm Rajaram et al. (2010), Tạ Văn Khoái (2009).

### **1.2. Khoảng trống nghiên cứu**

Qua tổng quan, luận án xác định năm khoảng trống nghiên cứu:

- Khoảng trống thứ nhất: Thiếu một mô hình đo lường toàn diện các nội dung quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông dựa trên nguyên tắc khoa học quản lý.

- Khoảng trống thứ hai: Chưa có nghiên cứu định lượng xác lập mối quan hệ nhân quả giữa các nội dung quản lý và kết quả quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông.

- Khoảng trống thứ ba: Phối hợp giữa các chủ thể quản lý chưa được nghiên cứu như một nội dung quản lý độc lập và có hệ thống.

- Khoảng trống thứ tư: Thiếu nghiên cứu tập trung vào vai trò của cơ quan chủ quản (cấp Bộ) trong quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông từ ngân sách trung ương.

- Khoảng trống thứ năm: Chưa có nghiên cứu sử dụng phương pháp định lượng kết hợp để vừa xây dựng, vừa kiểm định mô hình đo lường các nội dung quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông trong điều kiện thực tiễn Việt Nam.

### **1.3. Mục tiêu, câu hỏi và giả thuyết nghiên cứu**

Bốn mục tiêu cụ thể: MT1 – hệ thống hóa cơ sở lý luận; MT2 – xây dựng và kiểm định bộ chỉ tiêu đo lường; MT3 – xác lập cơ cấu tác động; MT4 – đề xuất hàm ý quản lý theo thứ tự ưu tiên. Mười giả thuyết nghiên cứu (H1–H5 về mô hình đo lường; H6–H10 về mô hình cấu trúc) được trình bày tại Chương 2.

## **CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ CÁC GIẢ THUYẾT NGHIÊN CỨU**

### **2.1 Một số vấn đề chung về quản lý đầu tư công xây dựng công trình giao thông**

Công trình giao thông được phân loại theo Phụ lục I (mục IV), Nghị định 06/2021/NĐ-CP. Vốn đầu tư công bao gồm vốn từ NSNN, công trái quốc gia, trái phiếu Chính phủ và các nguồn hợp pháp khác theo Luật Đầu tư công 58/2024/QH15. Quản lý vốn ĐTC XDCTGT là quá trình cơ quan chủ quản thực hiện năm nội dung quản lý nhằm đạt được mục tiêu đầu tư đề ra, trên cơ sở các nguyên tắc chung của khoa học quản lý vận dụng phù hợp với bối cảnh pháp luật Việt Nam.

### **2.2 Quản lý vốn đầu tư công trong xây dựng công trình giao thông**

#### **2.2.1 Khái niệm và bối cảnh quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông**

#### **2.2.2 Nội dung quản lý vốn đầu tư công trong xây dựng công trình giao thông**

##### **2.2.2.1 Giả thuyết nghiên cứu các chỉ tiêu mô tả nội dung xây dựng kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông**

Giả thuyết nghiên cứu H1 được hình thành: các chỉ tiêu mô tả nội dung lập kế hoạch vốn ĐTC XDCTGT bao gồm 8 chỉ tiêu tại Bảng 2.1.

**Bảng 2.1** Chỉ tiêu mô tả nội dung xây dựng kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông

<b>TT</b>	<b>Mã CT</b>	<b>Nội dung</b>
1	PL1	Mức độ phổ biến đầy đủ và rõ ràng của các hướng dẫn về xây dựng kế hoạch vốn ĐTC trung hạn và hàng năm tới các bộ phận/ bên liên quan.
2	PL2	Mức độ phù hợp của Kế hoạch vốn ĐTC XDCTGT trung hạn và hàng năm với các mục tiêu phát triển và quy hoạch ngành GTVT.
3	PL3	Mức độ phù hợp của Kế hoạch vốn ĐTC XDCTGT với khả năng cân đối nguồn vốn đầu tư công.
4	PL4	Mức độ phù hợp của Kế hoạch vốn ĐTC hàng năm với kế hoạch vốn ĐTC trung hạn đã được phê duyệt.

TT	Mã CT	Nội dung
5	PL5	Mức độ hợp lý của kế hoạch phân bổ vốn đầu tư theo nguyên tắc, tiêu chí, định mức phân bổ vốn ĐTC trong từng giai đoạn đã được phê duyệt.
6	PL6	Mức độ phù hợp của việc sắp xếp thứ tự ưu tiên, lựa chọn danh mục dự án và mức vốn bố trí cụ thể cho từng dự án trong trung hạn.
7	PL7	Mức độ phù hợp của quyết định chủ trương đầu tư dự án với khả năng cân đối nguồn vốn đầu tư công.
8	PL8	Mức độ rõ ràng, cụ thể trong mô tả giải pháp điều hành, tổ chức thực hiện và dự kiến kết quả đạt được của Kế hoạch vốn ĐTC XDCTGT.

#### **2.2.2.2 Giải thuyết nghiên cứu các chỉ tiêu mô tả nội dung tổ chức thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông**

Giải thuyết nghiên cứu thứ hai (H2) được hình thành trên cơ sở tổng hợp các chỉ tiêu mô tả hoạt động tổ chức thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng CTGT bao gồm 8 chỉ tiêu cụ thể tại bảng 2.2.

