



ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ

NGUYỄN ĐỨC DŨNG

**QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC TRONG ĐẦU TƯ
XÂY DỰNG CÁC CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG
VẬN TẢI TẠI THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG**

**TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ
QUẢN LÝ KINH TẾ**

Mã số: 60.34.04.10

Đà Nẵng - 2019

Công trình được hoàn thành tại
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ, ĐHQĐN

Người hướng dẫn KH: PGS.TS. ĐÀO HỮU HÒA

Phản biện 1: TS. Trần Phước Trữ

Phản biện 2: PGS.TS. Bùi Văn Huyền

Luận văn được bảo vệ trước Hội đồng chấm Luận văn tốt nghiệp
Thạc sĩ Quản lý kinh tế họp tại Trường Đại học Kinh tế, Đại học Đà
Nẵng vào ngày 23 tháng 2 năm 2019

Có thể tìm hiểu luận văn tại:

- Trung tâm Thông tin - Học liệu, Đại học Đà Nẵng
- Thư viện trường Đại học Kinh tế, Đại học Đà Nẵng

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài.

Đà Nẵng được xác định là thành phố đóng vai trò hạt nhân trong tăng trưởng của Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung, tạo động lực thúc đẩy phát triển cho cả khu vực miền Trung và Tây Nguyên.

Bên cạnh sự phát triển vượt bậc về kinh tế nhiều năm qua, Đà Nẵng đã chọn phát triển hạ tầng giao thông làm bước đột phá. Những công trình mang đậm dấu ấn của thành phố Đà Nẵng như: Cầu Rồng, Cầu Trần Thị Lý, Cầu treo dây văng Thuận Phước, Cầu Quay Sông Hàn.

Bên cạnh những kết quả đạt được, công tác quản lý nhà nước trong ĐTXD các công trình giao thông tại thành phố Đà Nẵng còn tồn tại những đầu tư xây dựng còn chưa đầy đủ, chưa đồng bộ, khập khiễng giữa các Luật Đầu tư, Luật Xây dựng, Luật Đấu thầu, Luật Ngân sách nhà nước. Hệ thống văn bản pháp luật từ quy hoạch, quản lý đầu tư xây dựng cơ bản đến đấu thầu, giải phóng mặt bằng, nghiệm thu, quyết toán... thiếu đầy đủ, nội dung không phù hợp với thực tế; công tác quản lý tài chính kém hiệu quả, đầu tư còn dàn trải, tham nhũng dẫn đến phát sinh nhiều chi phí gây vượt tổng mức đầu tư, lãng phí vốn của nhà nước.

Chính vì vậy, tác giả lựa chọn đề tài: “Quản lý Nhà nước trong đầu tư xây dựng các công trình GTVT tại TP Đà Nẵng” làm đề tài nghiên cứu là nhằm góp phần vào nghiên cứu những thực trạng, khó khăn, xu hướng vận động và tìm giải pháp khắc phục những tồn tại nói trên.

2. Mục tiêu nghiên cứu

2.1. Mục tiêu chung

Làm rõ các luận cứ khoa học và thực tiễn để đề xuất các giải pháp nhằm tăng cường công tác quản lý nhà nước trong đầu tư xây dựng các công trình GTVT tại TP Đà Nẵng.

2.2. Mục tiêu cụ thể

- Hệ thống hóa cơ sở lý luận về quản lý nhà nước trong đầu tư xây dựng cơ bản từ nguồn ngân sách.

- Làm rõ thực trạng công tác quản lý nhà nước trong đầu tư xây dựng các công trình giao thông từ nguồn ngân sách tại TP Đà Nẵng thời gian qua.

- Đề xuất các giải pháp nhằm tăng cường công tác quản lý nhà nước trong đầu tư xây dựng các công trình giao thông bằng nguồn ngân sách tại TP Đà Nẵng.

3. Đối tượng, phạm vi nghiên cứu

a. Đối tượng nghiên cứu

Những vấn đề lý luận và thực tiễn liên quan đến hoạt động quản lý nhà nước trong đầu tư xây dựng các công trình giao thông tại TP Đà Nẵng bằng nguồn vốn NSNN.

b. Phạm vi nghiên cứu

- Về không gian: Các công trình giao thông trên địa bàn TP Đà Nẵng.

- Về thời gian: Các dữ liệu thứ cấp phục vụ cho nghiên cứu được thu thập trong giai đoạn 2013 đến 2017, dữ liệu sơ cấp được tiến hành điều tra trong khoảng thời gian tháng 8 đến 9 năm 2018; tầm xa của các giải pháp đề xuất trong luận văn đến năm 2025, tầm nhìn 2035.

4. Phương pháp nghiên cứu

4.1. Phương pháp thu thập dữ liệu

a. Dữ liệu thứ cấp

b. Dữ liệu sơ cấp

4.2. Phương pháp xử lý dữ liệu

4.3. Phương pháp phân tích thông tin, số liệu

a. Phương pháp so sánh

b. Phương pháp phân tích thống kê

5. Kết cấu dự kiến của luận văn

Ngoài phần mở đầu, kết luận, phụ lục, tài liệu tham khảo, nội dung của đề tài bao gồm 3 chương:

- Chương 1: Cơ sở lý luận về quản lý nhà nước trong đầu tư xây dựng cơ bản từ nguồn ngân sách.

- Chương 2: Thực trạng công tác quản lý nhà nước trong đầu tư xây dựng các công trình GTVT từ nguồn ngân sách trên địa bàn TP Đà Nẵng.

