

BỘ XÂY DỰNG

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

TRƯỜNG ĐẠI HỌC CÔNG NGHỆ GIAO THÔNG VẬN TẢI

NGÔ THỊ HƯỜNG

**QUẢN LÝ THUẾ ĐỐI VỚI CÁC DOANH NGHIỆP XÂY DỰNG CÔNG
TRÌNH GIAO THÔNG TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HÀ NỘI**

Ngành: Quản lý kinh tế

Mã số: 931.01.10

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ

HÀ NỘI – 2026

CÔNG TRÌNH ĐƯỢC HOÀN THÀNH TẠI
TRƯỜNG ĐẠI HỌC CÔNG NGHỆ GIAO THÔNG VẬN TẢI – BỘ XÂY DỰNG

Người hướng dẫn khoa học: 1. TS Hoàng Thị Hồng Lê
2. TS. Vương Thị Bạch Tuyết

Phản biện 1:

Phản biện 2:

Luận án được bảo vệ tại Hội đồng đánh giá luận án cấp Trường theo quyết định số 3806/QĐ-ĐHCNGTVT, ngày 04 tháng 06 năm 2026 của Hiệu trưởng Đại học Công nghệ giao thông vận tải, họp tại Đại học Công nghệ Giao thông vận tải vào hồi...giờ... ngày... tháng ... năm.....

Có thể tìm hiểu luận án tại:

- Thư viện Đại học Công nghệ Giao thông vận tải
- Thư viện Quốc Gia

HÀ NỘI – 2026

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH ĐÃ CÔNG BỐ

1. Vương Thị Bạch Tuyết, Nguyễn Thị Quỳnh Trang, Ngô Thị Hương (2024), Các nhân tố ảnh hưởng đến tính tuân thủ thuế tại các doanh nghiệp bất động sản trên địa bàn thành phố Hà Nội, Tạp chí Kinh tế & phát triển tháng 01/2024 (319).
2. Ngô Thị Hương (2024), Kinh nghiệm quốc tế về quản lý thuế đối với doanh nghiệp và giải pháp cho Việt Nam, Tạp chí tài chính kỳ 2 tháng 6/2024 (827).
3. Ngô Thị Hương (2025), Các yếu tố ảnh hưởng đến chất lượng công tác quản lý thuế đối với các doanh nghiệp lâm nghiệp tại Việt Nam, Tạp chí khoa học và công nghệ giao thông tập 5 số 2.
4. Ngo Thi Huong (2025), Factors influencing the quality of tax management - research on vietnamese transportation work construction enterprises, Review of Finance Vol 7 Issue 2. 2025.
5. Ngo Thi Huong, Hoang Thi Hong Le, Vuong Thi Bach Tuyet, Do Quang Hung (2025), Ranking the Factors Affecting Tax Administration Efficiency for Construction Enterprises: A Delphi-AHP Approach, Journal of Information Systems Engineering and Management 2025, 10(47s).
6. Ngo Thi Huong, Vuong Thi Bach Tuyet, Hoang Thi Hong Le, Do Quang Hung (2025), Analyzing Determinants of Tax Management Effectiveness in Transportation Construction Enterprises in Vietnam: A Hybrid SEM–ANN Approach, International Journal of Economics and Financial Issues, 2025, 15(6).
7. Vương Thị Bạch Tuyết, Nguyễn Thị Quỳnh Trang, Ngô Thị Hương (2025), Các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả quản lý tài chính của các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội, Tạp chí Kinh tế & phát triển tháng 10/2025, số 340(2).
8. Ngô Thị Hương, Trần Nhật Quang (2025), Đặc thù hoạt động của doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông và những vấn đề đặt ra đối với công tác quản lý thuế ở Việt Nam, Tạp chí Nghiên cứu kinh tế & tài chính online tháng 12/2025.
9. Ngô Thị Hương (2026), Tổ chức thực thi quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trong bối cảnh đặc thù hoạt động, Tạp chí Nghiên cứu tài chính kế toán tháng 01/2026 (303).

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Thuế là nguồn thu quan trọng đóng góp vào ngân sách nhà nước, đồng thời thuế cũng là công cụ để quản lý nền kinh tế vĩ mô. Theo Luật Quản lý thuế số 38/2019/QH14 ngày 13 tháng 6 năm 2019 “Thuế là một khoản nộp ngân sách nhà nước bắt buộc của tổ chức, hộ gia đình, hộ kinh doanh, cá nhân theo quy định của các luật thuế”. Nguồn thu từ thuế chiếm tỷ trọng lớn trong NSNN đã giúp các cơ quan quản lý Nhà nước thực thi chức năng nhiệm vụ của mình. Việc đảm bảo thu đúng, thu đủ và kịp thời trong thu thuế luôn là bài toán khó với các đơn vị thuộc Cục thuế đòi hỏi người nộp thuế và các cơ quan quản lý thuế phải tuân thủ các chính sách thuế cũng như thực hiện đúng chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của mình. Hiện nay cơ chế quản lý thuế ở nước ta là cơ chế tự khai, tự nộp nên việc tuân thủ thuế của người nộp thuế là yếu tố cực kỳ quan trọng góp phần thúc đẩy sự phát triển trong cải cách hệ thống thuế quốc gia.

Trong bối cảnh doanh nghiệp ngày càng nhiều và thực hiện cơ chế tự khai, tự nộp, công tác quản lý thuế trở nên cấp thiết nhưng cũng tạo gánh nặng khiến nhiều doanh nghiệp tìm cách trốn thuế, tránh thuế. Ngành xây dựng đặc biệt là xây dựng công trình giao thông đóng vai trò lớn đối với tăng trưởng kinh tế và phát triển hạ tầng đồng thời góp phần tăng nguồn thu cho ngân sách. Tuy nhiên đặc thù dự án quy mô lớn thi công kéo dài, nhiều nhà thầu phụ, hồ sơ thanh quyết toán phức tạp khiến việc xác định doanh thu, chi phí và nghĩa vụ thuế gặp nhiều khó khăn, tiềm ẩn gian lận và thất thu. Các doanh nghiệp trong lĩnh vực này thường có tỷ lệ nợ thuế cao, rủi ro sử dụng hóa đơn không hợp pháp gây thất thu NSNN và cạnh tranh không lành mạnh. Chính vì vậy việc đánh giá thực trạng và đề xuất giải pháp quản lý thuế hiệu quả hơn đối với nhóm doanh nghiệp này sẽ không chỉ góp phần hoàn thiện chính sách thuế mà còn nâng cao hiệu quả quản lý tài chính công và đầu tư hạ tầng.

Hà Nội là trung tâm kinh tế chính trị với nhiều dự án hạ tầng giao thông quy mô như đường vành đai, metro, cầu vượt, hầm chui. Thành phố tập trung đa dạng loại hình doanh nghiệp từ tổng công ty, doanh nghiệp nhà nước phân hóa đến tư nhân, nhà thầu chính, phụ đồng thời còn có nhiều đơn vị ngoài địa bàn thi công tại đây đặt ra yêu cầu quản lý thuế phức tạp. Bên cạnh đó, Hà Nội là một trong những địa phương đi đầu trong cải cách, ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong ngành thuế, thí điểm nhiều mô hình mới như hóa đơn điện tử, AI. Vì vậy, Hà Nội là địa bàn có tính đại diện để nghiên cứu thực trạng và giải pháp quản lý thuế trong lĩnh vực này.

Việc thiếu vắng các nghiên cứu ứng dụng các công cụ phân tích thống kê, kiểm định thang đo và phân tích yếu tố để lượng hóa chính xác mức độ tác động của từng rào cản đến ý thức tuân thủ thuế đang là một hạn chế lớn. Do đó, việc xây dựng một khung nghiên cứu thực chứng, dựa trên bộ dữ liệu định lượng đo lường độ tin cậy cao sẽ cung cấp các bằng chứng khoa học xác đáng giúp cơ quan quản lý chuyển đổi hiệu quả từ phương thức kiểm soát thụ động sang quản lý rủi ro chủ động.

Hơn thế nữa, bối cảnh kinh tế xã hội hiện nay đang đặt ra yêu cầu định hình lại vai trò của công tác QLT gắn liền với các mục tiêu phát triển bền vững. Các dự án HTGT quy mô lớn luôn đi kèm với mức độ khai thác tài nguyên và tác động mạnh mẽ đến môi trường tự nhiên sinh thái. Hệ thống chính sách và công tác quản lý thu thuế đặc biệt là các sắc thuế liên quan đến môi trường cần được tối ưu hóa để không chỉ hoàn thành nhiệm vụ ngân sách mà còn đóng vai trò là đòn bẩy tài chính hữu hiệu. Qua đó công tác QLT góp phần trực tiếp vào việc định hướng các doanh nghiệp trong ngành chuyển đổi mô hình hoạt động, từng bước trở thành những yếu tố tích cực tiên phong trong nỗ lực giảm thiểu phát thải carbon và bảo vệ môi trường chung của toàn xã hội.

Như vậy nghiên cứu về quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội vừa mang ý nghĩa lý luận vừa có giá trị thực tiễn trong việc góp phần nâng cao hiệu quả quản lý thuế. Chính vì vậy mà NCS đã lựa chọn đề tài: **“Quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội”** làm đề tài nghiên cứu cho luận án tiến sĩ.

2. Mục tiêu nghiên cứu và câu hỏi nghiên cứu.

*** Mục tiêu tổng quát**

Trên cơ sở nghiên cứu lý luận và phân tích thực trạng quản lý thuế đối với các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội, đề tài đưa ra kiến nghị và đề xuất các giải pháp nhằm nâng cao quản lý thuế tại địa phương.

*** Mục tiêu cụ thể**

Trên cơ sở mục tiêu tổng quát trên luận án cần đạt được các mục tiêu cụ thể sau:

- Về mặt lý luận: Hệ thống hóa và làm rõ những vấn đề lý luận cơ bản về quản lý thuế đối với doanh nghiệp nói chung. Phân tích các đặc điểm đặc thù của hoạt động xây dựng công trình giao thông và sự ảnh hưởng của các đặc điểm này đến quản lý thuế.

- Về mặt thực tiễn: Phân tích, đánh giá khách quan thực trạng quản lý thuế (bao gồm quản lý kê khai, nộp thuế, nợ thuế và thanh tra kiểm tra thuế) đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông do cơ quan thuế tại Hà Nội quản lý trong giai đoạn từ 2020-2024. Đồng thời đánh giá thực nghiệm các yếu tố ảnh hưởng đến quản lý thuế của các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội. Từ đó chỉ rõ những kết quả đã đạt được, những hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế.