**Bảng 2.2** Chỉ tiêu mô tả nội dung tổ chức thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông

TT	Mã CT	Nội dung
1	OR1	Mức độ phù hợp trong thực hiện phân bổ chi tiết vốn kế hoạch ĐTC cho từng dự án theo các tiêu chí quy định.
2	OR2	Mức độ đảm bảo tiến độ trong thực hiện giao chi tiêu và giao chi tiết vốn kế hoạch đầy đủ các tiêu chí quy định cho các chủ đầu tư để thực hiện.
3	OR3	Mức độ đảm bảo trong triển khai thực hiện dự án theo đúng tiến độ và kế hoạch vốn đã được cấp có thẩm quyền quyết định.
4	OR4	Mức độ đảm bảo tiến độ lựa chọn nhà thầu đối với gói thầu thuộc dự án được bố trí vốn theo kế hoạch ĐTC đã được cấp có thẩm quyền quyết định.

TT	Mã CT	Nội dung
5	OR5	Mức độ đảm bảo yêu cầu tiến độ công tác nghiệm thu và thanh toán, quyết toán theo đúng hợp đồng đối với khối lượng/gói thầu đã hoàn thành và bàn giao đưa vào sử dụng.
6	OR6	Mức độ bảo đảm phạm vi, quy mô đầu tư của từng dự án thực hiện theo đúng kế hoạch vốn đã được bố trí.
7	OR7	Mức độ phù hợp trong việc đảm bảo trách nhiệm thực thi của các bên liên quan trong thực hiện triển khai kế hoạch vốn.
8	OR8	Mức độ phù hợp trong việc cân đối các nguồn vốn để thanh toán nợ đọng xây dựng cơ bản theo quy định tại Luật Đầu tư công.

### ***2.2.2.3 Giả thuyết nghiên cứu các chỉ tiêu mô tả nội dung điều hành thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông***

Giả thuyết nghiên cứu thứ ba (H3) được hình thành: các chỉ tiêu mô tả hoạt động điều hành thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông bao gồm 05 chỉ tiêu chính như tại bảng 2.3.

**Bảng 2.3** Chỉ tiêu mô tả nội dung điều hành thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông

TT	Mã CT	Nội dung
1	DR1	Mức độ chất lượng của các giải pháp tổ chức điều hành kế hoạch ĐTC thuộc nguồn vốn do cấp mình quản lý.
2	DR2	Mức độ chất lượng của các chỉ đạo, điều hành các phạm vi công việc thuộc trách nhiệm quản lý trong quá trình thực hiện kế hoạch vốn ĐTC.
3	DR3	Mức độ đảm bảo tự chịu trách nhiệm và trách nhiệm giải trình đối với phạm vi trách nhiệm công việc trong quá trình thực hiện kế hoạch vốn ĐTC.
4	DR4	Mức độ phù hợp của các động lực làm việc được tạo ra để các cá nhân, bộ phận nỗ lực hoàn thành các mục tiêu,



		nhệm vụ của mình trong quá trình thực hiện kế hoạch vốn ĐTC.
5	DR5	Mức độ phù hợp trong thực hiện quyền tự quyết định trong quá trình triển khai kế hoạch vốn ĐTC.

#### ***2.2.2.4. Giả thuyết nghiên cứu các chỉ tiêu mô tả nội dung kiểm soát thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông***

Giả thuyết nghiên cứu thứ tư (H4) được hình thành trên cơ sở các chỉ tiêu mô tả hoạt động kiểm soát quá trình thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng CTGT bao gồm 05 chỉ tiêu như tại Bảng 2.4.

**Bảng 2.4** Các chỉ tiêu mô tả nội dung kiểm soát triển khai kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông

<b>TT</b>	<b>Mã CT</b>	<b>Nội dung</b>
1	CT1	Mức độ phù hợp trong theo dõi, kiểm tra hoạt động lập, thẩm định, phê duyệt và triển khai kế hoạch vốn ĐTC.
2	CT2	Mức độ phù hợp trong việc theo dõi, kiểm tra toàn bộ quá trình đầu tư dự án theo nội dung và các chỉ tiêu vốn đầu tư đã được phê duyệt.
3	CT3	Mức độ phù hợp trong thực hiện theo dõi, kiểm tra tình hình lãng phí, thất thoát trong đầu tư công.
4	CT4	Mức độ phù hợp trong thực hiện công tác giám sát, đánh giá các dự án ĐTC để phát hiện tồn tại, hạn chế; nguyên nhân của tồn tại, hạn chế trong việc thực hiện kế hoạch vốn ĐTC.
5	CT5	Mức độ phù hợp trong thực hiện các hành động, giải pháp xử lý đối với các tình huống sai lệch giữa thực tế triển khai so với kế hoạch vốn ĐTC được phê duyệt.

#### ***2.2.2.5. Giả thuyết nghiên cứu các chỉ tiêu mô tả nội dung phối hợp giữa các bên liên quan đến quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông***

Giả thuyết nghiên cứu thứ năm (H5) được hình thành trên cơ sở các chỉ tiêu mô tả hoạt động phối hợp thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông bao gồm 05 chỉ tiêu như tại Bảng 2.5.

**Bảng 2.5** Các chỉ tiêu mô tả nội dung phối hợp thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông

TT	Mã CT	Nội dung
1	CO1	Mức độ phối hợp giữa các Chủ đầu tư và Cơ quan chủ trì trong việc xây dựng và thực hiện kế hoạch vốn ĐTC.
2	CO2	Mức độ phối hợp của Cơ quan kế hoạch đầu tư và Cơ quan chủ trì trong việc xây dựng và thực hiện kế hoạch vốn ĐTC.
3	CO3	Mức độ phối hợp của Cơ quan tài chính và Cơ quan chủ trì trong việc xây dựng và thực hiện kế hoạch vốn ĐTC.
4	CO4	Mức độ phối hợp của Kho bạc Nhà nước và các Chủ đầu tư trong công tác tạm ứng, thanh toán, quyết toán vốn ĐTC.
5	CO5	Mức độ phối hợp của các nhà thầu và các Chủ đầu tư trong công tác thanh toán, quyết toán vốn ĐTC.