- Chương 3: Hoàn thiện công tác quản lý nhà nước trong đầu tư xây dựng các công trình GTVT từ nguồn ngân sách trên địa bàn TP Đà Nẵng.

6. Tổng quan tài liệu nghiên cứu

CHƯƠNG 1

CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC TRONG ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CƠ BẢN TỪ NGUỒN NGÂN SÁCH

1.1. ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CƠ BẢN VÀ QUẢN LÝ ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CƠ BẢN TỪ NGUỒN NGÂN SÁCH

1.1.1. Khái niệm, đặc điểm, vai trò của đầu tư xây dựng cơ bản từ nguồn ngân sách

a. Khái niệm đầu tư xây dựng cơ bản

Theo tác giả Đào Hữu Hòa, Nguyễn Trường Sơn (2005) thì: *đầu tư là sự bỏ vốn (chi tiêu vốn) cùng với các nguồn lực khác trong hiện tại để tiến hành một hoạt động nào đó (tạo ra, khai thác, sử dụng một tài sản) nhằm thu về các kết quả có lợi trong tương lai.* Trong khi đó thì Michael P. Todaro, Stephen C. Smith (2014) lại cho rằng: *đầu tư là sự hy sinh các nguồn lực ở hiện tại (tiền, của cải, công nghệ, đội ngũ lao động, trí tuệ, bí quyết công nghệ, ...), để tiến hành một hoạt động nào đó ở hiện tại, nhằm đạt kết quả lớn hơn trong tương lai.*

b. Đặc điểm của đầu tư xây dựng cơ bản

- + Đòi hỏi nguồn vốn lớn, ứ đọng trong thời gian dài.
- + Thời gian dài với nhiều biến động.
- + Có giá trị sử dụng lâu dài.
- + Cố định và gắn với thiên nhiên.
- + Liên quan đến nhiều ngành.

c. Vai trò của đầu tư xây dựng cơ bản từ nguồn ngân sách

Theo tác giả Lê Thị Diễm Quỳnh (2016) thì đầu tư xây dựng cơ bản từ nguồn ngân sách (đầu tư công) có các vai trò sau đây:

- + Đầu tư xây dựng cơ bản từ nguồn ngân sách là điều kiện phát triển các ngành kinh tế Đầu tư xây dựng cơ bản từ nguồn ngân

sách ảnh hưởng đến sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế.

+ Đầu tư xây dựng cơ bản từ nguồn ngân sách tác động đến sự tăng trưởng và phát triển kinh tế.

+ Đầu tư xây dựng cơ bản từ nguồn vốn ngân sách giúp đẩy nhanh việc tạo ra cơ sở vật chất cho nền kinh tế.

+ Đầu tư xây dựng cơ bản từ nguồn ngân sách tác động tích cực đến sự phát triển khoa học công nghệ của đất nước.

1.1.2. Quản lý nhà nước trong đầu tư xây dựng cơ bản

a. Khái niệm quản lý nhà nước trong đầu tư XD CB

Đó là việc Chính phủ (hoặc chính quyền địa phương theo phân cấp) thực hiện chức năng quản lý nhà nước đối với hoạt động đầu tư xây dựng cơ bản từ nguồn vốn ngân sách thông qua việc sử dụng các công cụ pháp luật, các chính sách, các lực lượng vật chất, tài chính của Nhà nước nhằm đạt được các mục tiêu kinh tế - xã hội đã đặt ra.

b. Đặc điểm của quản lý nhà nước trong ĐTXD cơ bản

Quản lý nhà nước đối với hoạt động đầu tư xây dựng cơ bản là sự tác động của bộ máy quản lý nhà nước vào các quá trình, các quan hệ kinh tế xã hội trong đầu tư xây dựng cơ bản từ bước xác định dự án đầu tư để thực hiện đầu tư và cả quá trình đưa dự án vào khai thác sử dụng đạt mục tiêu đã định nhằm đảm bảo hướng các ý chí và hành động của các chủ thể kinh tế vào mục tiêu chung, kết hợp hài hoà lợi ích các nhân, tập thể và lợi ích của nhà nước.

c. Các phương pháp sử dụng để quản lý nhà nước trong ĐTXD cơ bản

- + Phương pháp hành chính
- + Phương pháp kinh tế
- + Phương pháp giáo dục

1.1.3. Tầm quan trọng của việc tăng cường quản lý nhà nước trong ĐTXD cơ bản.

Thứ nhất: Do sự phát triển không ngừng của nền kinh tế quốc dân đòi hỏi phải tăng cường quản lý nhà nước đối với ĐTXD cơ bản từ ngân sách.

Thứ hai: Tăng cường quản lý nhà nước đối với ĐTXD cơ bản từ nguồn ngân sách do yêu cầu nhằm tăng hiệu quả đầu tư: đúng tiến độ, đảm bảo chất lượng và tuổi thọ các công trình.

Thứ ba: Tình trạng lãng phí, thất thoát và tham nhũng trong lĩnh vực đầu tư XDCB từ ngân sách trong ngành GTVT hiện nay.

1.2. NỘI DUNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC TRONG ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CƠ BẢN CỦA CHÍNH QUYỀN CẤP TỈNH, THÀNH PHỐ TRUNG ƯƠNG

1.2.1. Quản lý nhà nước trong xây dựng quy hoạch, kế hoạch ĐTXD cơ bản từ vốn Ngân sách nhà nước trong ngành giao thông vận tải

Quy hoạch và kế hoạch là một công cụ nhằm định hướng, tổ chức các hoạt động kinh tế. Đó là chương trình, mục tiêu nhằm phát triển kinh tế - xã hội và một số biện pháp để đạt mục tiêu trong từng thời kỳ. Đặc điểm của kế hoạch hóa định hướng là nhằm đưa ra các, mục tiêu phân đầu cho các ngành, các giải pháp chung; còn thực hiện mục tiêu đó như thế nào là do các tổ chức cơ sở.