- Về mặt giải pháp: Dựa trên những kết quả từ thực trạng và định hướng phát triển của ngành Thuế đề xuất một hệ thống các giải pháp kiến nghị có tính khoa học, thiết thực nhằm nâng cao quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội.

Để đạt mục tiêu nghiên cứu này, các câu hỏi nghiên cứu mà luận án cần giải quyết bao gồm:

+ Quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông bao gồm những nội dung cơ bản nào? Đặc điểm hoạt động xây dựng công trình giao thông có ảnh hưởng như thế nào đến công tác quản lý thuế?

+ Thực trạng quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại thành phố Hà Nội giai đoạn 2020-2024 đã đạt được những kết quả gì? Còn tồn tại những hạn chế và nguyên nhân hạn chế đó là gì?

+ Các yếu tố ảnh hưởng đến quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại thành phố Hà Nội?

+ Những kiến nghị và giải pháp để tăng cường quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại thành phố Hà Nội?

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

*** Đối tượng nghiên cứu**

Đối tượng nghiên cứu của luận án là các vấn đề lý luận và thực tiễn có liên quan đến quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội.

*** Phạm vi nghiên cứu**

+ Về nội dung: Nghiên cứu quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông, bao gồm: (1) Hoạt động quản lý thuế (kê khai, nộp thuế, nợ thuế, thanh tra kiểm tra thuế); (2) Tác động của các yếu tố đến quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông; (3) Xếp hạng mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố dưới góc độ cơ quan quản lý thuế. Đề tài không nghiên cứu toàn bộ quy trình quản lý thuế mà chỉ tập trung nghiên cứu bốn khâu trọng điểm là quản lý kê khai thuế, quản lý nộp thuế, quản lý nợ thuế và thanh tra kiểm tra thuế. Lý do lựa chọn bởi đây là những khâu quản lý phản ánh rõ nét nhất những rủi ro và đặc thù của ngành xây dựng công trình giao thông (như độ trễ trong ghi nhận doanh thu, tình trạng chiếm dụng vốn gây nợ đọng thuế, rủi ro gian lận chi phí vật liệu nhân công...) Việc giới hạn phạm vi giúp đề tài tập trung giải quyết các vấn đề gây thất thu ngân sách và đảm bảo tính khả thi khi thực hiện.

+ Về thời gian: Luận án nghiên cứu các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội khoảng thời gian 2020-2024.

+ Về không gian: Luận án nghiên cứu trên địa bàn thành phố Hà Nội. Đề tài tập trung nghiên cứu, khảo sát và thu thập dữ liệu tại thuế thành phố Hà Nội. Trong phạm vi nghiên cứu luận án nghiên cứu quản lý thuế đối với các doanh nghiệp tham gia vào hoạt động xây dựng công trình giao thông bao gồm cả doanh nghiệp nhà nước, doanh nghiệp tư nhân và các công ty có vốn đầu tư nước ngoài (FDI) hoạt động trên địa bàn Hà Nội.

4. Phương pháp nghiên cứu

+ Phương pháp phân loại và hệ thống hóa lý thuyết được sử dụng chủ yếu tại chương 1 và chương 2 của luận án nhằm xây dựng nền tảng khoa học và cơ sở lý luận cho toàn bộ quá trình nghiên cứu. Việc phân loại và hệ thống hóa lý thuyết được tiến hành trên cơ sở thu thập, chọn lọc và sắp xếp một cách logic các nguồn tài liệu trong và ngoài nước liên quan trực tiếp đến chủ đề nghiên cứu về quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông.

+ Phương pháp tổng hợp và thống kê được sử dụng xuyên suốt trong toàn bộ luận án, đóng vai trò là công cụ chủ đạo giúp nghiên cứu sinh xử lý và diễn giải các dữ liệu thu thập được từ cả nguồn thứ cấp và sơ cấp.

Bên cạnh đó nghiên cứu này cũng sử dụng phương pháp tiếp cận hỗn hợp, tích hợp cả kỹ thuật định tính và định lượng để xếp hạng một cách có hệ thống các yếu tố ảnh hưởng đến quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại Hà Nội đã được trình bày cụ thể ở chương 3.

+ Dữ liệu định tính - Phỏng vấn chuyên gia

+ Dữ liệu định lượng - Điều tra khảo sát

+ Phương pháp phân tích:

- Đối với doanh nghiệp áp dụng mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM) nhằm kiểm định các quan hệ tuyến tính và mạng nơ-ron nhân tạo (ANN) để phát hiện các mối quan hệ phi tuyến. Từ đó xác định ảnh hưởng của các yếu tố. Việc kết hợp SEM và ANN giúp nâng cao độ tin cậy, khắc phục hạn chế riêng lẻ của từng phương pháp.

- Đối với cơ quan thuế dựa kết quả trên phỏng vấn chuyên gia và kết quả khảo sát doanh nghiệp áp dụng phân tích thứ bậc (AHP) để so sánh cặp và xác định mức độ quan trọng tương đối giữa các yếu tố.

Việc sử dụng hai phương pháp phân tích phù hợp với từng nhóm đối tượng không chỉ giúp khai thác hiệu quả dữ liệu thu thập được mà còn phản ánh đầy đủ góc nhìn của cả hai chủ thể quan trọng trong hệ thống thuế. Đây là nền tảng khoa học để xây dựng mô hình nghiên cứu toàn diện và đề xuất các giải pháp cải thiện hiệu quả quản lý thuế một cách thiết thực, có căn cứ và khả thi đối với lĩnh vực xây dựng công trình giao thông.

5. Đóng góp mới của luận án

Với mục tiêu, đối tượng, phạm vi nghiên cứu, luận án đã có những đóng góp ý nghĩa về mặt học thuật và thực tiễn như sau:

+ Về mặt học thuật, hệ thống hóa cơ sở lý luận về quản lý thuế theo đặc thù ngành XDCTGT; đề xuất phương pháp nghiên cứu đối chiếu giữa cơ quan quản lý thuế và doanh nghiệp – người nộp thuế để đánh giá mức độ ảnh hưởng của các yếu tố đến quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông. Các phương pháp này có thể ứng dụng cho nghiên cứu quản lý thuế đối với các doanh nghiệp hoạt động trong các lĩnh vực khác.

+ Về mặt thực tiễn luận án tổng hợp và phân tích một cách hệ thống về thực trạng quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội trong giai đoạn từ năm 2020 – 2024. Căn cứ vào kết quả đã được kiểm chứng đưa ra các khuyến nghị đối với cơ quan quản lý thuế tại thành phố Hà Nội nói riêng và ngành thuế nói chung trong quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trong điều kiện nền kinh tế đang gặp nhiều khó khăn sau đại dịch covid 19.

6. Kết cấu của luận án

Ngoài phần mở đầu và kết luận, danh mục tài liệu tham khảo, phụ lục, danh mục viết tắt, danh mục bảng biểu nội dung luận án được cấu trúc thành 4 chương cụ thể như sau:

Chương 1: Tổng quan nghiên cứu.

Chương 2: Cơ sở lý luận về quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông.

Chương 3: Thực trạng quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội.

Chương 4: Định hướng và giải pháp tăng cường quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội.

CHƯƠNG 1

TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU

Luận án tiến hành tổng quan các công trình nghiên cứu có liên quan đến đề tài dưới hai khía cạnh chính:

Thứ nhất, luận án khảo sát các nghiên cứu trong và ngoài nước liên quan đến lĩnh vực thuế. Qua quá trình tổng hợp và phân tích tài liệu, có thể nhận thấy rằng thuế là một trong những chủ đề được quan tâm sâu rộng, với số lượng công trình nghiên cứu phong phú và đa dạng. Nhiều nghiên cứu đã tiếp cận từ các góc độ khác nhau như pháp lý, kinh tế, quản lý công và hành vi người nộp thuế. Điều này cho thấy quản lý thuế là một trong những nhiệm vụ trọng tâm của cơ quan quản lý nhà nước, đặc biệt là cơ quan thuế. Bên cạnh các công trình nghiên cứu học thuật độc lập, còn có sự đóng góp tích cực từ đội ngũ cán bộ, công chức ngành thuế đang trực tiếp tham gia thực thi chính sách thuế. Nhìn chung, các nghiên cứu này đã cung cấp những đánh giá toàn diện về hệ thống thuế hiện hành tại Việt Nam, từ cơ cấu bộ máy, chính sách thuế đến thực trạng thực thi và tuân thủ của người nộp thuế.

Thứ hai, luận án tập trung tổng quan các nghiên cứu trong và ngoài nước liên quan đến quản lý thuế. Ở khía cạnh này, mặc dù có nhiều công trình nghiên cứu tập trung phân tích các vấn đề về quản lý thuế nói chung, bao gồm các chức năng của cơ quan thuế, cải cách quản lý thuế, ứng dụng công nghệ trong giám sát thuế hay hành vi tuân thủ thuế của doanh nghiệp, song chưa có nghiên cứu nào thực hiện một cách hệ thống và chuyên sâu về quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông, đặc biệt là trong phạm vi địa bàn thành phố Hà Nội. Đây chính là khoảng trống nghiên cứu mà luận án hướng tới lấp đầy,

nhằm bổ sung cơ sở lý luận và thực tiễn cho việc xây dựng chính sách quản lý thuế phù hợp với đặc thù ngành xây dựng công trình giao thông và điều kiện thực tế tại địa phương.

Từ những khoảng trống nghiên cứu về mặt thực tiễn, lý thuyết và phạm vi nghiên cứu, tác giả nhận thấy vấn đề nghiên cứu về quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông là một vấn đề đảm bảo được tính cấp thiết, độc lập so với các công trình nghiên cứu đã có. Do đó, NCS lựa chọn đề tài: “Quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội” để thực hiện luận án tiến sĩ của mình.