### 2.3 Mô hình vận động của các nội dung quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông

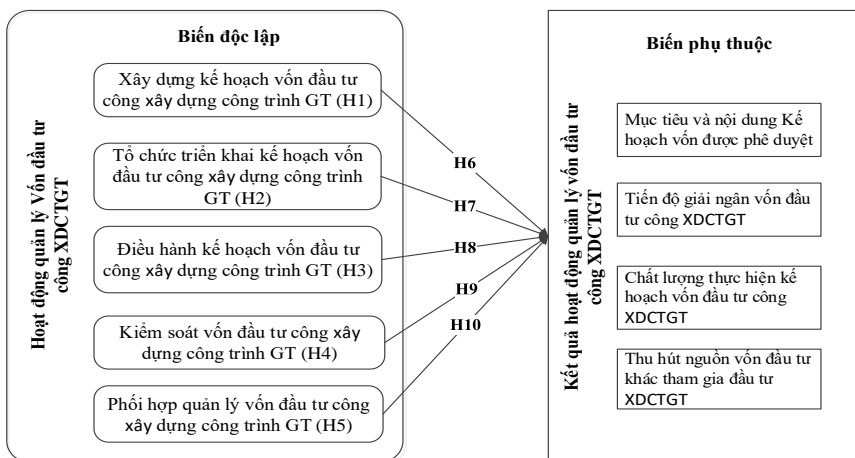
Trên cơ sở Luật Đầu tư công, các chỉ tiêu đánh giá kết quả quản lý vốn đầu tư công trong xây dựng công trình giao thông tại Việt Nam được xem xét cụ thể như sau:

**Bảng 2.6** Các chỉ tiêu mô tả kết quả hoạt động quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông

TT	Ký hiệu	Nội dung
1	MP1	Mức độ đạt được về mục tiêu và nội dung giữa thực tế so với kế hoạch vốn được phê duyệt trong hoạt động ĐTC.
2	MP2	Mức độ đảm bảo tiến độ giải ngân vốn ĐTC so với kế hoạch được phê duyệt.
3	MP3	Mức độ đảm bảo chất lượng thực hiện kế hoạch vốn ĐTC (tiết kiệm, hiệu quả và khả năng cân đối nguồn lực; không để thất thoát, lãng phí).

TT	Ký hiệu	Nội dung
4	MP4	Mức độ thu hút vốn từ các nguồn khác tham gia đầu tư trong hoạt động đầu tư xây dựng công trình giao thông.

Khi nghiên cứu các hoạt động quản lý trong mối quan hệ với kết quả quản lý, mô hình vận động của các nội dung quản lý được hình thành bởi giả thuyết sự ảnh hưởng giữa các hoạt động quản lý của chủ thể quản lý đến kết quả hoạt động quản lý. Trong hoạt động quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông các giả thuyết nghiên cứu về sự ảnh hưởng được phát biểu như sau: các hoạt động quản lý của chủ thể quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông ảnh hưởng tích cực và có ý nghĩa thống kê đến kết quả hoạt động quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông ( H6, H7, H8, H9, H10) (hình 2-4).

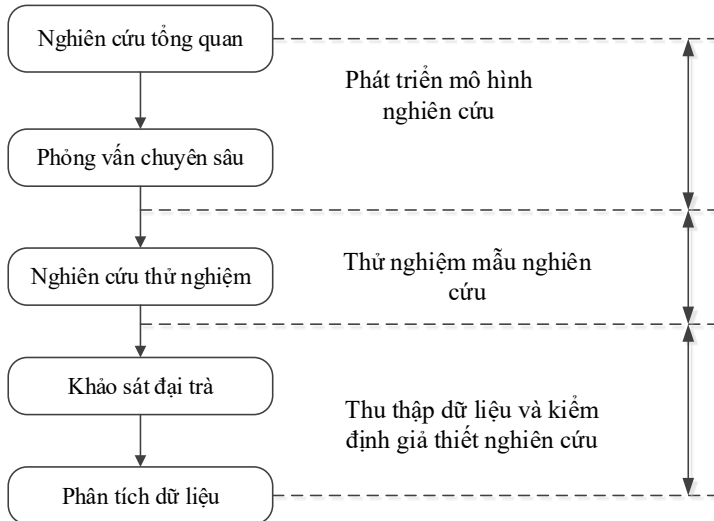


**Hình 2-4** Mô hình các giả thuyết nghiên cứu

## CHƯƠNG 3: PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

### 3.1. Thiết kế mô hình nghiên cứu

Luận án áp dụng mô hình thực chứng theo thiết kế nghiên cứu hỗn hợp của Creswell (2014) theo trình tự: nghiên cứu định tính → nghiên cứu thử nghiệm → nghiên cứu định lượng kiểm định. PLS-SEM được lựa chọn do phù hợp với mục tiêu khám phá lý thuyết, linh hoạt với phân phối dữ liệu không chuẩn và hoạt động tốt với mẫu nhỏ.



