

MỘT SỐ GIẢI PHÁP CHỦ YẾU PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG NÔNG THÔN VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2020

Th.s Nguyễn Thị Tuyết Lan, Th.s Đỗ Thị Thanh Huyền, Nguyễn Thị Phương

Trường Đại học Nông nghiệp Hà Nội

Email: lannguyentqhua@gmail.com

Giao thông nông thôn có vai trò quan trọng trong phát triển nông thôn. Trong những năm qua, mạng lưới giao thông nông thôn Việt Nam có những phát triển mạnh cả về số lượng và chất lượng. Tuy nhiên, còn gặp nhiều khó khăn do thiếu quy hoạch có tính đồng bộ, kinh phí đầu tư rất hạn hẹp và dàn trải, công tác bảo trì không được chú ý, thiếu cán bộ quản lý và kỹ thuật... Để phát huy vai trò của giao thông nông thôn, cần triển khai đồng bộ nhiều giải pháp, trong đó, hết sức coi trọng công tác quy hoạch từ trung ương đến địa phương, tích cực thu hút các nguồn lực xã hội, đầu tư đúng mức cho công tác bảo trì, tăng cường áp dụng các tiến bộ kỹ thuật, chú trọng đào tạo nhân lực cho quản lý trong xây dựng và bảo trì.

Từ khóa: giao thông nông thôn, phát triển giao thông nông thôn.

1. Đặt vấn đề

Giao thông nông thôn (GTNT) là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế xã hội nông thôn (NT), là huyết mạch sống còn của lưu thông hàng hoá, giúp các hộ nông dân, các trang trại cung cấp nông sản cho các cơ sở chế biến, các đô thị và vùng dân cư trong cả nước, thúc đẩy trao đổi hàng hoá và sự phát triển của thị trường NT, góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế, nâng cao đời sống tinh thần vật chất cho người dân NT. Từ khi phát triển kinh tế thị trường, hệ thống giao thông nói chung, GTNT nói riêng được Nhà nước chú trọng quan tâm đầu tư nên có sự phát triển nhanh chóng, thể hiện khá tốt chức năng lưu thông hàng hóa cũng như đóng góp tích cực trong phát triển KT-XH. Mặc dù vậy, hiện nay, GTNT vẫn chưa phủ khắp các vùng NT, có sự chênh lệch đáng kể giữa các vùng trong tiếp cận giao thông, chất lượng đường còn thấp, tỉ lệ đường đất khá cao, đồng thời hệ thống GTNT chưa được quy hoạch đồng bộ... Những vấn đề này đòi hỏi phải triển khai đồng bộ nhiều giải pháp nhằm phát huy vai trò của GTNT, phục vụ đắc lực cho phát triển nông thôn và xây dựng nông thôn mới từ nay đến 2020.

2. Mục tiêu nghiên cứu

Bài viết này nhằm:

- Mô tả thực trạng GTNT Việt Nam;

- Phản ánh những tồn tại cơ bản trong phát triển GTNT ở Việt Nam;

- Đề xuất những giải pháp chủ yếu nhằm thúc đẩy phát triển GTNT trong thời gian tới.

3. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu được tiến hành trên cơ sở chất lọc, tổng hợp, và phân tích các thông tin, dữ liệu từ những tài liệu liên quan, chiến lược phát triển GTNT,... Phương pháp thống kê mô tả được sử dụng nhằm mô tả thực trạng phát triển GTNT ở Việt Nam hiện nay, bao gồm những kết quả đạt được và những tồn tại bất cập, dựa trên những số liệu thống kê đã công bố trong các tài liệu. Đồng thời có những nhận xét, đánh giá của tác giả đối với vấn đề nghiên cứu. Những giải pháp chủ yếu được đề xuất trên cơ sở tổng kết, đúc rút từ các tài liệu kết hợp với quan sát của tác giả.