1.2.2. Quản lý nhà nước trong việc xây dựng, ban hành và phổ biến chính sách, các quy định, quy trình liên quan đến ĐTXD cơ bản từ vốn Ngân sách nhà nước trong ngành giao thông vận tải

a. Cách thức xây dựng và ban hành chính sách liên quan đến ĐTXD

- Xây dựng chính sách mở rộng cho cả hai phương diện hoặc cơ chế mà qua đó mục tiêu chính sách được đưa ra có hiệu lực và những mục tiêu đó có liên quan đến việc xem xét tính khả thi, tính thực tế có thể đạt được trong các môi liên kết hoặc trường hợp sử dụng các công cụ chính sách.

- Để thực hiện chức năng, quyền hạn của mình trong ban hành chính sách, cơ quan có thẩm quyền tiến hành triển khai những công việc có liên quan đến việc xây dựng dự thảo chính sách. Toàn bộ quá trình này được thực hiện một cách nghiêm túc, chặt chẽ và khách quan theo quy định, sản phẩm của bước này là dự thảo chính sách có đầy đủ nội dung theo cấu trúc được trình bày đúng thể thức của một văn bản chính sách.

b. Cách thức xây dựng, ban hành các quy trình, quy định.

- Bảo đảm tính hợp hiến, tính hợp pháp và tính thống nhất của văn bản quy phạm pháp luật trong hệ thống pháp luật.

- Tuân thủ đúng thẩm quyền, hình thức, trình tự, thủ tục xây dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

- Bảo đảm tính minh bạch trong quy định của văn bản quy phạm pháp luật.

- Bảo đảm tính khả thi, tiết kiệm, hiệu quả, kịp thời, dễ tiếp cận, dễ thực hiện của văn bản quy phạm pháp luật; bảo đảm lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong văn bản quy phạm pháp luật; bảo đảm yêu cầu cải cách thủ tục hành chính.

- Bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường, không làm cản trở việc thực hiện các điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

- Bảo đảm công khai, dân chủ trong việc tiếp nhận, phản hồi ý kiến, kiến nghị của cá nhân, cơ quan, tổ chức trong quá trình xây

dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

1.2.3. Quản lý nhà nước trong việc thực hiện các quy định, quy trình ĐTXD cơ bản từ vốn Ngân sách nhà nước trong ngành giao thông vận tải.

- Quản lý nhà nước trong khâu lập, thẩm định dự án
- Quản lý nhà nước trong triển khai các dự án ĐTXD cơ bản từ vốn Ngân sách nhà nước trong ngành giao thông vận tải.
- Quản lý nhà nước đối với nghiệm thu, thẩm định chất lượng và bàn giao công trình ĐTXD cơ bản từ vốn NSNN trong ngành giao thông vận tải.
- Quản lý nhà nước trong thanh quyết toán ĐTXD cơ bản từ vốn Ngân sách nhà nước trong ngành giao thông vận tải.

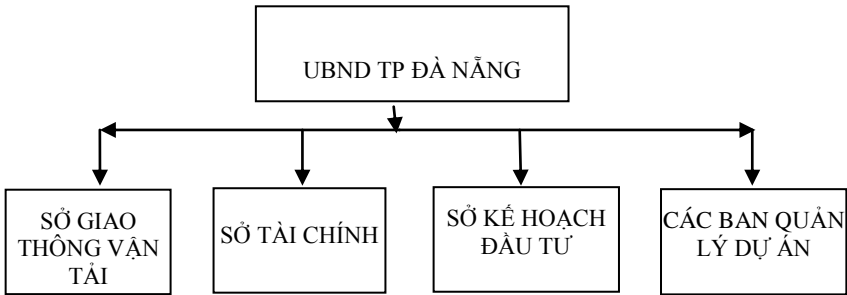
1.2.4. Quản lý nhà nước trong việc giải quyết tranh chấp, khiếu nại tố cáo liên quan đến ĐTXD cơ bản từ vốn Ngân sách nhà nước

- Xây dựng, ban hành pháp luật và các văn bản hướng dẫn liên quan đến việc giải quyết tranh chấp, khiếu nại, tố cáo liên quan đến ĐTXD cơ bản.
- Hoàn thiện đồng bộ chính sách, pháp luật về đất đai, trong đó có pháp luật về giải quyết tranh chấp, khiếu nại, tố cáo về đất đai. Bên cạnh đó phải tiến hành rà soát sửa đổi các quy định của một số văn bản luật cho phù hợp với Luật đất đai.
- Kiện toàn bộ máy quản lý nhà nước trong việc giải quyết các hoạt động tranh chấp, khiếu nại, tố cáo liên quan đến ĐTXD các công trình giao thông.

1.2.5. Tổ chức bộ máy quản lý nhà nước trong quản lý ĐTXD cơ bản từ vốn Ngân sách nhà nước.

- Đối với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh

- Đối với Sở Giao thông vận tải thành phố
- Đối với Sở Tài chính thành phố
- Đối với Sở Kế hoạch Đầu tư
- Nhiệm vụ và quyền hạn của Ban Quản lý dự án



Hình 1.1. Sơ đồ mô hình tổng quan về phân cấp QLNN trong ĐTXD tại TP Đà Nẵng

1.3. CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN CÔNG TÁC QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC TRONG ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CƠ BẢN TỪ NGUỒN VỐN NSNN

Trong quá trình QLNN trong đầu tư xây dựng các công trình giao thông tại thành phố Đà Nẵng thường bị ảnh hưởng bởi các nhân tố sau:

- Đặc điểm tự nhiên của địa phương.
- Đặc điểm kinh tế, chính trị, xã hội của địa phương.
- Hệ thống pháp luật và chính sách quản lý đầu tư trong phát triển của quốc gia và địa phương.
- Tổ chức bộ máy quản lý nhà nước trong đầu tư XD CB.