**Hình 3-1** Mô hình thiết kế nghiên cứu

TT	Nhiệm vụ nghiên cứu	Công cụ nghiên cứu	Phương pháp	Kết quả mong muốn
1	Tổng quan về quản lý vốn ĐTC XDCTGT; Xác định hướng nghiên cứu.	Tài liệu tổng quan	Nghiên cứu định tính	Tổng hợp hiểu biết; xác định mục tiêu, câu hỏi NC và phạm vi NC.
2	Phát triển mô hình các chỉ tiêu mô tả nội dung quản lý vốn ĐTC XDCTGT.	Tài liệu tổng quan; phỏng vấn chuyên gia	Nghiên cứu định tính	Mô hình các chỉ tiêu mô tả nội dung quản lý vốn ĐTC XDCTGT.

3	Phân tích định lượng các chỉ tiêu mô tả nội dung quản lý vốn ĐTC XDCTGT.	Khảo sát thực nghiệm và phân tích thống kê	Nghiên cứu định lượng	Mô hình định lượng các chỉ tiêu mô tả nội dung quản lý vốn ĐTC XDCTGT.
4	Bản luận kết quả nghiên cứu; Đánh giá thực trạng quản lý vốn ĐTC XDCTGT tại Việt Nam.	Phân tích thống kê; diễn dịch	Định lượng kết hợp định tính	Kiến nghị các giải pháp nâng cao hiệu quả quản lý vốn ĐTC XDCTGT.

**Bảng 3.1** Thực hiện các nhiệm vụ nghiên cứu

### **3.2. Thực hiện quy trình nghiên cứu**

#### **3.2.1. Nghiên cứu định tính**

Thực hiện tổng quan tài liệu hệ thống và phỏng vấn sâu 09 chuyên gia (tiêu chí:  $\geq 5$  năm kinh nghiệm trực tiếp trong quản lý vốn ĐTC XDCTGT; thời gian 60–90 phút/cuộc). Số lượng 09 chuyên gia đáp ứng nguyên tắc bảo hòa dữ liệu. Kết quả hình thành bộ 31 chỉ tiêu ban đầu và cấu trúc bảng khảo sát (Phần A: thông tin đối tượng; Phần B: 31 chỉ tiêu quản lý, thang Likert 5 bậc; Phần C: 4 chỉ tiêu kết quả MP).

#### **3.2.2. Nghiên cứu thử nghiệm**

Thực hiện với 15 mẫu ngẫu nhiên (09 liên quan trực tiếp, 03 liên quan gián tiếp, 03 nhà nghiên cứu) để kiểm tra mức độ rõ ràng và tính nhất quán của bảng câu hỏi.

#### **3.2.3. Nghiên cứu định lượng chính thức**

Đối tượng khảo sát: cán bộ tại Bộ Xây dựng, Bộ Tài chính, chủ đầu tư, ban QLDA và cơ quan kiểm toán. Thời gian: tháng 3/2024 đến tháng 5/2025. Tổng số phiếu hợp lệ: 136 phiếu.

## CHƯƠNG 4: KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ BÀN LUẬN

### 4.1. Phân tích mô tả mẫu nghiên cứu

Kết quả khảo sát thu được 136 mẫu hợp lệ gồm: Ban QLDA 74 mẫu (54,4%), Bộ Xây dựng 29 mẫu (21,3%), Cơ quan KHĐT 13 mẫu (9,6%), Cơ quan Tài chính 7 mẫu (5,1%), KTNN 13 mẫu (9,6%).

Kinh nghiệm: trên 10 năm chiếm 65,4%, 5–10 năm chiếm 21,3%, dưới 5 năm chiếm 13,2%. Liên quan trực tiếp chiếm 64%, gián tiếp chiếm 36%.

### 4.2 Phân tích nội dung quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông

#### 4.2.1. Kết quả hoạt động quản lý vốn ĐTC XDCTGT (giai đoạn 2016–2025)

**Bảng 4.4** Phân tích mô tả kết quả chung (MP) về thực hiện vốn đầu tư công

Chỉ tiêu	Số lượng mẫu	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị lớn nhất	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn
MP1	136	2.00	5.00	3.6324	.67559
MP2	136	1.00	5.00	3.0074	.94670
MP3	136	1.00	5.00	3.0662	.88780
MP4	136	1.00	5.00	2.6912	.82115

#### 4.2.2 Phân tích thực trạng vận động các chỉ tiêu mô tả nội dung lập kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông tại Việt Nam

**Bảng 4.5** Phân tích thống kê mô tả các chỉ tiêu lập kế hoạch vốn đầu tư công

Chỉ tiêu	Số lượng mẫu	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị lớn nhất	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn
PL1	136	1.00	5.00	3.3309	.71030
PL2	136	1.00	5.00	3.5221	.74004
PL3	136	1.00	5.00	3.2206	.57980
PL4	136	2.00	5.00	3.5662	.65209

Chỉ tiêu	Số lượng mẫu	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị lớn nhất	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn
PL5	136	2.00	5.00	3.2059	.84431
PL6	136	1.00	5.00	3.1691	.87395
PL7	136	1.00	5.00	3.5221	.75979
PL8	136	1.00	5.00	3.2794	.67430
Số mẫu hợp lệ	136				

#### **4.2.3 Phân tích thực trạng vận động các chỉ tiêu mô tả nội dung tổ chức thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông tại Việt Nam**