4. Cơ sở lý luận

GTNT là một bộ phận của cơ sở hạ tầng NT, được hình thành nhằm phục vụ sự đi lại, phát triển sản xuất và giao lưu kinh tế, văn hoá xã hội của các làng xã, thôn xóm. GTNT là nhân tố thúc đẩy phát triển kinh tế – xã hội NT. Về kinh tế, nó đẩy nhanh tốc độ phát triển kinh tế của khu vực NT, tăng sức hút vốn đầu tư trong và ngoài nước cho nông nghiệp, NT, mở rộng thị trường, thúc đẩy lưu thông hàng hóa trong khu vực NT. GTNT phát triển có tác động tích

cực đến quá trình thay đổi cơ cấu sản xuất và chuyển dịch cơ cấu kinh tế - xã hội NT, thay đổi cơ cấu lao động và sự phân bố các nguồn lực ở khu vực NT. Không chỉ thế, phát triển GTNT tác động mạnh mẽ đến các ngành, các lĩnh vực sản xuất kinh doanh ngoài nông nghiệp ở NT, là tiền đề và điều kiện cho phân bố lại dân cư, lao động và lực lượng sản xuất trong các ngành và lĩnh vực ở NT. Về mặt xã hội, phát triển GTNT kích thích kinh tế nông hộ, tăng thu nhập cho người dân, góp phần xoá đói, giảm nghèo, làm thay đổi bộ mặt NT, nhờ đó giảm được dòng di dân tự do từ NT ra thành thị, nâng cao văn hoá, sức khoẻ và mở mang dân trí cho cộng đồng cư dân NT.

Giao thông nông thôn chủ yếu là đường bộ, cầu cống, bến, cảng phục vụ cho nông nghiệp, nông thôn. Phát triển GTNT không chỉ là xây dựng và phát triển mạng lưới và các phương tiện vận tải, mà còn bao hàm cả việc nâng cao chất lượng hệ thống giao thông, quản lý, khai thác và bảo trì các công trình giao thông, trên cơ sở quy hoạch đồng bộ hệ thống giao thông trong từng vùng NT và cả nước, thực hiện tốt chức năng và nhiệm vụ của giao thông trong quá trình phát triển kinh tế xã hội vùng NT.

5. Kết quả nghiên cứu

5.1 Thực trạng phát triển GTNT

5.1.1 Những kết quả đạt được

Mạng lưới GTNT

Nhìn chung, mạng lưới GTNT đã được chú ý đầu tư và phát triển. Tính đến giữa năm 2011, cả nước có 8.940 xã có đường ô-tô đến trụ sở UBND xã, chiếm 98,6% tổng số xã cả nước, trong đó có 8.803 xã có đường đi lại được quanh năm; 7.917 xã có đường ô-tô đến trung tâm được nhựa hóa, bê-tông hóa là, chiếm 87,3% (tăng 17,2% so với năm 2006). Đặc biệt, đường đến các thôn, bản miền núi cũng được các cấp chính quyền quan tâm thích đáng, hiện có 89,5% thôn, bản có đường ô-tô có thể đi đến. So với năm 2005, tổng số chiều dài km đường GTNT tăng thêm 34,811km, trong đó đường huyện tăng thêm 1.563km, đường xã tăng 17414 km và đường thôn, xóm tăng 15835 km (Nguyễn Ngọc Đông- thứ trưởng Bộ GTVT). Đây là điều kiện rất quan trọng để giúp khu vực NT phát triển kinh tế và nâng cao khả năng giao lưu về sản xuất, văn hoá, giáo dục,... cho người dân.

Trong giai đoạn 2001-2010, hệ thống GTNT đã có bước phát triển nhanh chóng cả về số lượng và chất lượng, phục vụ cho hơn 70% dân số, việc đi lại, tiếp cận các dịch vụ thiết yếu của người dân được cải thiện. Hiện cả nước có 272.861km đường

GTNT, trong đó đường huyện khoảng 47.562 km (chiếm 14,3%), đường xã 148.278 km (chiếm 44,58%), đường thôn xóm 77.022 km (chiếm 23,12%). Ngoài ra, mạng lưới đường thủy với hệ thống kênh rạch dày đặc, hàng trăm nghìn km cầu, đường được xây dựng mới, phục hồi và nâng cấp. GTNT chiếm tới 82% tổng mạng lưới đường bộ toàn quốc... Trong giai đoạn này, cả nước đã xây dựng, làm mới được hơn 37.200 km đường GTNT, sửa chữa, nâng cấp gần 135.000 km đường các loại, làm mới 14.000 cầu bê tông cốt thép để thay thế cầu khi, cầu gỗ ở vùng đồng bằng sông Cửu Long và miền núi, phục vụ đắc lực cho sự đi lại của người dân. Đồng thời, chất lượng đường được nâng cao với tỷ lệ mặt đường được rải nhựa, thâm nhập nhựa hoặc bê tông xi măng, trong khi đó số đường đất giảm xuống nhiều.