CHƯƠNG 2

THỰC TRẠNG CÔNG TÁC QLNN TRONG ĐTXD CÁC CÔNG TRÌNH GTVT TẠI TP ĐÀ NẴNG BẰNG NGUỒN VỐN NSNN

2.1. NHỮNG ĐẶC ĐIỂM CƠ BẢN CỦA TP ĐÀ NẴNG ẢNH HƯỞNG ĐẾN CÔNG TÁC QLNN TRONG ĐTXD CÁC CÔNG TRÌNH GTVT BẰNG NGUỒN VỐN NSNN

2.1.1. Đặc điểm tự nhiên, kinh tế, xã hội

a. Đặc điểm tự nhiên:

Thành phố Đà Nẵng trải dài từ 15°15' đến 16°40' Bắc và từ 107°17' đến 108°20' Đông. Phía bắc giáp tỉnh Thừa Thiên - Huế, phía tây và nam giáp tỉnh Quảng Nam, phía đông giáp biển Đông. Trung tâm thành phố cách thủ đô Hà Nội 764km về phía Bắc, cách Thành phố Hồ Chí Minh 964km về phía Nam, cách kinh đô thời cận đại của Việt Nam là thành phố Huế 108 km về hướng Tây Bắc.

b. Đặc điểm kinh tế

Trong giai đoạn 2013-2017, tăng trưởng tổng sản phẩm xã hội GRDP của Đà Nẵng luôn ở mức 8-9%, cao hơn so với mức bình quân chung của cả nước. Năm 2017, GRDP của Đà Nẵng đạt 58.546 tỷ đồng, tăng 9% so với năm 2016.

Đóng góp chính vào mức tăng trưởng cao và ổn định của kinh tế thành phố Đà Nẵng chủ yếu từ hai nhóm ngành dịch vụ và công nghiệp – xây dựng. Cùng với mức độ tăng trưởng kinh tế cao và ổn định, đời sống của người dân ngày càng được nâng cao.

c. Đặc điểm xã hội

Năm 2013 Đà Nẵng có dân số 992.000 có mật độ dân số là 768 người/km² người đến năm 2017, Thành phố Đà Nẵng có dân số 1.064.070 người, mật độ dân số 814 người/ km². lực lượng lao

động từ 15 tuổi trở lên là 567.646 người trong đó nam giới chiếm 51,8 %, tỷ lệ nữ chiếm 48,2 %. Tỷ lệ thất nghiệp của lực lượng lao động trong độ tuổi lao động là 3,97%. Tỷ lệ lao động đang làm việc qua đào tạo là 40,5 %.. Dự kiến dân số Thành phố năm 2020 sẽ là trên 1,4 triệu và đến năm 2030 là 2,5 triệu người.

Công tác y tế chăm sóc sức khỏe cho người dân rất được quan tâm. Các chương trình quốc gia về y tế, y tế dự phòng tiếp tục được thực hiện có hiệu quả. Cơ sở vật chất, trang thiết bị các trạm y tế được chú trọng, đầu tư hoàn thiện dần trang thiết bị, máy móc y tế phục vụ công tác khám, chữa bệnh cho nhân dân. Chất lượng khám, chữa bệnh tiếp tục được nâng lên. Công tác phòng, chống dịch bệnh được chú trọng và tăng cường.

2.1.2. Tình hình ĐTXD các công trình GTVT tại TP Đà Nẵng.

- Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình.
- Quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình.
- Quản lý công tác đấu thầu, lựa chọn nhà thầu.
- Quản lý thi công xây dựng công trình.

2.2. THỰC TRẠNG QLNN TRONG ĐTXD CÁC CÔNG TRÌNH GTVT TẠI TP ĐÀ NẴNG BẰNG NGUỒN VỐN NSNN

2.2.1. Thực trạng QLNN trong xây dựng quy hoạch, kế hoạch ĐTXD các công trình GTVT từ vốn Ngân sách nhà nước

a. Đối với công tác quy hoạch

Quản lý công tác quy hoạch được Chính phủ quy định, đưa quy hoạch trở thành công cụ quản lý vĩ mô tại nghị định: số 08/2005/NĐ-CP ngày 24/01/2005 về quy hoạch xây dựng; số 92/2006/ NĐ-CP ngày 07/9/2006 về lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển Kinh tế - xã hội; số 04/2008/NĐ-CP ngày

11/01/2008 về sửa đổi bổ sung một số điều của nghị định 92/2006/NĐ-CP.

b. Đối với công tác lập kế hoạch vốn.

Bảng 2.5. Tình hình thực hiện kế hoạch vốn ĐTXD các công trình giao thông từ năm 2013 đến năm 2017.