**Bảng 4.7** Phân tích thống kê mô tả các chỉ tiêu tổ chức thực hiện kế hoạch

Chỉ tiêu	Số lượng mẫu	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị lớn nhất	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn
OR1	136	1.00	4.00	3.0662	.82733
OR2	136	2.00	5.00	3.1324	.91739
OR3	136	1.00	5.00	3.1765	.90988
OR4	136	1.00	5.00	3.1985	.87619
OR5	136	1.00	5.00	3.5368	.71914
OR6	136	1.00	5.00	3.4926	.66663
OR7	136	1.00	5.00	3.3824	.67833
OR8	136	1.00	5.00	2.9926	.84762
Số mẫu hợp lệ	136				

#### **4.2.4. Phân tích thực trạng vận động các chỉ tiêu mô tả nội dung điều hành thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông tại Việt Nam**

**Bảng 4.8** Chỉ tiêu đánh giá về công tác điều hành thực hiện kế hoạch vốn đầu tư

Chỉ tiêu	Số lượng mẫu	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị lớn nhất	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn
DR1	136	1.00	5.00	3.6691	.66728

Chỉ tiêu	Số lượng mẫu	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị lớn nhất	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn
DR2	136	1.00	5.00	3.6618	.62326
DR3	136	2.00	5.00	3.3382	.66911
DR4	136	1.00	5.00	3.1618	.75248
DR5	136	2.00	5.00	3.2574	.67765
Số mẫu hợp lệ	136				

#### **4.2.5 Phân tích thực trạng vận động các chỉ tiêu mô tả nội dung kiểm soát thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông tại Việt Nam**

**Bảng 4.9** Chỉ tiêu đánh giá về hoạt động kiểm soát thực hiện kế hoạch vốn đầu tư

Chỉ tiêu	Số lượng mẫu	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị lớn nhất	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn
CT1	136	2.00	5.00	3.4044	.64840
CT2	136	2.00	5.00	3.1765	.87671
CT3	136	2.00	5.00	3.0735	.84004
CT4	136	2.00	5.00	3.0588	.80521
CT5	136	2.00	4.00	3.3456	.53581
Số mẫu hợp lệ	136				

#### **4.2.6 Phân tích thực trạng vận động các chỉ tiêu mô tả nội dung phối hợp giữa các chủ thể quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông tại Việt Nam**

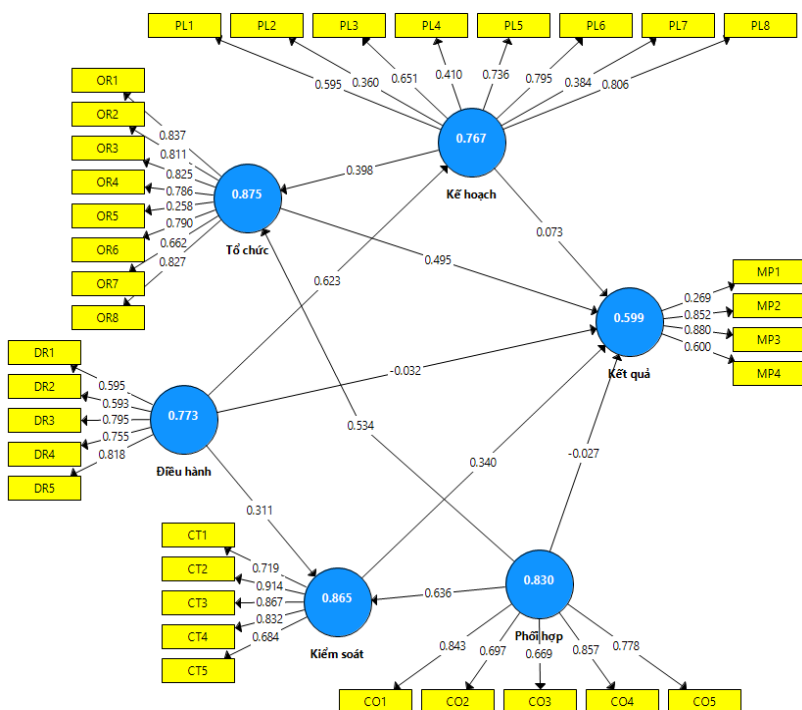
**Bảng 4.10** Phân tích thống kê mô tả các chỉ tiêu phối hợp quản lý vốn đầu tư công

Chỉ tiêu	Số lượng mẫu	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị lớn nhất	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn
CO1	136	2.00	5.00	3.3529	.79377
CO2	136	2.00	5.00	3.4412	.67511
CO3	136	1.00	5.00	3.4485	.65342

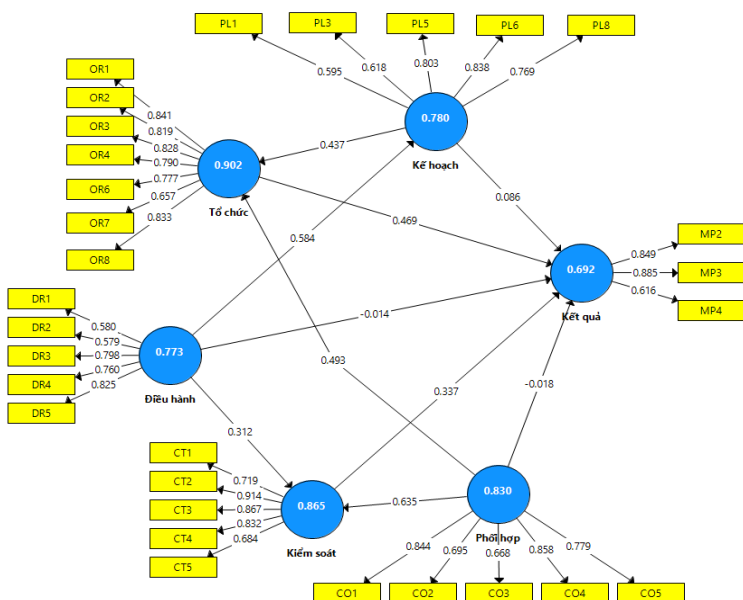


Chỉ tiêu	Số lượng mẫu	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị lớn nhất	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn
CO4	136	1.00	5.00	3.2794	.83170
CO5	136	2.00	5.00	3.4118	.78382
Số mẫu hợp lệ	136				