Vốn đầu tư cho GTNT

Trong những năm qua, vốn đầu tư cho GTNT khá đa dạng, được huy động từ nhiều nguồn: Ngân sách Trung ương, ngân sách địa phương (chiếm khoảng 50% phần dành cho cơ sở hạ tầng GT của các tỉnh); vốn ODA (các chương trình hạ tầng NT dựa vào cộng đồng của WB, Chương trình giảm nghèo miền trung của ADB hay GTNT của Ngân hàng thế giới WB); vốn huy động của doanh nghiệp, tín dụng và của cộng đồng nhân dân.

Theo số liệu của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, các nguồn vốn đầu tư cho GTNT trong mười năm qua ước tính khoảng 170-180 nghìn tỷ đồng, trong đó ngân sách nhà nước chiếm khoảng 70% tổng nguồn vốn được huy động. Vốn huy động từ cộng đồng, doanh nghiệp chiếm khoảng 10- 15% tổng nguồn vốn, kể cả việc huy động từ đóng góp của cộng đồng dân cư để đầu tư. Ngoài ra các địa phương còn huy động từ các nguồn khác như thu phí sử dụng đất, thu xổ số kiến thiết... Bộ GTVT đã tìm kiếm và huy động được tổng số vốn từ nguồn ODA là 749 triệu USD, tương đương 14.980 tỷ đồng, nguồn vốn từ ngân sách và các nguồn huy động khác đạt 86.796 tỷ đồng. Giai đoạn từ năm 2003 đến năm 2010, có 749 dự án đường GT đến trung tâm xã đã được triển khai ở các vùng Trung du và miền núi Bắc Bộ; đồng bằng sông Hồng; duyên hải miền trung; Tây Nguyên; Đông Nam Bộ và đồng bằng sông Cửu Long. Vốn đầu tư của các dự án này được huy động chủ yếu từ nguồn trái phiếu Chính phủ, khoảng 32.951 tỷ đồng. Ngoài ra, nhiều địa phương đã lồng ghép các nguồn vốn khác trên địa bàn để thực hiện.

5.1.2 Những tồn tại, bất cập trong phát triển GTNT

Mạng lưới đường GTNT chưa phủ khắp

Tuy có sự gia tăng mạnh mẽ về số lượng, nhưng mạng lưới đường GTNT còn nhiều hạn chế, yếu kém. Hệ thống đường GTNT chưa được phủ kín và chưa có sự kết nối liên hoàn từ hệ thống đường tỉnh, đường huyện xuống xã, thôn; nhất là đối với vùng sâu, vùng xa, miền núi, giáp biên giới, hải đảo. Thực tế, hệ thống này chưa đáp ứng nhu cầu đi lại, chưa theo kịp với tốc độ phát triển và tiềm lực của các vùng NT. Theo số liệu trong Chiến lược phát triển GTNT Việt Nam đến 2020, mật độ GTNT cả nước rất thấp (0,59km/km²); trong đó mật độ đường huyện chỉ là 0,14km/km², đường xã là 0,45 km/km², và có sự chênh lệch lớn giữa các vùng, miền: mật độ đường vùng đồng bằng sông Hồng cao nhất, gấp 7 lần so với vùng Tây Nguyên.

Ngoài ra, vẫn còn những vùng chưa có đường GT. Tính đến cuối năm 2010, cả nước vẫn còn 149 xã chưa có đường ô tô đến trung tâm xã, tập trung ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long, vùng Bắc Trung Bộ và ven biển miền Trung. Tuy nhiên, vùng Đồng bằng sông Cửu Long do đặc điểm là vùng sông nước, các xã tại các địa phương vùng sâu, vùng xa chưa có đường này vẫn có khả năng tiếp cận thông qua các phương tiện ghe, thuyền và bằng đường sông là chính. Nhưng những vùng khác, các xã vùng sâu, xa, đặc biệt khó khăn chỉ tiếp cận được trong mùa khô.