Năm	Vốn đầu tư theo kế hoạch (tỷ đồng)	Thực hiện giải ngân (tỷ đồng)	Tỷ lệ TH/KH (%)
2013	265	226	85.3 %
2014	280	265	94.7 %
2015	310	287	92.5 %
2016	350	317	90.6 %
2017	410	390	95 %
Tổng cộng	1615	1485	92 %

(Nguồn: sở Kế hoạch và Đầu tư)

Trong giai đoạn 2013 đến 2017, tỷ lệ giải ngân kế hoạch vốn ĐTXD các công trình giao thông thành phố Đà Nẵng tương đối cao, đạt 92 % so với kế hoạch được giao. Tỷ lệ còn lại chưa giải ngân hết là do một số dự án gặp khó khăn trong công tác giải phóng mặt bằng, giải tỏa đền bù và gặp thời tiết bất lợi cho việc thi công.

2.2.2. Thực trạng quản lý nhà nước trong việc xây dựng, ban hành và phổ biến chính sách, các quy định, quy trình ĐTXD các công trình GTVT từ vốn Ngân sách nhà nước.

Thời gian qua, hoạt động xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật của các cơ quan hành chính nhà nước trong ĐTXD ở cả trung ương và địa phương vẫn còn không ít sai sót và hạn chế.

Chất lượng nhiều VBQPPL chưa ngang tầm với yêu cầu của thực tế, nhưng vẫn được ban hành, có không ít văn bản do một số cơ quan chức năng ban hành để hướng dẫn công việc đã gây ra phản cảm trong dư luận, thiếu tính hợp pháp, một số văn bản thiếu tính khả thi trên thực tế.

2.2.3. Thực trạng QLNN trong việc thực hiện các quy định, quy trình ĐTXD các công trình GTVT từ vốn Ngân sách nhà nước

a. Trong khâu lập, thẩm định, phê duyệt dự án, thiết kế - dự toán.

Bảng 2.10. Tình hình thẩm định dự án tại TP Đà Nẵng từ năm 2013 đến năm 2017.

Năm	Số lượng dự án (hạng mục)	Giá trị chủ đầu tư đề nghị	Kết quả thẩm định	Chênh lệch giảm	Tỷ lệ giảm (%)
2013	20	273	265	8	3 %
2014	22	290	280	10	3.6 %
2015	21	318	310	8	2.6 %
2016	25	360	350	10	2.8 %
2017	28	420	410	10	2.4 %
Tổng cộng:	116	1661	1615	46	2.8 %

(Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Đà Nẵng)

Trong giai đoạn 2013 đến 2017, Sở Kế hoạch và Đầu tư và cơ quan thẩm định cấp huyện đã tổ chức thẩm định 116 dự án với tổng mức đầu tư là 1615 tỷ đồng. Nhu cầu tổng mức đầu tư khá lớn so với nguồn lực địa phương, tạo áp lực trong việc cân đối vốn; vì vậy, nhiều dự án hoàn thành chậm so với tiến độ quy định là do bố trí vốn không kịp thời.

b. Trong triển khai các dự án ĐTXD các công trình GTVT

Bảng 2.13. Tình hình triển khai các dự án ĐTXD từ vốn ngân sách trên địa bàn thành phố Đà Nẵng từ năm 2013 đến năm 2017.

Năm	Tổng số dự án	Vốn đầu tư theo kế hoạch (tỷ đồng)	Thực hiện triển khai vốn (tỷ đồng)	Tỷ lệ TH/KH (%)
2013	20	265	226	85.3 %
2014	22	280	265	94.7 %
2015	21	310	287	92.5 %
2016	25	350	317	90.6 %
2017	28	410	390	95 %
Tổng cộng	116	1615	1485	92 %

(Nguồn: Báo cáo của sở giao thông vận tải TP Đà Nẵng)

c. Trong nghiệm thu, thẩm định chất lượng và bàn giao công trình

Bảng 2.15. Tình hình nghiệm thu, thẩm định chất lượng và bàn giao các dự án ĐTXD từ vốn ngân sách trên địa bàn thành phố Đà Nẵng từ năm 2013 đến năm 2017.

Năm	Số lượng gói thầu	Giá trị gói thầu (tỷ đồng)
2013	15	195
2014	17	221
2015	18	234
2015	21	273
2016	23	299
Tổng cộng	94	1222

(Nguồn: Báo cáo của sở giao thông vận tải TP Đà Nẵng)

d. Trong thanh quyết toán công trình

Bảng 2.17. Tình hình thực hiện thanh quyết toán từ các dự án ĐTXD từ vốn ngân sách trên địa bàn thành phố Đà Nẵng từ năm 2013 đến năm 2017.

<i>Năm</i>	<i>Số lượng dự án quyết toán</i>	<i>Giá trị quyết toán (tỷ đồng)</i>
2013	15	195
2014	17	221
2015	18	234
2015	21	273
2016	23	299
Tổng cộng	94	1222

(Nguồn: Sở Tài chính thành phố Đà Nẵng)

Trong giai đoạn 2013 đến 2017, Sở Tài chính đã tham mưu UBND thành phố phê duyệt quyết toán hoàn thành 94 dự án ĐTXD các công trình giao thông với tổng giá trị quyết toán là 1222 tỷ đồng.

2.2.4. Thực trạng QLNN trong việc giải quyết tranh chấp, khiếu nại tố cáo liên quan đến ĐTXD các công trình GTVT từ vốn Ngân sách nhà nước

Bảng 2.19. Tình hình tranh chấp, khiếu nại, tố cáo liên quan đến ĐTXD từ vốn ngân sách trên địa bàn thành phố Đà Nẵng từ năm 2013 đến năm 2017.