#### 4.3. Phân tích hồi quy mô hình ảnh hưởng của các nội dung quản lý vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông



**Hình 4.3** Mô hình phân tích độ tin cậy Cronbach's Alpha lần đầu



**Hình 4.4.** Mô hình phân tích độ tin cậy Cronbach's Alpha sau khi loại bỏ biến quan sát tải yếu

Giả thuyết	Giá trị Coef.	Giá trị VIF	Giá trị R²	Giá trị R² hiệu chỉnh	Giá trị P	Diễn giải
PL → MP	0.086	2.376	0.624	0.609	0.352	Không hỗ trợ
OR → MP	0.469	3.382			0.000	Hỗ trợ
DR → MP	-0.014	1.797			0.857	Không hỗ trợ
CT → MP	0.337	3.210			0.007	Hỗ trợ
CO → MP	-0.018	3.142			0.864	Không hỗ trợ
PL → OR	0.437	1.518			0.000	Hỗ trợ

Giả thuyết	Giá trị Coef.	Giá trị VIF	Giá trị $R^2$	Giá trị $R^2$ hiệu chỉnh	Giá trị P	Diễn giải
DR → PL	0.584	1.000			0.000	Hỗ trợ
DR → CT	0.312	1.238			0.000	Hỗ trợ
CO → OR	0.493	1.518			0.000	Hỗ trợ
CO → CT	0.635	1.238			0.000	Hỗ trợ

**Bảng 4.12** Kết quả phân tích mô hình

Mô hình cấu trúc tuyến tính (PLS-SEM) được ước lượng bằng phương pháp bootstrap 5.000 lần lặp. Kết quả kiểm định xác nhận giả thuyết H7 và H9 được hỗ trợ, các chỉ tiêu OR và CT có tác động trực tiếp có ý nghĩa thống kê đến kết quả quản lý vốn ĐTC XDCTGT (MP):

+ OR → MP:  $\beta = 0,469$  ( $p < 0,001$ )

+ CT → MP:  $\beta = 0,337$  ( $p < 0,05$ )

Các giả thuyết H6, H8 và H10 không được hỗ trợ, các chỉ tiêu PL, DR và CO không có tác động trực tiếp đến MP (lần lượt  $\beta = 0,086$ ;  $-0,014$ ;  $-0,018$ ;  $p > 0,05$ ). Tuy nhiên, ba nhóm hoạt động này có tác động gián tiếp có ý nghĩa thống kê: PL tác động gián tiếp qua OR ( $\beta = 0,437$ ); DR tác động gián tiếp qua CT ( $\beta = 0,312$ ) và qua PL ( $\beta = 0,584$ ); CO tác động gián tiếp qua OR ( $\beta = 0,493$ ) và CT ( $\beta = 0,635$ ).

Chỉ số VIF của tất cả các biến đều nhỏ hơn 3,382 (dưới ngưỡng 10 theo Hair et al.), cho thấy mô hình không có hiện tượng đa cộng tuyến. Mô hình giải thích được 60,9% sự biến thiên có ý nghĩa thống kê của kết quả quản lý vốn ĐTC XDCTGT tại Việt Nam.

## CHƯƠNG 5 KẾT LUẬN VÀ KHUYẾN NGHỊ

### 5.1. Những kết quả/phát hiện mới từ kết quả nghiên cứu

#### 5.1.1 Về mặt lý luận

Luận án xây dựng và kiểm định thực nghiệm mô hình đo lường toàn diện gồm 27 chỉ tiêu mô tả 5 nội dung cốt lõi quản lý vốn ĐTC XDCTGT: lập kế hoạch (PL), tổ chức thực hiện (OR), điều hành (DR), kiểm soát (CT) và phối hợp (CO). Điểm mới so với các nghiên cứu trước là bổ sung CO như chức năng quản lý độc lập, xuất phát từ đặc thù đa chủ thể trong quản lý vốn ĐTC tại Việt Nam. Toàn bộ 27 chỉ tiêu đều đạt ngưỡng thống kê quốc tế: Cronbach's Alpha từ 0,692–0,902; CR từ 0,832–0,922; AVE  $\geq 0,513$ . Mô hình hồi quy thực nghiệm đạt Adj.  $R^2 = 0,609$ , giải thích 60,9% sự biến thiên của kết quả quản lý vốn ĐTC — mức độ giải thích đáng kể trong lĩnh vực quản lý công.