Chất lượng đường GTNT chưa cao

Tuy mạng lưới giao thông đã được chú ý phát triển, nhưng chất lượng đường còn kém cả về nền và hệ thống công rãnh thoát nước. Chất lượng mặt đường xấu, tỷ lệ mặt đường bê tông, thảm nhựa còn thấp, chủ yếu là đường cấp phối và đường đất chiếm trên 70%, gây khó khăn cho đi lại và vận chuyển hàng hóa vào mùa mưa. Hiện nay đa số đường GTNT sử dụng các vật liệu xây dựng truyền thống như: cấp phối đá dăm (chiếm 32,34%), nhựa

(14,31%) và bê tông xi măng (14,6%), đường đất chiếm tỷ lệ cao khoảng 43%. Mặt khác, tỉ lệ rải mặt đường ở các vùng không đều, các vùng phát triển ở khu vực đồng bằng, ven biển có tỉ lệ đường được rải mặt (tính riêng đường huyện và xã) cao hơn cả, các vùng kém phát triển tỉ lệ đường rải mặt thấp, đường đất chiếm tỉ lệ còn cao. Với hệ thống đường thôn, xóm, tỉ lệ đường được trải mặt nhựa và bê tông xi măng chỉ chiếm khoảng 26,0%, còn lại là các loại đường đá dăm, cấp phối, đất; đặc biệt là tỉ lệ đường đất và khác còn rất lớn (chiếm khoảng 53,74 %).

Tình trạng đường xuống cấp ngày càng nghiêm trọng, nhiều tuyến đường phía Bắc thường sụt lở vào mùa mưa bão, phía Nam ngập lụt chỉ đi được vào mùa khô. Đường giao thông thôn, bản còn khó khăn hơn nhiều, nhất là vùng núi, vùng sâu, vùng xa. Công tác quản lý, khai thác, duy tu, bảo dưỡng công trình sau khi xây dựng đưa vào khai thác chưa được chú trọng, nên chất lượng công trình nhanh xuống cấp, hiệu quả thấp. Đầu tư xây dựng, phát triển GTNT thiếu tính kế hoạch, dàn trải, thời gian thi công bị kéo dài và gây nợ đọng; nhiều địa phương coi nhẹ quản lý kỹ thuật dẫn tới một số công trình không đảm bảo kỹ thuật. Nhiều tuyến tải trọng bị hạn chế do cầu yếu hoặc thiếu các công trình thoát nước, nhiều xã đã có đường đến trung tâm, nhưng không đảm bảo đi lại thông suốt và an toàn quanh năm. Nhiều tuyến đường qua sông suối chưa có cầu hoặc sử dụng cầu tạm, tràn. Tiêu chuẩn kỹ thuật thấp, quy mô đường còn nhỏ hẹp, hầu hết đường chỉ có 1 làn xe, an toàn GTNT còn nhiều bất cập như thiếu hệ thống biển báo, tình trạng hành lang an toàn giao thông đường bộ bị lấn chiếm, phơi rơm rạ, bề rộng mặt đường hẹp, tầm nhìn người lái xe ngắn, nhiều dốc cao và nguy hiểm, chất lượng công trình còn thấp, tải trọng thấp, chưa đồng bộ trong thiết kế cầu cống và đường, nên chưa đáp ứng được nhu cầu ngày càng tăng của các phương tiện

Bảng 1: Tỷ lệ kết cấu mặt đường GTNT toàn quốc và 6 vùng (Đường huyện và đường xã)

TT	Vùng	Nhựa, BTXM	C.phối	Đ.dăm	Đất	Khác
1	Vùng ĐBSH	52.72	14.65	10.71	19.00	2.92
2	Trung du miền núi phía Bắc	12.44	41.73	0.62	44.95	0.27
3	Vùng BTB và ven biển TB	35.43	26.44	2.08	32.04	4.00
4	Tây Nguyên	23.75	16.45	0.44	51.54	7.81
5	Đông Nam Bộ	14.29	40.65	0.00	41.24	3.82
6	Đồng bằng sông Cửu Long	30.53	25.92	5.50	33.26	4.79
	Toàn quốc	28.91	29.01	3.34	35.34	3.41

Nguồn: Chiến lược phát triển GTNT Việt Nam đến 2020

vận tải có tải trọng lớn và nhu cầu đi lại ngày càng cao của người dân.

Vốn đầu tư ít và thiếu, kinh phí bảo trì thấp

Thực tế cho thấy, khả năng vốn quá thấp so với nhu cầu đầu tư. Năm 2011, nguồn vốn huy động dự tính chỉ đạt hơn một nửa so với yêu cầu đề ra. Do vốn đầu tư thiếu, chưa lồng ghép được giữa các nguồn vốn với nhau nên hiệu quả đầu tư các dự án chưa cao,....