<i>Năm</i>	<i>Số lượng công trình</i>	<i>Số công trình tranh chấp</i>	<i>Tỷ lệ (%)</i>
2013	20	15	75 %
2014	22	17	77.3 %
2015	21	16	76.2 %
2016	25	17	68 %
2017	28	22	78.6 %
Tổng cộng	116	87	75 %

(Nguồn: Báo cáo của sở giao thông vận tải TP Đà Nẵng)

2.2.5. Thực trạng tổ chức bộ máy QLNN trong ĐTXD các công trình GTVT từ vốn NSNN.

2.3. NHỮNG THÀNH CÔNG, HẠN CHẾ VÀ NGUYÊN NHÂN HẠN CHẾ CỦA CÔNG TÁC QLNN TRONG ĐTXD CÁC CÔNG TRÌNH GTVT TẠI TP ĐÀ NẴNG BẰNG NGUỒN VỐN NSNN.

2.3.1. Những thành công

Công tác QLNN trong ĐTXD các công trình giao thông tại thành phố Đà Nẵng bằng nguồn vốn NSNN đã có nhiều chuyển biến đáng kể, quy mô và số lượng công trình ngày một tăng lên, công tác QLNN ngày càng chặt chẽ, hợp lý và hiệu quả hơn.

2.3.2. Những tồn tại, hạn chế

- Công tác lập kế hoạch vốn đầu tư còn bị động, chưa bám sát vào nhu cầu thực tế, chưa phân công, phân cấp rõ ràng nên nhiều công trình bị trùng lặp.

- Chất lượng công tác lập, thẩm định dự toán chưa cao còn

nhiều sai sót. Nhiều trường hợp phải điều chỉnh, bổ sung dự toán.

- Năng lực chuyên môn của tổ chức và cá nhân tư vấn lập dự toán còn hạn chế, việc xử lý trách nhiệm của tổ chức, cá nhân có liên quan khi để xảy ra sai sót theo quy định chưa rõ ràng.

- Công tác đấu thầu chưa phát huy được hiệu quả, tỷ lệ giảm thầu đạt thấp.

- Công tác thanh toán vốn đầu tư còn chậm, tỷ lệ vốn giải ngân của dự án XD CB từ NSNN đạt thấp.

- Công tác quyết toán công trình hoàn thành còn chậm so với quy định.

- Công tác thanh tra, kiểm tra còn trùng lặp, nhiều công trình bị thanh tra, kiểm tra, kiểm toán 5, 6 lần gây phiền hà cho đơn vị, lãng phí thời gian của các bên.

- Công tác giám sát, đánh giá đầu tư chưa thực sự phát huy hiệu quả, các đơn vị chủ đầu tư, các cơ quan quản lý chỉ thực hiện giám sát, đánh giá đầu tư một cách hình thức, chỉ báo cáo theo yêu cầu chứ chưa có sự chủ động.

2.3.3. Nguyên nhân hạn chế

- Nguyên nhân về con người
- Trách nhiệm của các cơ quan quản lý chưa cao
- Các biện pháp chế tài chưa đủ mạnh
- Luật và các quy định về quản lý Vốn ĐT XD từ nguồn NSNN chưa hoàn thiện.

CHƯƠNG 3
MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHẪM HOÀN THIỆN CÔNG TÁC
QLNN TRONG ĐTXD CÁC CÔNG TRÌNH
GTVT TẠI THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG BẰNG NGUỒN VỐN
NSNN

3.1. CƠ SỞ TIỀN ĐỀ CHO VIỆC ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP

3.1.1. Các dự báo

- Xu hướng hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng với trọng tâm là hội nhập kinh tế quốc tế.

- Trình độ hiểu biết của người dân nói chung và các doanh nghiệp nói riêng ngày càng tăng. Thêm vào đó với sự phát triển bùng nổ của khoa học công nghệ được biết đến như là cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 sẽ có tác động không nhỏ đến công tác quản lý trong ĐTXD

- Nguồn thu ngân sách ngày càng tăng đồng thời chi cho đầu tư phát triển sẽ tăng nhanh trong thời gian tới. Hệ thống pháp luật nói chung, hệ thống pháp luật liên quan đến công tác quản lý ĐTXD nói riêng ngày càng hoàn thiện và tiếp cận với thông lệ quốc tế.

3.1.2. Cơ sở pháp lý

- Luật Đầu tư công năm 2014

- Luật Xây dựng năm 2014

- Luật Đấu thầu năm 2013 và Nghị định số 63 /2014/NĐ-CP

3.1.3. Quan điểm hoàn thiện công tác QLNN trong ĐTXD các công trình GTVT tại TP Đà Nẵng bằng nguồn vốn NSNN.

- Quản lý nhà nước trong ĐTXD các công trình giao thông phải đáp ứng thực hiện mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế, chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa.

- Quản lý nhà nước trong ĐTXD các công trình giao thông phải

đáp ứng nâng cao năng lực quản lý vĩ mô của bộ máy Nhà nước. Trong nền kinh tế thị trường định hướng XHCN, Nhà nước thực hiện quản lý xã hội bằng pháp luật và hệ thống các mục tiêu, quy hoạch, kế hoạch, chương trình, đề án phát triển KT-XH và phát triển ngành, vùng, lãnh thổ.

3.2. GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN CÔNG TÁC QLNN TRONG ĐTXD CÁC CÔNG TRÌNH GTVT TẠI TP ĐÀ NẴNG TỪ NGUỒN VỐN NSNN.