#### 5.1.2 Về mặt thực tiễn

Nghiên cứu lần đầu tiên định lượng hóa và phân cấp ảnh hưởng có hệ thống của các nhân tố quản lý đến kết quả quản lý vốn ĐTC XDCTGT tại Việt Nam. OR có tác động trực tiếp mạnh nhất ( $\beta = 0,469$ ;  $p < 0,001$ ), tiếp theo là CT ( $\beta = 0,337$ ;  $p < 0,01$ ) — hai hoạt động này là trụ cột trực tiếp quyết định kết quả đầu ra. PL, DR và CO tuy không tác động trực tiếp nhưng có vai trò gián tiếp quan trọng: PL qua OR ( $\beta = 0,437$ ); DR qua PL ( $\beta = 0,584$ ) và CT ( $\beta = 0,312$ ); CO qua OR ( $\beta = 0,493$ ) và CT ( $\beta = 0,635$ ). Kết cấu tác động này khẳng định: chất lượng tổ chức triển khai và giám sát thực thi là nhân tố then chốt, trong khi lập kế hoạch, điều hành và phối hợp đóng vai trò điều kiện cần tạo nền tảng để OR và CT phát huy hiệu quả.

### 5.2. Kết luận rút ra từ kết quả nghiên cứu

#### 5.2.1 Nâng cao chất lượng tổ chức thực hiện kế hoạch vốn ĐTC

Tổ chức thực hiện kế hoạch vốn ĐTC (OR) là nhân tố có tác động trực tiếp mạnh nhất đến kết quả quản lý vốn ĐTC ( $\beta = 0,469$ ). Điểm trung bình các chỉ tiêu OR dao động 2,99–3,54, trong đó OR8 (xử lý nợ đọng XDDB) thấp nhất (2,99). Cần chuyên nghiệp hóa ban QLDA, tách bạch chức năng chủ đầu tư và quản lý điều hành; chuẩn hóa quy trình gắn trách nhiệm cá nhân với tiến độ, chi phí từng gói thầu; đẩy mạnh số hóa thông qua PMIS và BIM; xây dựng cơ chế xử lý nợ đọng tích hợp trong hệ thống quản lý tài chính.

### **5.2.2 Tăng cường hiệu lực kiểm soát thực hiện kế hoạch vốn ĐTC**

Kiểm soát thực hiện kế hoạch vốn ĐTC (CT) có tác động trực tiếp thứ hai đến kết quả ( $\beta = 0,337$ ). Điểm trung bình các chỉ tiêu CT từ 3,06–3,40, trong đó CT4 (phát hiện tồn tại, đề xuất giải pháp) thấp nhất (3,06). Cần chuyển đổi từ kiểm soát hậu kiểm sang kiểm soát trong quá trình (real-time monitoring) ứng dụng công nghệ số; thiết lập cơ chế giám sát độc lập; xây dựng cơ sở dữ liệu đánh giá sau dự án làm nền tảng cải tiến chính sách.

### **5.2.3 Hoàn thiện phương pháp và nội dung lập kế hoạch vốn ĐTC**

Lập kế hoạch vốn ĐTC (PL) tác động gián tiếp đến kết quả thông qua OR ( $\beta = 0,437$ ). PL3 và PL6 có điểm thấp nhất trong nhóm (3,22 và 3,17), phản ánh kế hoạch còn mang nặng tính kỳ vọng. Cần đổi mới phương pháp lập kế hoạch dựa trên đánh giá thực chất năng lực hấp thụ vốn của từng chủ đầu tư; xây dựng tiêu chí lựa chọn dự án có tính định lượng, khắc phục tình trạng đầu tư dàn trải.

### **5.2.4 Đổi mới phương thức điều hành thực hiện kế hoạch vốn ĐTC**

Điều hành thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công (DR) tác động gián tiếp qua PL ( $\beta = 0,584$ ) và CT ( $\beta = 0,312$ ). DR4 (tạo động lực) thấp nhất nhóm (3,16). Cần xây dựng cơ chế điều hành linh hoạt, cho phép điều chuyển vốn giữa các dự án cùng nhóm không qua nhiều cấp phê duyệt; thiết lập cơ chế thưởng-phạt rõ ràng gắn với kết quả giải ngân và tiến độ thi công.

### **5.2.5 Cải thiện cơ chế phối hợp giữa các chủ thể quản lý vốn ĐTC**

Phối hợp thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công (CO) tác động gián tiếp thông qua CT ( $\beta = 0,635$  – cao nhất trong các mối quan hệ gián tiếp) và OR ( $\beta = 0,493$ ). CO4 (phối hợp KBNN–chủ đầu tư) thấp nhất nhóm (3,28). Cần thể chế hóa quy chế phối hợp liên ngành có tính ràng buộc pháp lý; xây dựng cơ sở dữ liệu dùng chung để tất cả cơ quan truy cập thông tin tình hình giải ngân và tiến độ theo thời gian thực.

### **5.2.6 Hoàn thiện thể chế và chính sách quản lý vốn đầu tư công**

Cần giải quyết sự chồng chéo giữa Luật Đầu tư công với Luật Xây dựng, Luật NSNN và Luật Đầu thầu; chuyển từ tiêu chí đánh giá định tính sang bộ KPI định lượng gắn với cơ chế thưởng-phạt rõ ràng; tích hợp tiêu chí ESG và phương pháp tính chi phí vòng đời (Life Cycle Costing) vào quy trình lập kế hoạch và đánh giá dự án.

### **5.3. Những hạn chế của luận án**

Hạn chế thứ nhất liên quan đến quy mô mẫu nghiên cứu. Dữ liệu sơ cấp gồm 136 mẫu hợp lệ tuy đáp ứng ngưỡng tối thiểu cho PLS-SEM với bootstrapping 5.000 lần lặp, song chưa đủ lớn để đảm bảo tính đại diện cao nhất cho toàn bộ cộng đồng quản lý vốn ĐTC XDCTGT tại Việt Nam. Các nghiên cứu tiếp theo cần mở rộng quy mô mẫu để nâng cao độ tin cậy và khả năng khái quát hóa kết quả.