Trong thời gian qua, do vốn đầu tư còn hạn chế và công tác bảo trì không được quan tâm đúng mức (các cấp vẫn chủ yếu ưu tiên cho việc mở đường mới) nên kinh phí dành cho hoạt động này rất thấp (khoảng 4-5% tổng kinh phí đầu tư và bảo trì, mới đáp ứng 20-25% nhu cầu), đã làm cho mạng lưới đường NT bị xuống cấp nhanh chóng do không được bảo trì và cải tạo kịp thời.

Mạng lưới GT chưa được quy hoạch (QH) đồng bộ

Hiện nay, phần lớn các huyện thuộc các tỉnh, thành phố trong cả nước chưa có QH đồng bộ mạng lưới GT trong QH kết cấu hạ tầng NT của phần lớn các địa phương trong cả nước, nên chưa xây dựng được kế hoạch lâu dài để phát triển, dẫn đến việc đầu tư tự phát, chưa có định hướng, ảnh hưởng tiêu cực đến việc nâng cấp, cải tạo và phát triển sau này. Việc quy hoạch chưa đồng bộ gây nhiều khó khăn trong thi công.

Công tác quản lý còn nhiều bất cập

Cơ cấu tổ chức quản lý hệ thống đường GTNT còn nhiều bất cập. Việc quản lý hệ thống GTNT hiện nay chưa có một mô hình quản lý thống nhất, nên còn nhiều bất cập trong quản lý nhà nước, QH và đầu tư xây dựng, phát triển GTNT; thiếu hệ thống số liệu; đội ngũ cán bộ theo dõi, quản lý GT còn yếu về chuyên môn nghiệp vụ, thiếu cán bộ chuyên môn quản lý hệ thống đường huyện trở xuống. Cán bộ phụ trách GT ở các địa phương (đặc biệt cấp xã) yếu về chuyên môn, nghiệp vụ, nên chưa đáp ứng được nhiệm vụ quản lý mạng lưới GTNT. Hệ thống quản lý cấp huyện của nhiều tỉnh hiện chưa có phòng quản lý giao thông riêng, nên chưa đủ lực để tập trung xây dựng, phát triển hệ thống GTNT...

Tóm lại, GTNT Việt Nam trong thời gian qua tuy đã được Đảng, Nhà nước và chính quyền địa phương các cấp quan tâm, nhưng do những khó khăn chung của cả nước, đồng thời chưa có sự nhận thức đúng đắn của các ngành, các cấp, nên hệ thống GTNT chưa thực sự phát triển, chưa đáp ứng tốt các nhu cầu đi lại, trao đổi hàng hóa và phục vụ các nhu cầu khác của đời sống và sản xuất của người dân các vùng NT.

5.2 Một số giải pháp chủ yếu phát triển GTNT

5.2.1 Mục tiêu phát triển GTNT Việt Nam đến 2020

Để GT là một trong những động lực góp phát triển nhanh, bền vững KT-XH nông thôn, đáp ứng Chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng NT mới giai đoạn 2010 – 2020, cần phải phát triển mạnh kết cấu hạ tầng GT, gắn kết mạng lưới GTNT với mạng lưới quốc gia, tạo sự liên hoàn trong cả nước. Chiến lược phát triển GTNT đến 2020 đặt ra mục tiêu phấn đấu 100% xã có đường ô tô đến trung tâm xã, 100% đường huyện, xã đi lại quanh năm; tỷ lệ mặt đường cứng đạt 95%, trong đó bê tông xi măng, nhựa đạt 50%; tất cả đường huyện đều đạt tiêu chuẩn đường từ cấp IV đến cấp V, đường xã đạt tiêu chuẩn đường GTNT loại A; 100% đường huyện, đường xã được bảo trì. Từng bước kiên cố hóa cầu cống trên đường GTNT; xóa bỏ hết cầu khi, đặc biệt ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long. Các bến, bến ngang, cảng sông đến năm 2020 đạt bình quân 1 cảng hoặc bến/xã tại các vùng có thể sử dụng vận tải sông phục vụ vận chuyển hành khách, hàng hóa phục vụ cho nông nghiệp, NT, đặc biệt là hai vùng đồng bằng sông Hồng và đồng bằng sông Cửu Long. Bố trí vốn bảo trì cho 100% đường huyện, tối thiểu 50% đường xã; kết hợp với hệ thống thủy lợi để cải tạo các tuyến vận tải thủy nội địa. Đồng thời, phát triển GT nội đồng để đáp ứng được nhu cầu công nghiệp hóa sản xuất, thu hoạch, chế biến, tiêu thụ sản phẩm nông nghiệp và cơ giới hóa sản xuất nông nghiệp.