CHƯƠNG 2

CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUẢN LÝ THUẾ ĐỐI VỚI CÁC DOANH NGHIỆP XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG

2.1 Cơ sở lý luận về quản lý thuế

2.1.1 Một số khái niệm về quản lý thuế

Cơ quan thuế là tổ chức do nhà nước thành lập để quản lý và thu thuế vào NSNN. Chính vì vậy, quản lý thuế chính là một hình thức quản lý công, thực hiện các hoạt động về thuế do đó có nhiều quan điểm về quản lý thuế. Từ các quan điểm trên thấy rằng quản lý thuế được xem xét chủ yếu trên hai quan điểm:

Quan điểm thứ nhất: Quản lý thuế là sự tác động của một chủ thể lên một đối tượng, một mục tiêu nhất định. Từ đó ta hiểu quản lý thuế là việc các chủ thể được giao nhiệm vụ quản lý thuế sẽ tổ chức, phân công cho các bộ phận, nhân sự để thực thi các chính sách thuế như thu thuế từ các chủ thể có nghĩa vụ nộp thuế, đảm bảo tiến độ của việc nộp thuế cũng như bảo quản, quản lý nguồn tiền sau khi thu thuế. Đồng thời quản lý thuế cũng là việc nhà nước xác lập cơ chế, biện pháp sao cho quyền và nghĩa vụ của người nộp thuế được bảo đảm và các cơ quan quản lý thuế hoạt động minh bạch, công tâm.

Quan điểm thứ hai: Quản lý thuế là khâu tổ chức, phân công trách nhiệm cho các bộ phận trong cơ quan thuế; xác lập mối quan hệ phối hợp giữa các bộ phận một cách hữu hiệu trong việc thực thi các chính sách thuế. Quản lý Nhà nước đối với nền kinh tế là sự tác động có tổ chức và bằng pháp quyền của Nhà nước lên nền kinh tế quốc dân, nhằm sử dụng có hiệu quả nhất các nguồn lực kinh tế trong và ngoài nước, các cơ cấu để đạt được các mục tiêu phát triển kinh tế đất nước đặt ra, trong điều kiện hội nhập và mở rộng giao lưu quốc tế. Trong khi đó quản lý tài chính công là quá trình nhà nước hoạch định, xây dựng chính sách, chế độ; sử dụng hệ thống các công cụ và phương pháp thích hợp tác động đến các hoạt động của tài chính công, làm cho chúng vận động phù hợp với yêu cầu khách quan của nền kinh tế xã hội, nhằm phục vụ tốt nhất cho việc thực hiện các chức năng do nhà nước đảm nhận. Như vậy, có thể thấy quản lý thuế rõ ràng là một nội dung của quản lý Nhà nước về kinh tế. Ngoài ra, nó là một nhánh quan trọng của quản lý tài chính công. Do vậy, khái niệm Quản lý thuế cũng có một số nét tương đồng với hai quan niệm trên. Quản lý thuế là việc Nhà

nước xác lập cơ chế, biện pháp để đảm bảo quyền và nghĩa vụ của chủ thể nộp thuế, cơ quan thu thuế và các tổ chức cá nhân có liên quan trong quá trình thu, nộp thuế.

Từ các quan niệm nêu trên, luận án cho rằng quản lý thuế là một lĩnh vực quản lý công đặc thù, mang tính quyền lực và dựa trên pháp luật để điều chỉnh hành vi nộp thuế của tổ chức, cá nhân.

2.1.2 Mục tiêu quản lý thuế

Tùy vào điều kiện phát triển ở từng giai đoạn ở mỗi quốc gia sẽ có cách quản lý thuế với những ưu tiên khác nhau. Nhìn chung công tác quản lý thuế thường tập trung vào một số mục tiêu chính như sau: bảo đảm vai trò then chốt của thuế trong việc tạo nguồn thu ổn định và bền vững cho NSNN; hướng đến việc xây dựng một môi trường thực thu nghĩa vụ thuế công bằng và minh bạch; nỗ lực đơn giản hóa thủ tục hành chính, hiện đại hóa dịch vụ thuế và nâng cao chất lượng hỗ trợ doanh nghiệp cũng như người dân; thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội thông qua hệ thống chính sách thuế linh hoạt; nâng cao hiệu lực và hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực thuế.

2.1.3 Nguyên tắc quản lý thuế

Nguyên tắc quản lý thuế chú trọng vào việc yêu cầu các cá nhân, tổ chức, hộ gia đình, hộ kinh doanh thực hiện nghĩa vụ thuế bắt buộc theo quy định của các luật thuế khác nhau. Thêm vào đó, trong thời đại công nghệ số phát triển vượt trội như hiện nay việc cải cách thủ tục hành chính và ứng dụng công nghệ thông tin hiện đại trong việc quản lý thuế là vô cùng quan trọng. Vừa tiết kiệm thời gian cho cả người nộp thuế lẫn người thu thuế, vừa dễ dàng trong việc thống kê và kiểm soát. Ngoài ra, Nhà nước còn quy định về nguyên tắc rủi ro trong quản lý thuế để đảm bảo sự khách quan cũng như tính công bằng hỗ trợ của Nhà nước đối với các cá nhân, tổ chức phát sinh rủi ro trong quá trình nộp thuế.

2.2 Quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông

2.2.1 Doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông

2.2.1.1 Phân loại doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông

Doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại Việt Nam hoạt động trong nhiều hình thức sở hữu khác nhau tạo nên sự đa dạng về quy mô quản lý, năng lực tài chính cũng như mức độ tuân thủ thuế. Để phục vụ công tác quản lý thuế hiệu quả, việc phân loại doanh nghiệp theo thành phần kinh tế là cần thiết nhằm xác định đặc điểm riêng biệt trong hành vi tài chính – kế toán và nghĩa vụ thuế của từng nhóm doanh nghiệp. Căn cứ theo Luật doanh nghiệp hiện hành và các văn bản quy phạm pháp luật liên quan, các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông có thể được chia thành ba nhóm chính doanh nghiệp nhà nước, doanh nghiệp ngoài quốc doanh, doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (FDI).

2.2.1.2 Vai trò của doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông

Doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông có vai trò đặc biệt trong nền kinh tế quốc dân bởi sản phẩm của nó gắn liền với các công trình hạ tầng của đất nước. Bên cạnh đó các doanh nghiệp này cũng giữ

vai trò quan trọng trong việc nộp thuế cho NSNN, thúc đẩy sự tăng trưởng của nền kinh tế. Ngoài ra, hoạt động xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông của các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông còn có ý nghĩa rất quan trọng góp phần cải thiện môi trường đầu tư Việt Nam, nâng cao hiệu quả và sức cạnh tranh của nền kinh tế, tạo điều kiện thu hút vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng và các lĩnh vực khác đặc biệt là thu hút vốn đầu tư nước ngoài.

2.2.1.3 Đặc điểm của các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông ảnh hưởng đến quản lý thuế

Hoạt động sản xuất và sản phẩm của các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông có đặc điểm tương đối khác so với các ngành nghề sản xuất thông thường như: sản phẩm xây lắp mang tính chất đơn chiếc, riêng lẻ; hoạt động sản xuất diễn ra ở nhiều địa phương khác nhau; đối tượng xây lắp thường có khối lượng lớn, giá trị lớn và thời gian thi công dài; quá trình sản xuất thường diễn ra ngoài trời, chịu tác động của các yếu tố môi trường trực tiếp; sản phẩm sản xuất có tính chất liên ngành, quá trình thi công có nhiều lực lượng tham gia liên quan đến nhiều khâu. Các đặc điểm này ảnh hưởng đến công tác quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông. Qua phân tích đặc điểm sản xuất của doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông có thể thấy một số vấn đề đặt ra trong quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông:

+ Một là, là các dự án công trình kéo dài nhiều năm và điều này có thể ảnh hưởng đến số thuế phải nộp ở mỗi năm do thời gian và cách tính khác nhau.

+ Hai là, là doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông thường phải đối mặt với khoảng thời gian dài tạo ra lưu chuyển dòng tiền không ổn định, gây khó khăn trong việc đảm bảo tuân thủ thuế và nộp thuế đúng hạn.

+ Ba là, là các rủi ro của dự án xây dựng như mất mát, thất bại do đó cũng ảnh hưởng đến các nghĩa vụ thuế của doanh nghiệp.

+ Bốn là, việc phân bổ giữa khối lượng công việc các nhà thầu chính và nhà thầu phụ có thể tạo ra sự phức tạp khi xác định trách nhiệm thuế của từng bên.

2.2.2. Quy định pháp lý và các văn bản hướng dẫn đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông

Quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông là một hoạt động quản lý nhà nước về kinh tế dựa trên một hệ thống các quy phạm pháp luật chặt chẽ và đồng bộ. Đặc thù của ngành xây dựng công trình giao thông buộc khung pháp lý điều chỉnh phải có những cơ chế quản lý đặc thù. Khung pháp lý này không chỉ đơn thuần là các quy định về nộp thuế mà là một hệ thống các chế định có sự gắn kết mật thiết với nhau bao gồm các nhóm cơ bản. Thứ nhất là chế định pháp luật về quản lý thuế hiện hành. Thứ hai, chế định pháp luật về các sắc thuế cốt lõi (thuế GTGT và thuế TNDN). Thứ ba, chế định pháp luật về quản lý hóa đơn chứng từ. Thứ tư, sự đan xen pháp luật chuyên ngành và chế độ kế toán.

2.2.3 Nội dung quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông

Quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông có những đặc thù do đặc điểm của hoạt động xây dựng công trình giao thông ảnh hưởng. Do đó quản lý thuế đối với nhóm doanh nghiệp này được thể hiện ở các nội dung sau:

- Quản lý thuế dựa trên hợp đồng xây dựng
- Quản lý thuế giá trị gia tăng
- Kiểm soát chi phí được trừ khi tính thuế thu nhập doanh nghiệp
- Ghi nhận doanh thu và quản lý lỗ lũy kế
- Quản lý giao dịch liên kết và rủi ro chuyển giá
- Ứng dụng công nghệ trong quản lý thuế
- Quản lý thuế đối với thầu phụ và lao động thời vụ
- Quản lý thuế phân bổ theo địa bàn

2.2.4 Công tác thanh tra, kiểm tra và giám sát việc thực thi quản lý thuế tại các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông

Trong hoạt động quản lý thuế thanh tra và kiểm tra được xem là những cơ chế giám sát chủ động có chức năng đánh giá mức độ tuân thủ của người nộp thuế thông qua việc phân tích, đối chiếu, kiểm chứng thông tin và hồ sơ kê khai thuế. Còn giám sát thuế được hiểu là hoạt động quan sát liên tục, có hệ thống, sử dụng dữ liệu và công nghệ để theo dõi hành vi tuân thủ thuế của người nộp thuế. Khi áp dụng vào lĩnh vực xây dựng công trình giao thông một lĩnh vực có mức độ phức tạp cao trong hoạt động sản xuất kinh doanh thì công tác thanh tra kiểm tra và giám sát thuế càng trở nên quan trọng hơn vì đặc thù của ngành đòi hỏi sự kiểm soát chặt chẽ cả về kỹ thuật lẫn tài chính.