Hạn chế thứ hai là phạm vi dữ liệu thứ cấp còn tương đối hạn chế. Hành vi quản lý vốn ĐTC thường không được phản ánh đầy đủ trong các hệ thống thống kê chính thức, dẫn đến việc luận giải kết quả định lượng bằng số liệu thứ cấp chủ yếu dựa vào báo cáo tổng hợp của Bộ Xây dựng và Bộ Tài chính, còn ở mức khiêm tốn.

Hạn chế thứ ba là phạm vi không gian nghiên cứu. Luận án tập trung vào nguồn vốn ĐTC XDCTGT do Bộ Xây dựng quản lý từ ngân sách trung ương, chưa bao gồm nguồn vốn do địa phương quản lý. Mở rộng nghiên cứu sang cấp địa phương trong tương lai sẽ cho phép so sánh giữa các mô hình quản lý, làm phong phú thêm cơ sở lý luận và thực tiễn của lĩnh vực này.

## **54. Khuyến nghị định hướng nghiên cứu tiếp theo**

### ***5.1.1 Nghiên cứu cập nhật và bổ sung các chỉ tiêu đo lường***

Quản lý vốn ĐTC XDCTGT là lĩnh vực có tính động cao, chịu tác động liên tục của thay đổi chính sách, công nghệ và bối cảnh pháp lý. Bộ 27 chỉ tiêu đo lường của luận án cần được cập nhật và bổ sung định kỳ qua các nghiên cứu thực nghiệm tiếp theo, đặc biệt trong bối cảnh chuyển đổi số và phát triển bền vững ngày càng trở thành yêu cầu bắt buộc. Về lý thuyết, việc tích hợp thêm các yếu tố như vai trò lãnh đạo chuyển đổi, năng lực thể chế, chất lượng nguồn nhân lực và mức độ số hóa có thể nâng cao khả năng giải thích của mô hình vượt ngưỡng 60,9% hiện tại, đồng thời mở rộng khung lý thuyết theo hướng tích hợp lý thuyết tổ chức, lý thuyết thể chế và kinh tế học chính trị.

### ***5.1.2 Nghiên cứu so sánh theo từng chủ thể quản lý***

Kết quả hiện tại phản ánh quan điểm tổng hợp của nhiều nhóm chủ thể nhưng chưa phân tích sâu sự khác biệt giữa các nhóm. Các nghiên cứu tiếp theo cần so sánh có hệ thống giữa cơ quan chủ trì, ban QLDA, cơ quan tài chính, Kho bạc Nhà nước và cơ quan kiểm toán nhằm làm rõ sự khác biệt trong nhận thức và hành vi quản lý, từ đó thiết kế cơ chế phối

hợp và kiểm soát phù hợp hơn. Ngoài ra, mở rộng nghiên cứu sang cấp địa phương và so sánh giữa quản lý vốn ĐTC trung ương và địa phương sẽ cung cấp bức tranh toàn diện hơn, hỗ trợ công tác hoạch định chính sách và cải cách thể chế trong giai đoạn phát triển tiếp theo.

## DANH MỤC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ

(Danh mục các bài báo/công trình khoa học đã công bố liên quan đến đề tài luận án của nghiên cứu sinh)

1. Trần Tuấn Phong và Nguyễn Lương Hải (2024). "Nghiên cứu các chỉ tiêu đánh giá hoạt động lập kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông tại Việt Nam". Tạp chí giao thông vận tải, T3/2024, 145-148.
2. Trần Tuấn Phong và Nguyễn Lương Hải (2024). "Nghiên cứu các chỉ tiêu đánh giá hoạt động tổ chức thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông tại Việt Nam". Tạp chí Giao thông vận tải, T10/2024, 139-142.
3. Phong, T. T., Hai, N. L., & Hung, D. T. (2025, September). Examining the Effect of Organizational Behavior in Construction Projects on Timely Execution. In International Conference on Sustainability in Civil Engineering. Singapore: Springer Nature Singapore. (Scopus Indexed).
4. Do, V.T, Nguyen, L. H., Nguyen, P. A., & Tran, T. P. (2025). Strategic Planning Behaviors and Their Effects on Public Construction Management Performance. International Journal of Sustainable Construction Engineering and Technology, 16(2), 1-15. (ESCI/Scopus).
5. Trần Tuấn Phong và Nguyễn Lương Hải (2025). “Xây dựng các chỉ tiêu đánh giá hoạt động kiểm soát vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông tại Việt Nam”. Tạp chí Xây dựng, T8/2025, trang 120-122.
6. Trần Tuấn Phong và Nguyễn Lương Hải (2025). “Nghiên cứu sự vận động của các chỉ tiêu lập kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông tại Việt Nam”. Tạp chí Xây dựng, T9/2025, 143-145.
7. Trần Tuấn Phong và Nguyễn Lương Hải (2025). “Nghiên cứu sự vận động của các chỉ tiêu tổ chức thực hiện kế hoạch vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông tại Việt Nam”. Tạp chí Xây dựng, T11/2025, 143-145.
8. Trần Tuấn Phong, Nguyễn Lương Hải (2026). Nghiên cứu mô hình ảnh hưởng của hoạt động tổ chức thực hiện kế hoạch vốn đến tiến độ giải ngân vốn đầu tư công xây dựng công trình giao thông đường bộ tại Việt Nam. Tạp chí Xây dựng T03/2026, trang 230-232.