5.3 Một số giải pháp

Để thực hiện mục tiêu trên, trong giai đoạn từ nay đến 2020, cần triển khai nhiều giải pháp đồng bộ, trong đó chú ý những giải pháp chủ yếu sau:

- Coi trọng công tác quy hoạch GTNT từ Trung ương đến địa phương. Để tạo thành một hệ thống đồng bộ, phù hợp, công tác quy hoạch phải được đặt lên hàng đầu.

- * Ở cấp Trung ương: Bộ GTVT trên cơ sở Chiến lược phát triển GTNT đã được xây dựng đến năm 2020, cần có quy hoạch phát triển GTNT gắn kết với quy hoạch phát triển GT cả nước, coi trọng các kế hoạch trung hạn, trong đó đặc biệt quan tâm vùng xa, vùng sâu, vùng nhiều người hưởng lợi và ưu tiên đầu tư hệ thống cầu trước, sau mới đến đường.

- * Các địa phương khẩn trương xây dựng quy hoạch GT phù hợp với chiến lược và quy hoạch phát triển KT-XH từng vùng, coi đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng GT phải đi trước một bước trong xây dựng NT mới. Cụ thể, các tỉnh cần xây dựng QH phát

triển và bảo trì GTNT, trình UBND phê duyệt. Sở Quy hoạch Kiến trúc, Sở GTVT phải phối hợp chặt chẽ với các huyện hoàn thành công tác xây dựng, lập QHGT, làm cơ sở triển khai các dự án một cách đồng bộ, tránh sự chồng chéo và đạt hiệu quả. Cấp xã tiến hành lập kế hoạch 5 năm trình lên cấp huyện.

- Huy động các nguồn lực đầu tư cho xây dựng, hoàn chỉnh và nâng cao chất lượng hệ thống GTNT

Nhu cầu vốn xây dựng, nâng cấp và bảo trì cho hệ thống đường GTNT như đã nêu trong Chiến lược phát triển GTNT đến năm 2020 là rất lớn, khoảng 151.404 tỷ đồng. Để đáp ứng nhu cầu này, cần tích cực hơn trong huy động và ưu tiên từ nhiều nguồn khác nhau: ngân sách nhà nước Trung ương và địa phương, vốn ODA, sự đóng góp của người dân và các tổ chức, cá nhân.

* Vốn từ ngân sách: Ưu tiên nguồn vốn trái phiếu Chính phủ để hoàn thành các đường ô-tô tới các trung tâm xã hiện đang khó khăn, hoặc bị cô lập với xung quanh. Thực hiện lồng ghép các chương trình quốc gia, các dự án đầu tư cho nông nghiệp, NT (chương trình 327, dự án tái định canh định cư, xây dựng vùng kinh tế mới, chương trình 135...) để xây dựng củng cố hệ thống GTNT hoàn chỉnh.

* Vốn ODA: Các khoản vay ODA lớn cần tập trung chú trọng vào các dự án hạ tầng có quy mô lớn, hiện đại và đồng bộ, trong đó có hạ tầng GTNT. Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, GTVT cùng các địa phương khi lập kế hoạch hàng năm, 3-5 năm phải ưu tiên bố trí vốn để phát triển GTNT, tích cực thu hút nguồn vốn ODA, gắn với các chương trình của Chính phủ để làm đường GTNT.

Hiện các dự án hạ tầng GT lớn tại NT đang được đầu tư từ nhiều nguồn vốn, của các chương trình khác nhau. Bộ GTVT đang tích cực tìm kiếm thêm nguồn vốn ODA để hỗ trợ cho các địa phương, tiêu biểu như dự án GTNT 3 có tổng mức đầu tư 197 triệu USD (vốn vay của WB), dự án viện trợ không hoàn lại của Bộ Phát triển Vương quốc Anh cho duy tu bảo dưỡng trị giá 48,5 triệu USD; hai dự án xây dựng 82 cầu GTNT của Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản viện trợ không hoàn lại trị giá 80 triệu USD...