2.3 Các yếu tố ảnh hưởng đến quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông

Quản lý thuế không chỉ giới hạn trong phạm vi thực thi pháp luật thuế mà còn chịu sự chi phối và tác động bởi nhiều yếu tố khác nhau, cả chủ quan lẫn khách quan, xuất phát từ nội tại hệ thống quản lý cũng như từ phía người nộp thuế và môi trường kinh tế xã hội bên ngoài. Dựa trên những tổng kết và sự nghiên cứu của nghiên cứu sinh có thể phân chia thành nhóm yếu tố chủ quan: từ phía cơ quan nhà nước; từ phía doanh nghiệp và nhóm yếu tố khách quan: hội nhập kinh tế quốc tế; điều kiện tự nhiên, văn hóa, xã hội.

2.4 Các học thuyết liên quan đến quản lý thuế

Trên cơ sở tổng quan các nghiên cứu trong và ngoài nước, kết hợp với đặc điểm của ngành xây dựng giao thông – một ngành đặc thù có chu kỳ thi công dài, hợp đồng phức tạp, thanh toán kéo dài và sự tham gia nhiều bên – nghiên cứu lựa chọn tiếp cận đa lý thuyết, cụ thể gồm các khung lý thuyết chính: (i) học thuyết tuân thủ thuế, (ii) học thuyết hành vi tổ chức, (iii) học thuyết thể chế, (iv) học thuyết lựa chọn công, học thuyết hành vi có kế hoạch, Mô hình chấp nhận công nghệ. Mỗi học thuyết góp phần lý giải một khía cạnh cụ thể của hành vi tuân thủ và hiệu quả quản lý thuế,

2.5 Kinh nghiệm quốc tế về quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông

Từ kinh nghiệm quốc tế có thể rút ra một số bài học quan trọng trong quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông. Thứ nhất, cần thiết lập cơ chế kê khai hợp đồng thi công một cách chi tiết, đầy đủ và đúng thời điểm làm cơ sở để xác định nghĩa vụ thuế phát sinh theo từng giai đoạn. Thứ hai, tăng cường trách nhiệm kê khai từ nhà thầu chính kiểm soát chuỗi thanh toán và ngăn chặn trốn thuế. Thứ ba, mô hình khấu trừ thuế tại nguồn là giải pháp kiểm soát hiệu quả nghĩa vụ thuế đối với các nhà thầu phụ đối tượng thường dễ bị bỏ sót trong hệ thống thuế truyền thống.

CHƯƠNG 3

THỰC TRẠNG QUẢN LÝ THUẾ ĐỐI VỚI CÁC DOANH NGHIỆP XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HÀ NỘI

3.1 Tổng quan về các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội

Các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội giữ vai trò trọng yếu trong quá trình phát triển kết cấu hạ tầng kỹ thuật và mở rộng không gian đô thị của Thủ đô – trung tâm kinh tế chính trị, hành chính, văn hóa, và khoa học của cả nước. Trong bối cảnh Hà Nội đang đối mặt với áp lực lớn về quá tải hạ tầng giao thông, sự gia tăng nhanh chóng dân số và nhu cầu kết nối liên vùng, các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông đã và đang trở thành lực lượng nòng cốt trực tiếp thi công, triển khai các công trình trọng điểm góp phần quan trọng vào việc hoàn thiện mạng lưới giao thông đô thị hiện đại, đồng bộ và bền vững. Về cơ cấu các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại Hà Nội có sự đa dạng về loại hình sở hữu và quy mô hoạt động.

3.2 Thực trạng quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội

3.2.1 Tổ chức bộ máy quản lý Thuế thành phố Hà Nội

Ngày 30/6/2025, Bộ Tài Chính đã ban hành văn bản quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của các đơn vị thuộc Cục Thuế. Theo đó, Cục Thuế có 12 đơn vị tại Trung ương; Thuế tỉnh, thành phố được tổ chức theo đơn vị hành chính cấp tỉnh; Thuế cơ sở thuộc Thuế Tỉnh, thành phố có chức năng quản lý địa bàn một số xã, phường, đặc khu. Thuế thành phố Hà Nội là một trong những cơ quan thuế lớn nhất cả nước với cơ cấu tổ chức bao gồm: 08 phòng ban chuyên môn và 25 Thuế cơ sở.

3.2.2. Khung pháp lý và hệ thống hướng dẫn thực thi đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông

Quy trình quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông được triển khai dựa trên cơ chế đánh giá rủi ro để xác định phạm vi kiểm tra trọng tâm. Trước hết, cơ quan thuế thu thập hồ sơ pháp lý dự án (hợp đồng, dự toán, nghiệm thu) làm căn cứ đối chiếu giữa số liệu kê khai và thực tế thi công. Trọng tâm của quy trình là kiểm soát thuế GTGT thông qua việc xác minh hóa đơn đầu vào và thời điểm xuất hóa đơn đầu ra theo tiến độ nghiệm thu, kết hợp kiểm tra nghĩa vụ phân bổ thuế theo địa bàn. Đối với thuế TNDN, cơ quan thuế đánh giá tính hợp lý của các khoản chi phí vật liệu, nhân công và máy thi công dựa trên

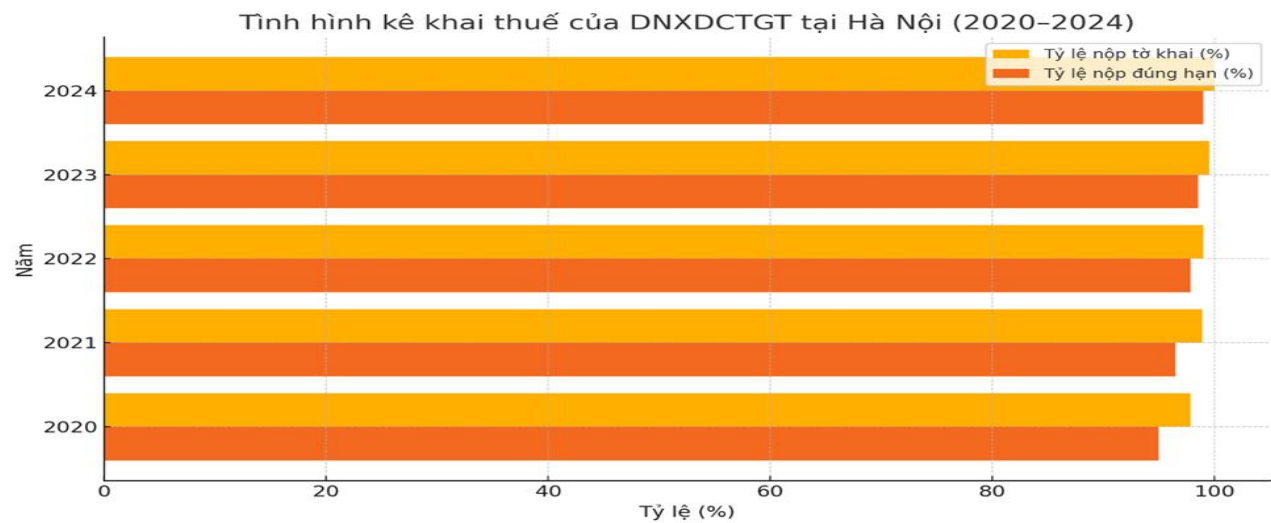
sự giao thoa giữa chế độ kế toán và định mức xây dựng chuyên ngành. Bước then chốt là đối chiếu tổng thể giữa dữ liệu hóa đơn điện tử, chứng từ thanh toán và hồ sơ hoàn công để phát hiện các sai sót về thời điểm ghi nhận doanh thu hoặc nâng khống chi phí. Quy trình kết thúc bằng việc lập biên bản xử lý vi phạm, truy thu thuế và đưa doanh nghiệp vào diện giám sát rủi ro nếu cần thiết nhằm đảm bảo tính minh bạch và tuân thủ pháp luật.

3.2.3. Thực trạng triển khai hoạt động quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội

3.2.3.1 Thực trạng quản lý kê khai thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại Thuế Thành phố Hà Nội

Công tác kê khai thuế được coi là khâu trọng tâm trong quản lý nghĩa vụ thuế. Cơ quan thuế yêu cầu doanh nghiệp thực hiện kê khai đầy đủ, trung thực và kịp thời các sắc thuế phát sinh theo đúng quy định, trong đó tập trung vào thuế giá trị gia tăng và thuế thu nhập doanh nghiệp. Doanh nghiệp tập hợp chứng từ, hóa đơn và số liệu kế toán để lập tờ khai; ký số và gửi hồ sơ điện tử qua hệ thống eTax hoặc iHTKK.

Theo báo cáo của Thuế Thành phố Hà Nội, trong giai đoạn 2020-2024, tình hình kê khai thuế của các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông cho thấy xu hướng tuân thủ rất tích cực.



Biểu đồ 3.2: Tình hình kê khai thuế của doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội giai đoạn 2020 - 2024

(*) Tỷ lệ nộp tờ khai: Số tờ khai đã nộp / Số phải nộp.

Tỷ lệ đúng hạn: Số tờ khai nộp đúng hạn / Tổng số tờ khai đã nộp.