3.2.1. Hoàn thiện công tác QLNN trong việc xây dựng quy hoạch, kế hoạch ĐTXD các công trình GTVT từ vốn NSNN

a. Đối với công tác quy hoạch

- Quy hoạch phải được triển khai triệt để từ quy hoạch tổng thể đến quy hoạch cụ thể và phải được tiến hành xây dựng điều chỉnh kịp thời. Quy hoạch vừa có tính mềm dẻo, linh hoạt vừa có tính bắt buộc và phải có tầm nhìn dài hạn, phù hợp với kinh tế thị trường định hướng XHCN. Quy hoạch phải đảm bảo tính cụ thể hóa đường lối, chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước nhằm đáp ứng yêu cầu đổi mới toàn diện của công tác kế hoạch và thực hiện thành công chiến lược phát triển kinh tế - Xã hội thành phố.

b. Đối với công tác lập kế hoạch.

- Khi xây dựng kế hoạch ĐTXD các công trình giao thông hàng năm, căn cứ vào quyết định đầu tư để bố trí kế hoạch vốn. Chỉ sau khi bố trí đủ vốn cho các dự án đang thi công dở dang, mới bố trí vốn cho các dự án khởi công mới. Kiên quyết không quyết định đầu tư tràn lan, khi chưa xác định được nguồn vốn để hoàn thành dự án, đảm bảo cân đối vốn đầu tư đúng tiến độ để thực hiện dự án.

3.2.2. Hoàn thiện công tác quản lý nhà nước trong việc xây dựng, ban hành và phổ biến chính sách, các quy định, quy trình ĐTXD các công trình GTVT từ vốn SNN.

Đổi mới phương thức xây dựng và ban hành luật và các văn bản hướng dẫn.

Công tác hoàn thiện các văn bản luôn gắn với quá trình đổi mới về cơ chế, về bộ máy và con người, trong quá trình đổi mới, nhiều nhân tố mới xuất hiện, Nhà nước đã thể chế thành những văn bản, quy trình. Việc hoàn thiện các văn bản là một yêu cầu thường xuyên được đặt ra. Việc giao kế hoạch thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật hiện nay là một hình thức hữu hiệu trong việc đôn đốc các ngành chức năng triển khai xây dựng các cơ chế, quy định, quy phạm trong đó phần lớn nhiều vấn đề về đầu tư, nâng cao hiệu quả đầu tư được triển khai thực hiện.

Thực tế ở nước ta là các hoạt động kinh tế - xã hội sau khi có luật thì đều phải chờ nghị định của chính phủ và thông tư của các bộ, ngành hướng dẫn mới thực sự thực hiện được. Nghị định, thông tư được ban hành để hướng dẫn luật thường là chậm trễ. Sự chậm trễ ban hành các văn bản hướng dẫn luật thể hiện sự lúng túng của các cơ quan QLNN, làm hạn chế hiệu quả của QLNN đối với dự án ĐTXD từ NSNN trong ngành GTVT Việt nam.

Để khắc phục tình trạng luật chờ nghị định, nghị định chờ thông tư như đã và đang diễn ra hiện nay, tác giả đề xuất hai giải pháp: (1) chuyển từ việc xây dựng luật khung sang luật chi tiết để có thể triển khai luật ngay khi ban hành mà không cần phải có văn bản hướng dẫn luật; (2) Quốc hội, Chính phủ quy định các bộ, các cơ quan ngang bộ, các uỷ ban của Quốc hội được giao nhiệm vụ dự thảo luật phải kèm theo dự thảo ngay các nghị định và thông tư hướng dẫn. Khi luật được Quốc hội nhất trí thông qua thì các nghị định, thông tư đã dự thảo chỉ cần điều

chính lại cho đúng và thống nhất với luật là có thể ban hành kịp thời ngay sau khi luật có hiệu lực thi hành.

3.2.3. Hoàn thiện công tác quản lý nhà nước trong việc thực hiện các quy định, quy trình ĐTXD các công trình GTVT từ vốn NSNN

a. Trong khâu lập, thẩm định dự án.

- Nâng cao chất lượng tư vấn và thẩm định, phê duyệt các nội dung của dự án. Chất lượng công tác tư vấn và thẩm định, phê duyệt các nội dung của dự án là một trong những yếu tố quan trọng quyết định đến hiệu quả đầu tư của dự án. Sẽ gây tổn thất, lãng phí vốn đầu tư rất lớn nếu chất lượng công tác tư vấn và thẩm định các nội dung các dự án thấp, thậm chí toàn bộ vốn ĐTXD không phát huy hiệu quả trong trường hợp chủ đầu tư đầu tư sai từ khâu kế hoạch

b. Trong triển khai các dự án ĐTXD các công trình GTVT

- Đẩy mạnh cải cách hành chính liên quan đến triển khai dự án, nghiên cứu xây dựng cơ chế quản lý và tổ chức theo hướng “ một cửa, một đầu mối”. Tăng cường phối hợp chặt chẽ của các cơ quan quản lý nhà nước. Phân định rõ quyền hạn, trách nhiệm của từng cơ quan trong việc giải quyết các vấn đề phát sinh, đẩy nhanh tiến độ giải quyết các thủ tục hành chính trong quá trình cấp giấy phép và triển khai các dự án.

c. Trong nghiệm thu, thẩm định chất lượng và bàn giao công trình

- Trong thời gian tới cần có những quy định nhằm gắn chặt trách nhiệm của cá nhân người giám sát thi công. Người giám sát thi công phải theo dõi chặt chẽ hằng ngày, ghi chép và cùng ký xác nhận với nhà thầu khối lượng thi công, số lượng, giá cả, xuất xứ từng loại vật tư, thiết bị đưa vào công trình. Cán bộ giám sát không theo dõi,

ghi chép đầy đủ, kịp thời sẽ bị xử phạt theo mức độ cụ thể. Nếu phát hiện chất lượng công trình không đảm bảo như thiết kế, vật tư, thiết bị đầu vào thiếu số lượng thì người giám sát thi công phải bồi thường.

d. Trong thanh quyết toán công trình

- Công tác thanh quyết toán công trình cần đảm bảo các nguyên tắc:

+ Công khai, nhà nước xây dựng và công khai quy trình kiểm soát thanh toán vốn đầu tư; xây dựng và công khai quy trình kiểm tra.