* Thực hiện mô hình hợp tác công – tư thu hút các nguồn lực xã hội nhằm huy động vốn cho phát triển GT trong những năm tới. Cần có chính sách khuyến khích, thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước cho GTNT. Hoạt động của JICA đang triển khai một số dự án phát triển cơ sở hạ tầng lồng ghép trong Chương trình hỗ trợ xóa đói giảm nghèo là một điển hình minh chứng cho loại hình thu hút vốn này. Thời gian tới nếu thực hiện những nguyên tắc

PPP phù hợp với tập quán quốc tế, tạo môi trường đấu thầu cạnh tranh, công khai và minh bạch ở Việt Nam, thì các đối tác sẵn sàng tham gia, nên việc huy động nguồn lực bên ngoài 70 – 80 tỷ USD trong 10 năm tới là có thể đạt được. Đây sẽ nguồn lực to lớn đối với ngành giao thông khi tiền lệ cũng như định hướng mô hình này chủ yếu áp dụng trong lĩnh vực xây dựng cầu, đường.

* Tích cực huy động sự đóng góp của người dân, các doanh nghiệp, khai thác quỹ đất; tuyên truyền vận động các hộ dân thấy rõ lợi ích của phát triển GT để tự nguyện hiến đất làm đường mới, mở rộng đường cũ. Thực tế ở một số địa phương, người dân đã nhiệt tình di dời tường rào của gia đình vào sâu bên trong để mở rộng đường thôn xóm. Một người dân ở xã Công Lý, huyện Lý Nhân, tỉnh Hà Nam cho biết “Người dân chúng tôi được bàn bạc, thảo luận rất kỹ về chủ trương làm đường bê tông, con đường mới không chỉ làm đẹp cho nhà mình mà còn giúp cuộc sống bà con thuận lợi hơn nhiều. Khi đã thông suốt rồi thì hiến bao nhiêu đất để làm đường cũng không tiếc”.

Nhân rộng mô hình Nhà nước hỗ trợ vật tư, vật liệu, nhân dân đóng góp công sức. Ở các địa phương, nhất là cấp huyện, bên cạnh đẩy mạnh xã hội hóa, cùng với sự hỗ trợ kinh phí từ ngân sách tỉnh, thành phố, các huyện có thể thực hiện đấu giá sử dụng đất và dành một phần kinh phí thích hợp cho phát triển GT.

* Tăng cường áp dụng tiến bộ kỹ thuật, công nghệ hiện đại trong phát triển GTNT: sử dụng vật liệu sẵn có tại địa phương, các vật liệu thay thế các nguyên vật liệu truyền thống gây ô nhiễm môi trường với giá thành hợp lý, tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp với điều kiện cụ thể của từng vùng, áp dụng công nghệ thi công tiên tiến để xây dựng, đảm bảo chất lượng công trình, tiết kiệm chi phí.

Gần đây vật liệu HRB đã được các nhà đầu tư sử dụng trong làm đường GT. Đây là vật liệu cho phép kết dính trực tiếp với đất tạo ra nền móng bền vững. Giải pháp này có thể thay thế đường nhựa hay bê tông xi măng mà vẫn đảm bảo cường độ chịu tải trọng hợp lý của các đường GTNT, tiết kiệm kinh phí làm đường (chỉ bằng 75% đến 80% so với sử dụng các loại vật liệu khác như bê tông xi măng, đá dăm cấp phối hay đá dăm láng nhựa), góp phần giảm thiểu tác động đến môi trường do tận dụng được các nguồn vật liệu địa phương (đất, cát), hạn chế tối đa hoạt động của các phương tiện vận tải trên công trường như vận chuyển đá dăm hay vận chuyển đất đắp đi.

- Tăng cường kinh phí, quan tâm công tác quản lý

bảo trì đường GTNT.

* Tạo nguồn vốn cố định và bền vững cho bảo trì. Trong ngân sách địa phương phải có danh mục cân đối, bố trí cho công tác quản lý bảo trì. Trước mắt trung ương và địa phương cần hỗ trợ kinh phí bảo trì cho đường huyện và một phần đường xã ở những vùng đặc biệt khó khăn và khó khăn.

* Bộ GTVT sớm ban hành quy định bảo hành, bảo dưỡng cho GTNT cũng như quy định, quy chuẩn cho đường GTNT phù hợp với thực tế hiện nay.

* Tăng cường công tác bảo trì theo kế hoạch, coi đó là công việc bắt buộc giống như phần xây dựng, trong đó cần gắn kết quyền lợi có công trình với trách nhiệm gìn giữ, khai thác, bảo trì thông qua cam kết bảo trì cho các cấp và người hưởng lợi.

* Hình thành đơn vị đầu mối trong quản lý bảo trì đường NT và phân cấp quản lý duy tu, bảo trì.