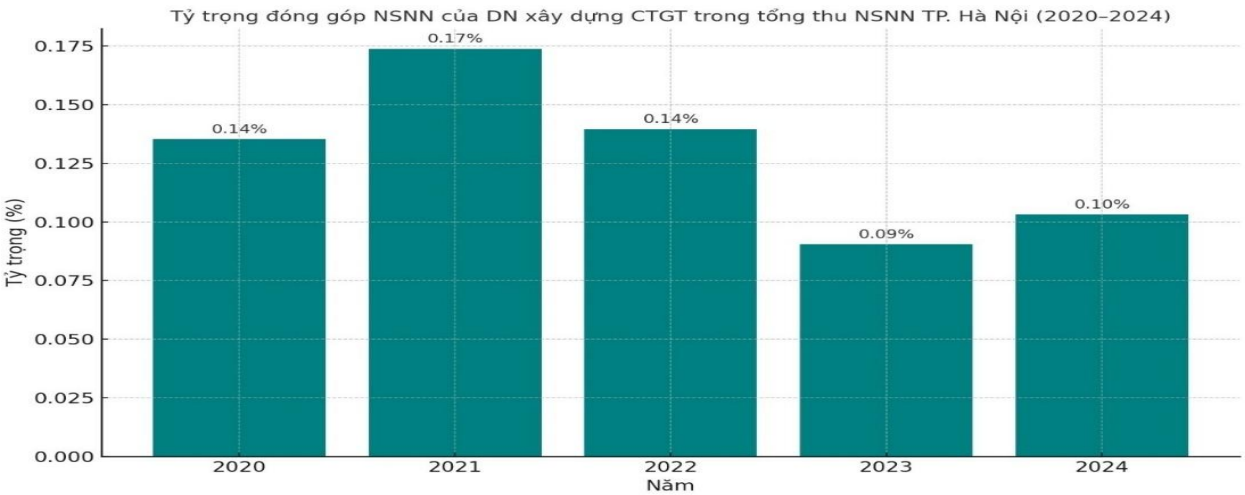
(Nguồn: Thuế Thành phố Hà Nội)

3.2.3.2 Thực trạng quản lý nộp thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại Thuế Thành phố Hà Nội

Công tác thu ngân sách đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại Hà Nội còn gặp nhiều thách thức. Một số doanh nghiệp nộp hồ sơ chậm và có trường hợp nợ thuế phát sinh lớn. Giai đoạn 2020-

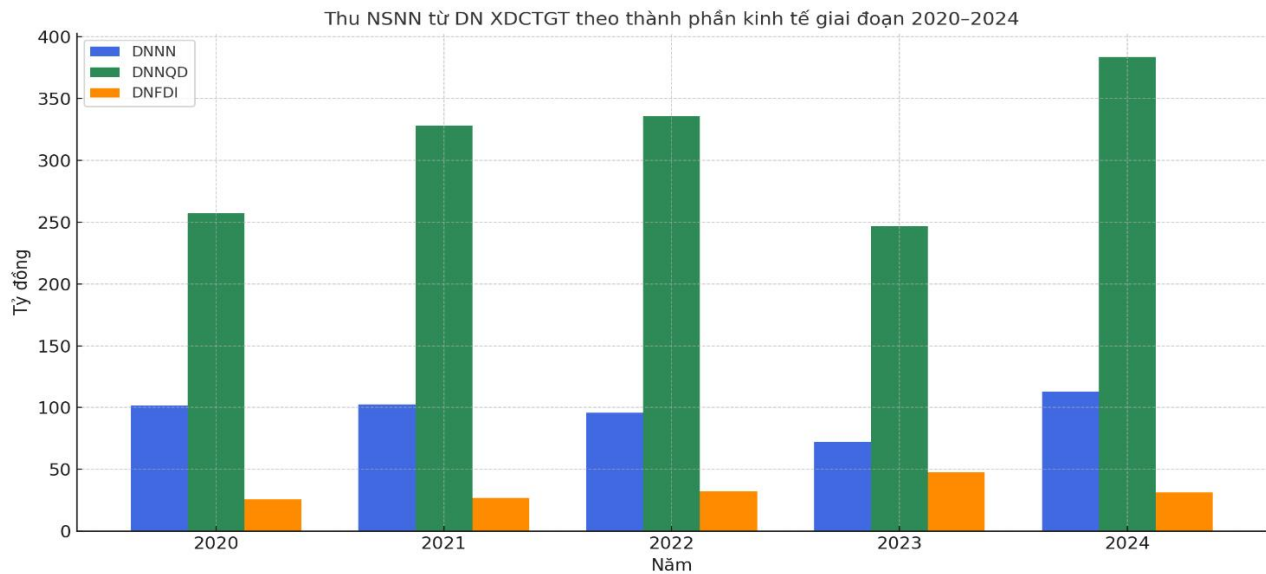
2024 ghi nhận nhiều biến động về tình hình thu NSNN từ các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực xây dựng công trình giao thông tại Thành phố Hà Nội, dưới sự quản lý của Thuế Thành phố Hà Nội và thuế cơ sở.

Mặc dù tình hình thu ngân sách đã có dấu hiệu tích cực, nhưng công tác quản lý thu từ các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông vẫn gặp một số khó khăn như tình trạng khai sai doanh thu, chuyển giá hoặc chậm nộp thuế.



Biểu đồ 3.3: Số thu từ DN XDCTGT trên địa bàn thành phố Hà Nội giai đoạn 2020 -2024

(Nguồn: Thuế Thành phố Hà Nội)



Biểu đồ 3.4: Thu ngân sách DN XDCTGT trên địa bàn thành phố Hà Nội theo thành phần kinh tế giai đoạn 2020-2024

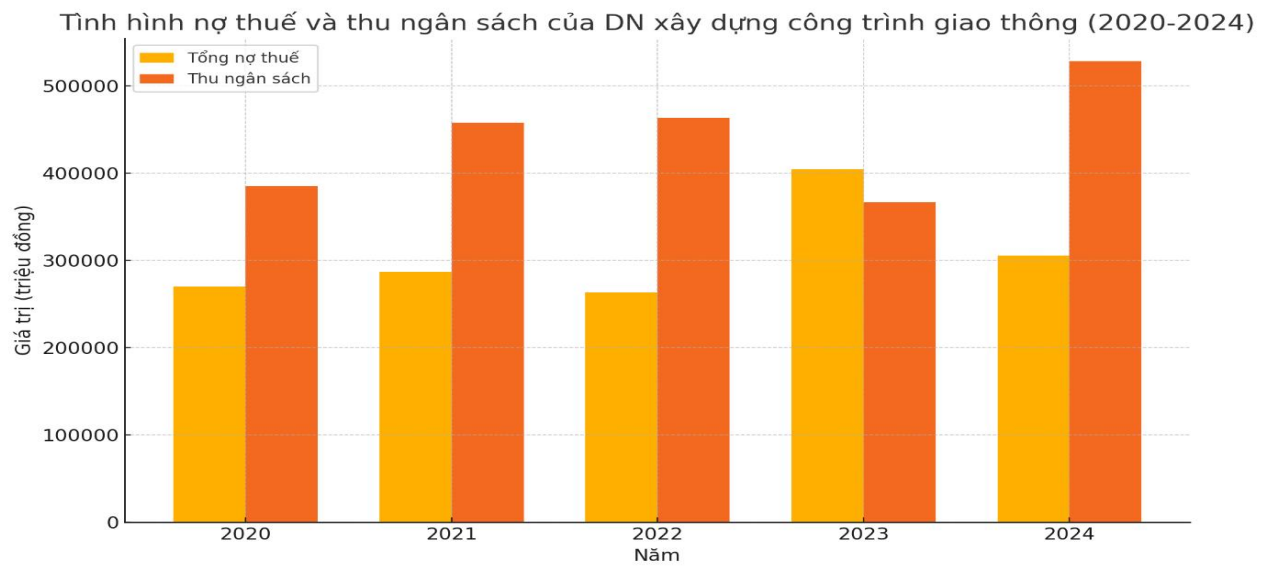
(Nguồn: Thuế thành phố Hà Nội)

Thu ngân sách nhà nước từ các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại Hà Nội giai đoạn 2020–2024 nhìn chung có xu hướng tăng trong cơ cấu đóng góp, khu vực doanh nghiệp ngoài quốc doanh (DNNQD) luôn giữ vai trò chủ lực. Doanh nghiệp Nhà nước (DNNN) duy trì mức thu ổn định trong khi đó

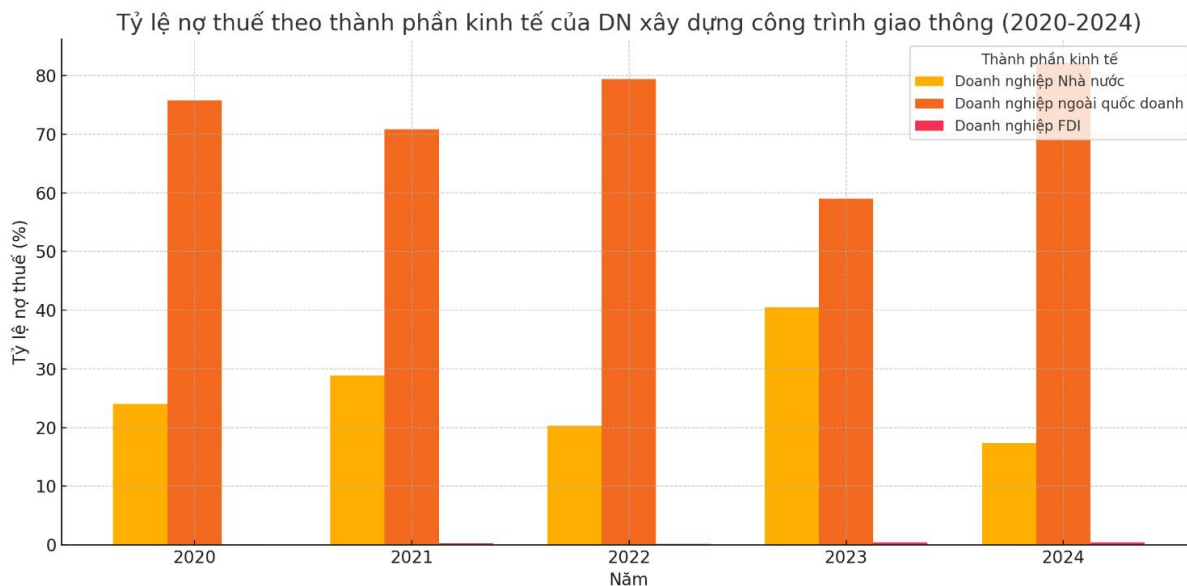
doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (FDI) có quy mô nhỏ hơn. Cơ cấu này phản ánh xu hướng chuyển dịch tích cực, khi khu vực tư nhân và FDI ngày càng khẳng định vai trò chủ đạo trong đóng góp ngân sách, phù hợp với chủ trương phát triển kinh tế nhiều thành phần và chính sách thu hút đầu tư của thành phố Hà Nội.

3.2.3.3 Thực trạng quản lý nợ thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại Thuế thành phố Hà Nội

Công tác quản lý nợ thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại Thuế thành phố Hà Nội luôn được quan tâm, bởi nhóm doanh nghiệp này thường có quy mô vốn lớn, hợp đồng thi công kéo dài nhiều năm, giá trị thanh toán theo tiến độ, dễ phát sinh tình trạng chậm nộp và nợ đọng thuế. Đặc biệt, thuế GTGT và thuế TNDN là hai sắc thuế chiếm tỷ trọng cao, thường gắn liền với quá trình nghiệm thu, quyết toán công trình, nên việc xác định và nộp thuế không kịp thời dễ dẫn đến phát sinh nợ. Trong giai đoạn 2020-2024, tình hình nợ thuế của doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông có sự biến động tương đối lớn.