+ Có cơ quan giám sát.

+ Nhân dân tham gia giám sát.

+ Nâng cao năng lực của đội ngũ cán bộ thực hiện.

+ Thanh tra việc thực hiện đơn giá trong thanh toán khối lượng hoàn thành và quyết toán công trình để tránh thất thoát vốn đầu tư, đồng thời kiện toàn công tác thẩm tra phê duyệt quyết toán vốn đầu tư dự án hoàn thành; kiện toàn tổ chức các Ban QLDA.

3.2.4. Hoàn thiện công tác quản lý nhà nước trong việc giải quyết tranh chấp, khiếu nại tố cáo liên quan đến ĐTXD các công trình GTVT từ vốn NSNN

- Hoàn thiện đồng bộ chính sách, pháp luật về đất đai, trong đó có pháp luật về giải quyết tranh chấp, khiếu nại, tố cáo về đất đai.

- Tăng cường công tác kiểm tra của Đảng, đồng thời tăng cường các hoạt động quản lý của Nhà nước thông qua hoạt động thanh tra, kiểm tra của cơ quan quản lý nhà nước đối với các hoạt động tranh chấp, khiếu nại, tố cáo liên quan đến ĐTXD các công trình giao thông.

- Kiện toàn bộ máy quản lý nhà nước trong việc giải quyết các

hoạt động tranh chấp, khiếu nại, tố cáo liên quan đến ĐTXD các công trình giao thông.

3.2.5. Hoàn thiện công tác tổ chức bộ máy QLNN trong ĐTXD các công trình GTVT từ vốn NSNN.

- Nâng cao trình độ cán bộ quản lý các dự án ĐTXD từ nguồn vốn NSNN

- Nâng cao nhận thức và ý thức trách nhiệm của đảng viên, cán bộ, công chức và nhân dân, đặc biệt là người đứng đầu đơn vị, địa phương trong thực hiện công tác phòng, chống thất thoát, lãng phí nguồn vốn trong đầu tư XDCB.

- Công khai, minh bạch trong hoạt động ĐTXD

3.3. MỘT SỐ KIẾN NGHỊ

3.3.1. Kiến nghị với Chính phủ và các Bộ ngành

- Kiến nghị Chính phủ và các Bộ ngành cần nghiên cứu, ban hành đầy đủ và đồng bộ hệ thống pháp lý, hệ thống pháp lý phải đủ mạnh, rõ ràng, tập trung, dễ hiểu, đảm bảo cho các cấp chính quyền chủ động, độc lập trong việc quyết định đầu tư trên cơ sở kế hoạch và chiến lược dài hạn đã được Chính phủ và các cấp có thẩm quyền phê duyệt.

3.3.2. Kiến nghị với UBND TP Đà Nẵng.

- UBND TP cần quan tâm hơn nữa đến công tác tổ chức, đào tạo và đào tạo lại đội ngũ cán bộ quản lý đầu tư. Đẩy mạnh công tác phân cấp, cải cách hành chính nhằm sắp xếp, tinh giản bộ máy theo hướng tinh gọn và tập trung, không có sự chồng chéo về chức năng và nhiệm vụ; chống quan liêu, cửa quyền, nâng cao hiệu lực hoạt động của chính quyền các cấp trong TP.

KẾT LUẬN

QLNN trong ĐTXD các công trình giao thông tại thành phố Đà Nẵng bằng nguồn vốn NSNN có vai trò quan trọng đối với phát triển kinh tế - xã hội của thành phố Đà Nẵng. Bởi lẽ nguồn vốn cho việc ĐTXD từ vốn NSNN chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu vốn của thành phố. Thực tiễn cho thấy số lượng các dự án ĐTXD các công trình giao thông bằng nguồn vốn NSNN ngày càng tăng. Vốn NSNN cho việc ĐTXD các dự án lớn và chiếm đáng kể trong tổng vốn đầu tư phát triển, song hiệu quả mang lại chưa cao.

Qua quá trình phân tích, luận giải, luận văn đã làm rõ và khắc họa một cách tương đối đầy đủ về cơ sở lý luận để làm nền tảng cho việc QLNN trong ĐTXD các công trình giao thông vận tải tại thành phố Đà Nẵng, thực tiễn về QLNN trong ĐTXD các công trình giao thông vận tải tại thành phố Đà Nẵng đang đặt ra nhiều vấn đề cần phải giải quyết kịp thời, đòi hỏi các ngành, chức năng liên quan phải đổi mới toàn diện mới có thể đáp ứng được yêu cầu đặt ra. Qua phân tích các mặt mạnh và mặt yếu và từ đó rút ra các giải pháp có tính khả thi nhằm nâng cao công tác quản lý nhà nước trong ĐTXD các công trình giao thông tại thành phố Đà Nẵng, đây là hoạt động có ý nghĩa quan trọng đến sự phát triển của thành phố, góp phần tạo lập hạ tầng kinh tế - xã hội. Thực hiện tốt việc này sẽ góp phần không nhỏ để thành phố Đà Nẵng trở thành một thành phố trong điểm của khu vực miền trung, tạo động lực thúc đẩy phát triển cho cả khu vực miền Trung và Tây Nguyên.