* Chú trọng đào tạo cán bộ có chuyên môn, nghiệp vụ về quản lý đầu tư, quản lý bảo trì GTNT nhằm phát huy tốt hiệu quả các dự án đã hoàn thành đưa vào khai thác. Đào tạo cán bộ kỹ thuật theo dõi, giám sát, hướng dẫn chuyên môn nghiệp vụ, tập huấn cho các cán bộ xã, huyện phụ trách GT, kết hợp giữa đào tạo với thực hành nhằm nâng cao trình độ quản lý và trình độ kỹ thuật.

- Chú trọng công tác chỉ đạo, quản lý xây dựng và phát triển GTNT

* Bộ GTVT cần chỉ đạo theo dõi chương trình chiến lược, ban hành quy chuẩn, quy mô, chất lượng đường GTNT; quy định, hướng dẫn những tiêu chí, kỹ thuật cụ thể để xây dựng GTNT thống nhất (loại đường, cấp đường, cầu cống cho huyện, xã, liên thôn, liên bản).

* Các tỉnh, thành phố phát động phát triển GTNT, tăng cường làm việc với các huyện, ra các nghị

quyết chuyên đề về GTNT, kiên cố hoá kênh mương, phát triển hệ thống GTNT tại địa phương...

* Tăng cường giám sát từ phía người dân, các tổ chức đoàn thể như Hội Nông dân, Hội Cựu chiến binh... để đảm bảo chất lượng, tiến độ thi công trong quá trình xây dựng GTNT.

* Theo dõi, cập nhật có hệ thống để có những thay đổi và điều chỉnh chính sách cho kịp thời, xây dựng một hệ thống thông tin về GT địa phương để công tác quản lý GTNT ngày càng sát với thực tế.

6. Kết luận

Giao thông nông thôn Việt Nam hiện nay đã có những phát triển mạnh mẽ cả về số lượng và chất lượng, chiếm tới hơn 80% đường giao thông cả nước, được đầu tư từ nhiều nguồn vốn khác nhau cả trong và ngoài nước. Tuy nhiên, hệ thống này chưa phủ khắp các vùng nông thôn, đặc biệt một số vùng sâu, vùng xa chưa có đường ô tô đến xã, chất lượng đường còn thấp, chưa đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân và vận chuyển hàng hóa. Tư duy chú trọng xây mới, ít chú ý đến công tác bảo trì đã làm cho đường GTNT vốn đã thấp về chất lượng nhưng nhanh xuống cấp. Để khắc phục những tồn tại nêu trên, giúp GTNT đảm nhiệm tốt vai trò chức năng của nó trong hệ thống giao thông cả nước, thúc đẩy xây dựng nông thôn mới, một số giải pháp cần được coi trọng triển khai. Đó là, làm tốt quy hoạch giao thông từ Trung ương đến các địa phương, đẩy mạnh huy động các nguồn lực từ ngân sách nhà nước, các tổ chức quốc tế, sự tham gia của các doanh nghiệp và của chính người dân địa phương, quan tâm thích đáng công tác bảo trì, tăng cường sử dụng những vật liệu góp phần giảm chi phí, bảo vệ môi trường, nhưng vẫn đảm bảo chất lượng đường, chú trọng công tác quản lý trong xây dựng và phát triển GTNT. □

Tài liệu tham khảo:

1. Bộ GTVT. Chiến lược phát triển GTNT Việt Nam đến 2020. Hà Nội
2. Quyết định số 491/QĐ-TTg ngày 16-4-2009, Về việc ban hành bộ tiêu chí quốc gia về nông thôn mới
3. Nguyễn Ngọc Đông (2012). Giao thông nông thôn trong công cuộc xây dựng nông thôn mới và hiện đại hóa nông thôn,
<http://www.baomoi.com/Home/ThoiSu/www.nhandan.org.vn/Phat-trien-giao-thong-nong-thon/8588254.epi>
4. Quỳnh Hoa (2012). Xã hội hoá mạnh mẽ để phát triển giao thông nông thôn,
<http://www.baomoi.com/Home/ThoiSu/baodientu.chinhphu.vn/Xa-hoi-hoa-manh-me-de-phat-trien-giao-thong-nong-thon/8318170.epi>
5. Nguyễn Văn Kiên (2004). Xây dựng giao thông nông thôn đáp ứng nhu cầu sản xuất hàng hoá. Tạp chí Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn, số 4/2004. tr. 461 – 462.