Biểu đồ 3.5: Tình hình nợ thuế DN XDCTGT trên địa bàn thành phố Hà Nội giai đoạn 2020-2024
(Nguồn: Thuế thành phố Hà Nội)



Biểu đồ 3.6 Tỷ lệ nợ thuế doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông theo thành phần kinh tế tại thành phố Hà Nội giai đoạn 2020-2024

(Nguồn: Thuế thành phố Hà Nội)

Và cơ cấu tỷ lệ nợ thuế của doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông theo thành phần kinh tế có sự biến động đáng chú ý. Có thể thấy các doanh nghiệp ngoài quốc doanh là nhóm tiềm ẩn rủi ro lớn nhất trong công tác quản lý nợ thuế. Trong khi đó, nợ thuế của doanh nghiệp FDI đã được kiểm soát hiệu quả hơn. Mức độ tăng nhẹ ở doanh nghiệp nhà nước cũng là tín hiệu cần lưu ý để tránh phát sinh rủi ro nợ xấu trong tương lai.

3.2.4 Thực trạng thanh tra, kiểm tra thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại Thuế Thành phố Hà Nội

Các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông thường thực hiện dự án có quy mô lớn, kéo dài nhiều năm, phát sinh nhiều loại chi phí, nghiệm thu theo giai đoạn và có sự tham gia của nhiều nhà thầu phụ, nên việc kê khai, khấu trừ, hoàn thuế và quyết toán thuế tiềm ẩn nguy cơ gian lận, trốn thuế hoặc khai sai nghĩa vụ. Trong giai đoạn 2022-2024, công tác thanh tra kiểm tra thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại Hà Nội tiếp tục được thực hiện có trọng tâm. Mặc dù số lượng doanh nghiệp trong lĩnh vực này chỉ chiếm dưới 1% tổng số doanh nghiệp được thanh tra hàng năm nhưng giá trị truy thu và giảm lỗ lại chiếm tỷ trọng đáng kể trong toàn bộ kết quả thanh tra thuế của thành phố.

3.3. Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội

3.3.1. Giới thiệu

- * Phương pháp Delphi – Xác định các tiêu chí
- * Phương pháp SEM-ANN – Đánh giá tác động từ phía doanh nghiệp
- * Phương pháp AHP – Đánh giá mức độ quan trọng từ phía cơ quan quản lý thuế

* So sánh kết quả từ phía doanh nghiệp và cơ quan quản lý thuế

3.3.2 Xác định các yếu tố ảnh hưởng bằng nghiên cứu định tính

Quy trình Delphi được thực hiện qua hai vòng khảo sát. Ban đầu, một đánh giá tài liệu toàn diện đã thông báo cho việc phát triển một bảng câu hỏi có cấu trúc bao gồm 7 yếu tố. Trong vòng đầu tiên yêu cầu các chuyên gia đánh giá mức độ liên quan của từng yếu tố bằng thang điểm Likert 5 điểm và đề xuất bất kỳ bổ sung hoặc sửa đổi nào. Dựa trên phản hồi của họ, 6 yếu tố đạt được xếp hạng trung bình ≥ 4.0 , phản ánh sự đồng ý của các chuyên gia về tầm quan trọng của chúng. Do đó có 6 yếu tố đã được giữ lại cho vòng Delphi thứ hai.

3.3.3 Mô hình kiểm định từ phía doanh nghiệp

3.3.3.1 Mô hình và giả thuyết nghiên cứu

Dựa trên nền tảng lý thuyết đã thảo luận và các yếu tố ảnh hưởng đã xác định ở phương pháp Delphi, nghiên cứu này đề xuất sáu giả thuyết nghiên cứu để kiểm tra thực nghiệm mối quan hệ giữa các yếu tố tổ chức và công nghệ được lựa chọn và quản lý thuế (TM) trong các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông.

H1: Chính sách thuế tác động tích cực đến quản lý thuế.

H2: Cán bộ công chức thuế có tác động tích cực đến quản lý thuế.

H3: Cơ sở vật chất phục vụ quản lý thuế tác động tích cực đến quản lý thuế.

H4: Ý thức tuân thủ thuế của doanh nghiệp tác động tích cực đến quản lý thuế.

H5: Công nghệ số có tác động tích cực đến quản lý thuế.

H6: Các chức năng quản lý thuế tác động tích cực đến quản lý thuế.

3.3.3.2 Phương pháp nghiên cứu

*** Thiết kế nghiên cứu**

Nghiên cứu này áp dụng thiết kế nghiên cứu định lượng với phương pháp khảo sát nhằm kiểm định thực nghiệm các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả quản lý thuế trong các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại Hà Nội. Một bảng câu hỏi có cấu trúc đã được xây dựng dựa trên các thang đo đã được kiểm định trong các nghiên cứu trước, đảm bảo tính phù hợp và độ tin cậy.

*** Lấy mẫu và thu thập dữ liệu**

Nghiên cứu này sử dụng bảng câu hỏi có cấu trúc để thu thập dữ liệu từ các doanh nghiệp xây dựng tham gia các dự án cơ sở hạ tầng tại Hà Nội. Dữ liệu được thu thập trong khoảng thời gian từ tháng 1 đến tháng 4 năm 2025. Tổng cộng, 385 phản hồi hợp lệ đã được thu thập và đưa vào phân tích.

*** Quy trình phân tích dữ liệu**

Dữ liệu được phân tích theo quy trình hai giai đoạn. Ở giai đoạn đầu, phần mềm SPSS phiên bản 25 được sử dụng để tiến hành thống kê mô tả, đánh giá giả định phân phối chuẩn của dữ liệu, và kiểm tra độ tin cậy nội tại của thang đo thông qua hệ số Cronbach's Alpha. Sau đó, phân tích nhân tố khẳng định (Confirmatory Factor Analysis – CFA) và đánh giá mô hình cấu trúc được thực hiện bằng phần mềm AMOS phiên bản 23.

Giai đoạn thứ hai triển khai phân tích Mạng nơ-ron nhân tạo (Artificial Neural Network – ANN) nhằm bổ sung cho kết quả SEM bằng cách khám phá các mối quan hệ phi tuyến tiềm ẩn và đánh giá tầm quan trọng tương đối của các biến độc lập trong việc dự đoán hiệu quả quản lý thuế.

3.3.3.3 Phân tích dữ liệu và kết quả

*** Tóm tắt đặc điểm mẫu khảo sát**

*** Phân tích độ tin cậy và độ hợp lệ của thang đo**

*** Phân tích mô hình phương trình cấu trúc**

Kết quả xác nhận rằng cả sáu cấu trúc lý thuyết đều có ý nghĩa trong việc giải thích các biến thể trong hiệu quả quản lý thuế. Mô hình cấu trúc chứng minh nền tảng thực nghiệm vững chắc cho phân tích dự đoán tiếp theo bằng cách sử dụng Mạng nơ-ron nhân tạo (ANN).

*** Phân tích sử dụng mô hình mạng nơ-ron nhân tạo**

Nhằm bổ sung và kiểm chứng các phát hiện từ mô hình phương trình cấu trúc (SEM), nghiên cứu tiếp tục triển khai phân tích Mạng nơ-ron nhân tạo (ANN) để khám phá các mối quan hệ phi tuyến tính giữa các yếu tố dự báo và đánh giá tầm quan trọng tương đối của từng yếu tố trong việc tác động đến hiệu quả quản lý thuế (TM). Việc kết hợp giữa phương pháp SEM và ANN không chỉ góp phần kiểm định tính bền vững của các mối quan hệ tuyến tính, mà còn mở rộng hiểu biết về các tương tác tiềm ẩn giữa các biến, nâng cao giá trị giải thích và dự báo của mô hình nghiên cứu.

3.3.3.4 Thảo luận kết quả

Kết quả từ phân tích SEM cho thấy Chính sách thuế (TP) và Cán bộ công chức thuế (TO) là hai yếu tố có ảnh hưởng lớn nhất và có ý nghĩa thống kê mạnh đến hiệu quả quản lý thuế.

Yếu tố Chức năng quản lý thuế (TAF) cũng thể hiện tác động mạnh mẽ và có ý nghĩa thống kê, làm nổi bật vai trò của các khía cạnh vận hành trong quản trị thuế.

Ý thức tuân thủ thuế của doanh nghiệp (CTCA) và Công nghệ số (DT) có hệ số chuẩn hóa ở mức trung bình, ý nghĩa thống kê của chúng cho thấy mức độ ảnh hưởng ngày càng tăng của yếu tố hành vi và năng lực công nghệ trong doanh nghiệp.

Cơ sở vật chất phục vụ quản lý thuế (ITA) – mặc dù có ý nghĩa thống kê trong SEM – lại cho thấy tầm quan trọng chuẩn hóa thấp nhất trong mô hình ANN.

3.3.4 Mô hình kiểm định từ phía cơ quan quản lý thuế

3.3.4.1 Phương pháp và quy trình nghiên cứu

Trong quá trình này, nghiên cứu áp dụng phương pháp Phân tích thứ bậc (Analytic Hierarchy Process – AHP) do Saaty (1980) đề xuất.

3.3.4.2 Phân tích mức độ ảnh hưởng bằng phương pháp AHP

Kết quả phân tích AHP cho thấy có sự phân cấp rõ ràng giữa sáu yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông. Trong đó, Chính sách thuế (TP) là yếu tố có ảnh hưởng mạnh nhất.

Thứ hai là Cán bộ công chức thuế (TO). Tiếp đến là Chức năng quản lý thuế (TAF), ý thức tuân thủ thuế của doanh nghiệp (CTCA) xếp thứ tư.

Trong khi đó, Cơ sở vật chất phục vụ quản lý thuế (ITA) và Công nghệ số (DT) có trọng số lần lượt là đứng ở vị trí thứ năm và thứ sáu.

3.3.4.3 Thảo luận kết quả

Nghiên cứu này được thực hiện nhằm xác định và ưu tiên các yếu tố chính ảnh hưởng đến quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại Hà Nội.

Nghiên cứu này đóng góp vào tài liệu hiện có bằng cách cung cấp một khuôn khổ có cấu trúc và theo ngữ cảnh cụ thể để đánh giá quản lý thuế trong một lĩnh vực mà quản trị thuế vẫn chưa được khai thác đầy đủ. Hơn nữa, nghiên cứu này chứng minh giá trị thực tế của việc tích hợp sự đồng thuận của chuyên gia định tính với các công cụ ưu tiên định lượng trong quá trình ra quyết định của khu vực công.

3.3.5 So sánh và thảo luận kết quả giữa hai góc nhìn

- Những điểm tương đồng trong kết quả từ phía doanh nghiệp và cơ quan quản lý

Chính sách thuế (TP) là yếu tố quan trọng nhất (xếp hạng 1), Cán bộ công chức thuế (TO) cũng được xếp hạng thứ 2. Bên cạnh đó, Chức năng quản lý thuế (TAF) giữ vị trí thứ 3 ở cả hai phương pháp. Ý thức tuân thủ thuế của doanh nghiệp (CTCA) ở vị trí thứ 4.

- Những khác biệt nổi bật giữa hai nhóm đối tượng

Cơ sở vật chất phục vụ quản lý thuế (ITA) được AHP xếp hạng thứ 5 nhưng lại bị SEM xếp ở vị trí cuối cùng (hạng 6). Ngược lại, Công nghệ số (DT) được SEM đánh giá cao hơn (hạng 5) so với AHP (hạng 6).

- Hàm ý chính sách

Trong khi doanh nghiệp đánh giá cao các yếu tố như chính sách thuế rõ ràng, thái độ và năng lực của cán bộ thuế, cũng như hiệu quả vận hành của hệ thống quản lý thuế, thì cán bộ quản lý lại dành trọng số ưu tiên nhiều hơn cho chức năng hệ thống quản lý và tính minh bạch trong thực thi chính sách. Điều này phản ánh sự khác biệt nhận thức giữa hai bên, từ đó đặt ra yêu cầu xây dựng chính sách cần kéo gần khoảng cách kỳ vọng và thực tế thực thi. Cơ quan quản lý thuế cần tăng cường các hoạt động đối thoại chính sách, tham vấn doanh nghiệp, cũng như cải tiến các kênh thông tin phản hồi hai chiều nhằm tăng cường sự đồng thuận và nâng cao hiệu quả quản lý. Đồng thời, việc sử dụng các công cụ công nghệ số nên được đặt trong bối cảnh hỗ trợ cho các chức năng thiết yếu, thay vì coi đó là yếu tố trung tâm độc lập.

3.4 Đánh giá thực trạng quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội

3.4.1 Kết quả đạt được

Thứ nhất, thực hiện chỉ đạo của Bộ Tài chính và Cục Thuế, bộ máy quản lý thuế thành phố Hà Nội đã được kiện toàn. Trong quá trình triển khai, Thuế thành phố Hà Nội đã chú trọng phát huy vai trò của Thuế các cơ sở, tăng cường tuyên truyền, động viên cán bộ, công chức và người lao động, đảm bảo tiến độ và chất lượng công tác sắp xếp, duy trì hoạt động quản lý thuế thông suốt, không gián đoạn.

Thứ hai là việc tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin vào các khâu quản lý thuế, đặc biệt là kê khai, nộp thuế, hoàn thuế và giám sát nghĩa vụ thuế của người nộp thuế. Hầu hết các doanh nghiệp trong lĩnh

vực xây dựng công trình giao thông đã thực hiện kê khai và nộp thuế điện tử thông qua cổng thông tin của Cục Thuế, góp phần giảm đáng kể thời gian và chi phí hành chính. Qua đó nâng cao mức độ minh bạch và chính xác trong khai báo thuế.

Thứ ba bên cạnh đó hoạt động thanh tra, kiểm tra thuế đã có sự chuyển biến tích cực. Thay vì thực hiện kiểm tra dàn trải, cơ quan thuế đã áp dụng phương pháp phân tích dữ liệu theo rủi ro. Từ đó xác định nhóm doanh nghiệp cần ưu tiên kiểm tra hoặc theo dõi sát sao.

Thứ tư là công tác tuyên truyền, hỗ trợ người nộp thuế được đổi mới cả về nội dung và hình thức. Thông qua các buổi tập huấn, hội thảo chuyên đề, tài liệu hướng dẫn theo lĩnh vực và hoạt động hỗ trợ trực tuyến, cơ quan thuế đã từng bước nâng cao nhận thức và trách nhiệm tuân thủ pháp luật thuế trong cộng đồng doanh nghiệp.

Thứ năm Về mặt kết quả tài chính ngân sách, nguồn thu từ khu vực doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trong những năm gần đây có xu hướng ổn định và tăng trưởng nhẹ, bất chấp những tác động tiêu cực từ dịch Covid-19 và biến động giá nguyên vật liệu đầu vào. Điều này thể hiện nỗ lực lớn của cả cơ quan thuế và doanh nghiệp trong việc duy trì hoạt động sản xuất kinh doanh và thực hiện nghĩa vụ thuế.

Cuối cùng việc từng bước triển khai chuyển đổi số trong quản lý thuế đặc biệt đối với lĩnh vực xây dựng có đặc thù hợp đồng thanh toán nhiều giai đoạn, đã đặt nền móng quan trọng cho quá trình hiện đại hóa công tác thuế tại địa phương. Hà Nội là một trong những địa phương tiên phong trong cả nước trong việc bước đầu tích hợp các dữ liệu liên ngành giữa cơ quan thuế với các đơn vị liên quan.

3.4.2 Hạn chế

Thứ nhất, công tác kiểm soát kê khai chưa được thực hiện một cách hệ thống và đồng bộ, vẫn còn tình trạng kê khai chậm, kê khai thiếu hoặc sai lệch.

Thứ hai, trong quản lý nộp thuế tình trạng nợ đọng và chậm nộp vẫn diễn ra phổ biến. Nợ thuế vẫn chiếm tỷ trọng cao trong tổng số thuế phải thu, trong đó có nhiều khoản nợ kéo dài chưa được xử lý.

Thứ ba, hoạt động thanh tra kiểm tra thuế chưa bao quát đầy đủ các đối tượng có rủi ro cao. Hiệu quả phát hiện sai phạm chưa cao, nhiều hành vi gian lận tinh vi vẫn chưa được phát hiện kịp thời. Sự phối hợp giữa cơ quan thuế và các cơ quan liên quan trong công tác thanh tra còn thiếu chặt chẽ.

Thứ tư, công tác quản lý và hỗ trợ doanh nghiệp của cơ quan thuế Thành phố Hà Nội chưa thực sự chủ động, nội dung hướng dẫn chính sách còn mang tính tổng quát chưa phù hợp với đặc thù từng nhóm doanh nghiệp.

3.4.3 Nguyên nhân

Trước hết, về phương diện hệ thống dữ liệu và công nghệ quản lý, mặc dù ngành thuế đã từng bước triển khai hiện đại hóa, song thực tế cho thấy các nền tảng công nghệ hiện nay vẫn còn lạc hậu, thiếu sự đồng bộ và chưa đáp ứng yêu cầu giám sát trong bối cảnh số lượng doanh nghiệp xây dựng gia tăng nhanh chóng.

Về nguồn nhân lực và năng lực quản lý, một vấn đề nổi cộm là lực lượng cán bộ thuế còn chưa đáp ứng đủ, trong khi khối lượng công việc ngày càng lớn do sự bùng nổ về số lượng doanh nghiệp, quy mô hợp đồng và tính phức tạp của các dự án hạ tầng giao thông. Bên cạnh đó thuế thành phố Hà Nội mới tinh gọn và sắp xếp lại bộ máy theo quy định dẫn tới tình trạng chức năng và nhiệm vụ giữa một số bộ phận còn chưa được rõ ràng, khối lượng công việc tăng, phụ thuộc vào trình độ nhân sự thuế.

Ngoài ra hạn chế còn thể hiện rõ trong quy trình nghiệp vụ và phương pháp quản lý. Các quy trình quản lý thuế hiện nay, từ giám sát kê khai, theo dõi nợ đến công tác thanh tra, kiểm tra và cưỡng chế nợ, vẫn còn nhiều bất cập.

Cuối cùng là cơ chế phối hợp liên ngành chưa thật sự chặt chẽ và hiệu quả. Sự phối hợp giữa cơ quan thuế với ngân hàng, kho bạc, cơ quan đăng ký kinh doanh, công an kinh tế và các cơ quan chức năng khác trong việc chia sẻ dữ liệu và xử lý vi phạm thuế chưa có tính bắt buộc và chưa diễn ra kịp thời.

CHƯƠNG 4

ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG QUẢN LÝ THUẾ ĐỐI VỚI CÁC DOANH NGHIỆP XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HÀ NỘI

4.1. Định hướng về quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2035

4.1.1. Dự báo bối cảnh ngành xây dựng công trình giao thông trong nước và quốc tế

Ngành xây dựng công trình giao thông đang bước vào giai đoạn phát triển mới, với quy mô đầu tư lớn hơn, yêu cầu cao hơn và mức độ cạnh tranh gay gắt hơn. Những biến động của môi trường kinh tế vĩ mô, cùng với yêu cầu chuyển đổi sang mô hình phát triển bền vững và số hóa, sẽ tiếp tục định hình quỹ đạo phát triển của ngành. Việc nhận diện đầy đủ các xu hướng và thách thức này có ý nghĩa quan trọng trong việc xây dựng các định hướng chiến lược, chính sách quản lý và giải pháp nâng cao hiệu quả đầu tư xây dựng công trình giao thông trong giai đoạn tới.

4.1.2 Định hướng hoàn thiện quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông

4.1.2.1 Định hướng chung về cải cách quản lý thuế

Chiến lược cải cách hệ thống thuế đến năm 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 508/QĐ-TTg đã xác lập những định hướng cơ bản, mang tính chiến lược và dài hạn đối với công tác quản lý thuế ở Việt Nam. Cải cách quản lý thuế trong giai đoạn mới được định hướng theo hướng hiện đại, minh bạch, hiệu quả và lấy người nộp thuế làm trung tâm, nhằm vừa bảo đảm nguồn thu bền vững cho ngân sách nhà nước, vừa thúc đẩy tuân thủ thuế tự nguyện, phù hợp với tiến trình xây dựng Chính phủ điện tử, Chính phủ số và hội nhập quốc tế.

4.1.2.2 Định hướng cải cách quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông

Trong bối cảnh đẩy mạnh cải cách hệ thống thuế theo hướng hiện đại, minh bạch và hiệu quả, cải cách công tác quản lý thuế đối với doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn Hà Nội cần được đặt trong tổng thể chiến lược cải cách quản lý thuế quốc gia, đồng thời gắn với đặc thù của Thủ đô trung tâm chính trị, kinh tế, tài chính và đầu mối triển khai nhiều dự án hạ tầng giao thông trọng điểm có quy mô lớn, kỹ thuật phức tạp và nguồn vốn đa dạng. Định hướng cải cách quản lý thuế trong lĩnh vực này không chỉ nhằm bảo đảm thu đúng, thu đủ, thu kịp thời cho ngân sách nhà nước mà còn hướng tới mục tiêu nâng cao mức độ tuân thủ tự nguyện của doanh nghiệp, tạo môi trường đầu tư minh bạch, ổn định và bền vững cho phát triển hạ tầng giao thông đô thị.

4.2. Giải pháp tăng cường quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội.

Thứ nhất, giải pháp về chính sách thuế và cơ chế phối hợp liên ngành

Thứ hai, giải pháp về cán bộ công chức thuế và nguồn nhân lực quản lý

Thứ ba, giải pháp về chức năng quản lý và quy trình nghiệp vụ

Thứ tư, giải pháp về ý thức tuân thủ thuế

Thứ năm, giải pháp về công nghệ số, cơ sở vật chất và hệ thống dữ liệu

4.3. Khuyến nghị

4.3.1 Khuyến nghị với cơ quan quản lý nhà nước

4.3.1.1 Khuyến nghị đối với Ủy ban nhân dân thành phố/tỉnh và Ban Quản lý dự án đầu tư công cấp địa phương.

Ủy ban nhân dân cấp thành phố cần đóng vai trò điều phối, kết nối giữa các phòng ban chuyên môn như Phòng Tài chính – Kế hoạch, Phòng quản lý đô thị và Thuế thành phố, nhằm xây dựng cơ chế phối hợp định kỳ trong kiểm tra, giám sát thực tế hoạt động xây dựng trên địa bàn.

4.3.1.2 Khuyến nghị đối với Sở Tài Chính thành phố Hà Nội

Sở Tài Chính cần triển khai cơ chế liên thông dữ liệu giữa hệ thống đăng ký doanh nghiệp, đăng ký đầu tư và hệ thống quản lý thuế. Dữ liệu từ Sở Tài Chính bao gồm cả kết quả lựa chọn nhà thầu, thông tin dự án sử dụng vốn ODA hoặc NSNN cần được đồng bộ với cơ quan thuế để đánh giá mức độ tương xứng giữa quy mô trúng thầu và nghĩa vụ thuế phát sinh.

4.3.1.3 Khuyến nghị đối với Sở xây dựng thành phố Hà Nội

Với vai trò là cơ quan chuyên môn đầu mối về quản lý hoạt động xây dựng, Sở Xây dựng cần phối hợp chặt chẽ với Thuế thành phố/tỉnh để chia sẻ thông tin thường xuyên về các công trình lớn đang được triển khai. Đồng thời cần triển khai hệ thống kết nối dữ liệu giữa giấy phép xây dựng, biên bản hoàn công, hồ sơ nghiệm thu với cơ quan thuế để đối chiếu với dữ liệu kê khai thuế đảm bảo tính thống nhất giữa thực tế thi công và nghĩa vụ tài chính với NSNN

4.3.1.4 Khuyến nghị đối với các cơ quan thanh tra, kiểm toán và tư pháp

Cơ quan Thanh tra xây dựng và Kiểm toán Nhà nước cần tích hợp nội dung kiểm tra việc thực hiện nghĩa vụ thuế của doanh nghiệp xây dựng vào kế hoạch thanh tra chuyên đề định kỳ. Các dự án sử dụng vốn NSNN cần được kiểm toán toàn diện từ khâu đấu thầu, hợp đồng, nghiệm thu cho đến thanh toán và kê khai nộp thuế

4.3.1.5 Khuyến nghị đối với Bộ Tài Chính và Bộ Xây dựng

Việc ban hành Thông tư liên tịch giữa Bộ Tài chính và Bộ Xây dựng là cần thiết nhằm thống nhất cơ chế quản lý tài chính trong hoạt động đầu tư xây dựng, khắc phục tình trạng chồng chéo giữa quy định về quản lý vốn, quyết toán của Bộ Tài chính và quy định về định mức, đơn giá, chi phí xây dựng của Bộ Xây dựng.

4.3.2 Khuyến nghị với doanh nghiệp

Ở góc độ từng doanh nghiệp, trách nhiệm tuân thủ thuế không chỉ là nghĩa vụ pháp lý mà còn là yếu tố quan trọng trong xây dựng uy tín, thương hiệu và năng lực cạnh tranh. Doanh nghiệp cần chủ động hoàn thiện hệ thống quản trị thuế nội bộ, tăng cường ứng dụng công nghệ số trong công tác kế toán - tài chính đảm bảo minh bạch dữ liệu và sẵn sàng chia sẻ thông tin với cơ quan quản lý khi có yêu cầu. Việc này không chỉ giảm thiểu rủi ro pháp lý mà còn giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí, thời gian trong dài hạn. Đồng thời doanh nghiệp nên tích cực tham gia các chương trình tập huấn, đào tạo về chính sách thuế do cơ quan thuế hoặc hiệp hội tổ chức qua đó nâng cao năng lực đội ngũ nhân sự, nắm bắt kịp thời thay đổi pháp luật và hạn chế sai sót trong thực thi.

KẾT LUẬN

Kết quả nghiên cứu mang đến nhiều hàm ý thực tiễn quan trọng cho các nhà hoạch định chính sách thuế, đặc biệt trong bối cảnh quản lý thuế đối với các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông – một lĩnh vực có tính đặc thù cao, đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ giữa chính sách, hành chính và công nghệ.

Trước hết, chính sách và pháp luật thuế cần được thiết kế theo hướng rõ ràng, nhất quán và có thể thực thi cao, đồng thời phù hợp với đặc thù tài chính – kế toán của ngành xây dựng. Việc tăng cường sự đồng bộ giữa chính sách thuế và chế độ kế toán không chỉ góp phần nâng cao tính minh bạch mà còn giúp giảm thiểu sai sót trong kê khai, tính thuế và nộp thuế.

Thứ hai, nâng cao năng lực thực thi của cơ quan thuế là yêu cầu thiết yếu. Điều này bao gồm việc cải thiện trình độ chuyên môn, đạo đức công vụ và kỹ năng giao tiếp của cán bộ thuế; xây dựng môi trường làm việc hiện đại và thân thiện; và thiết lập cơ chế phối hợp hiệu quả giữa các bộ phận chức năng. Đồng thời các chức năng hành chính như thanh tra, kiểm tra, xử phạt và giải quyết khiếu nại cần được thiết kế linh hoạt nhưng đủ mạnh để đảm bảo hiệu lực và hiệu quả.

Thứ ba, các quy trình TTKT và xử phạt cần được chuẩn hóa, công khai nhằm hạn chế sự tùy tiện trong thực thi công vụ. Điều này cũng giúp người nộp thuế nâng cao khả năng dự đoán và chủ động tuân thủ chính sách pháp luật. Bên cạnh đó, CQT phải siết chặt kiểm soát nội bộ tại các khâu rủi ro cao. Công tác giải quyết khiếu nại, tranh chấp thuế cần được hoàn thiện theo hướng tiếp nhận và xử lý kịp thời khách quan.

Thứ tư, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số trong quản lý thuế là xu hướng không thể đảo ngược. Các hệ thống khai báo điện tử, tích hợp dữ liệu và nền tảng hỗ trợ trực tuyến cần tiếp tục được cải tiến nhằm nâng cao khả năng truy xuất thông tin, rút ngắn thời gian xử lý và tạo thuận lợi tối đa cho người nộp thuế.

Cuối cùng, cần có các chính sách hỗ trợ nâng cao ý thức và năng lực tuân thủ thuế của doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Việc tổ chức các chương trình đào tạo, tuyên truyền, hướng dẫn thực hành, cũng như cung cấp công cụ hỗ trợ số hóa sẽ góp phần nâng cao sự chủ động và hợp tác của doanh nghiệp trong việc thực hiện nghĩa vụ thuế.

Mặc dù đạt được những kết quả có giá trị thực tiễn, nghiên cứu này vẫn tồn tại một số hạn chế nhất định. Thứ nhất, phạm vi nghiên cứu chỉ giới hạn trong các doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông tại Hà Nội, do đó kết quả có thể chưa phản ánh đầy đủ bức tranh tổng thể của cả nước, nơi có sự khác biệt đáng kể về điều kiện kinh tế, thể chế và năng lực thực thi thuế.

Thứ hai, phương pháp AHP và SEM-ANN tuy cung cấp độ sâu phân tích cao, nhưng vẫn còn phụ thuộc vào nhận định chủ quan của chuyên gia và người trả lời khảo sát. Mặc dù các biện pháp kiểm soát độ tin cậy và hợp lệ đã được thực hiện, ảnh hưởng của sai lệch phản hồi hoặc phương sai phương pháp vẫn có thể tồn tại.

Thứ ba, các yếu tố hành vi và yếu tố văn hóa tổ chức chưa được đưa vào mô hình nghiên cứu, trong khi đây có thể là những biến số trung gian hoặc điều tiết quan trọng ảnh hưởng đến quản lý thuế.

Trong tương lai, nghiên cứu có thể được mở rộng theo các hướng tăng cường tính khái quát và chiều sâu phân tích. Trước hết là thực hiện nghiên cứu so sánh giữa các địa phương có đặc điểm kinh tế xã hội khác nhau hoặc giữa các ngành kinh tế nhằm kiểm định tính ổn định và khả năng khái quát mô hình quản lý thuế. Qua đó đánh giá mức độ phù hợp của các giải pháp quản lý trong từng bối cảnh cụ thể. Bên cạnh đó, việc tích hợp thêm các biến trung gian hoặc điều tiết vào mô hình phân tích là cần thiết chẳng hạn như mức độ hài lòng của người nộp thuế đối với dịch vụ hành chính thuế, cam kết tuân thủ của lãnh đạo doanh nghiệp, mức độ sẵn sàng chuyển đổi số hoặc văn hóa tuân thủ thuế trong tổ chức. Các yếu tố này có thể làm rõ hơn cơ chế tác động giữa chính sách, công cụ quản lý thuế và kết quả thực thi. Đồng thời nghiên cứu cũng nên áp dụng phương pháp định tính sâu hơn (ví dụ: phỏng vấn sâu, nghiên cứu trường hợp) để khám phá thêm các cơ chế tác động chưa được phản ánh qua số liệu định lượng.