

**Nghiên cứu Chiến lược Giao thông nông thôn
Báo cáo cuối cùng, Tập 2**

Tài liệu 2

**TRÁCH NHIỆM THỂ CHẾ VÀ TÌNH HÌNH CẤP
VỐN CHO GIAO THÔNG NÔNG THÔN**

5368-2

22/6/2005

CÁC CHỮ VIẾT TẮT

AADT	Lưu lượng xe hàng ngày bình quân hàng năm
ADB	Ngân hàng Phát triển Châu Á
ADT	Lưu lượng xe hàng ngày bình quân
AusAid	Hỗ trợ Phát triển Quốc tế của Úc
BAR	Các Đường Tiếp cận Cơ bản
CEMMA	Ủy ban Quốc gia về Dân tộc Thiểu số và các Vùng miền núi
CERUPAD	Trung tâm Phát triển và Quy hoạch Đô thị và Nông thôn
CIDA	Cơ quan Phát triển Quốc tế Canada
CPC	Ủy ban Nhân dân Xã
DFID	Vụ Phát triển Quốc tế Anh
DICD	Vụ Phát triển và Hợp tác Quốc tế (Phần Lan)
DPC	Ủy ban Nhân dân Huyện
EDI	Viện Phát triển Kinh tế (của Ngân hàng Thế giới)
EIA	Đánh giá tác động môi trường
EIRR	Tỷ suất nội hoàn kinh tế
EU	Liên minh Châu Âu
FAO	Tổ chức Lương thực và Nông nghiệp của Liên hiệp Quốc
GCOP	Ban Tổ chức và Nhân sự Chính phủ
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GIS	Hệ thống thông tin địa lý
GO	Văn phòng Chính phủ
GoV	Chính phủ Việt Nam
GPS	Hệ thống ưu tiên toàn cầu
HEPR	Chương trình xoá đói giảm nghèo
HQ	Trụ sở
HWRU	Trường Đại học Thủy lợi
IDA	Hợp tác Phát triển Quốc tế (một phần của nhóm Ngân hàng Thế giới)
IFAD	Quỹ Phát triển Nông nghiệp Quốc tế
IFPRI	Viện Nghiên cứu Chính sách Lương thực
IFRTD	Diễn đàn Quốc tế về Phát triển và Giao thông nông thôn
ILO	Tổ chức Lao động Quốc tế
IMT	Các phương tiện vận tải trung gian
JBIC	Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
LFA	Phân tích khung công việc logic
MARD	Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn
MoC	Bộ Xây dựng
MoF	Bộ Tài Chính
MOLISA	Bộ Lao động và Thương binh Xã hội
MoT	Bộ Giao thông Vận tải
MoV	Các phương pháp kiểm tra
MPI	Bộ Kế hoạch và Đầu tư
M&E	Theo dõi và đánh giá
NGO	Tổ chức phi Chính phủ
NPV	Giá trị hiện tại thực
NVP	Giá xe mới
O-D	Điểm đi-điểm đến
ODA	Hỗ trợ Phát triển Chính thức
OECD	Quỹ Hợp tác Phát triển Kinh tế Hải ngoại (hiện nay là JIBIC)
OVI	Chỉ tiêu có thể kiểm tra đối tượng
pcu	Đơn vị xe con
PDARD	Sở Phát triển Nông thôn và Nông nghiệp Tỉnh

PDOF	Sở Tài chính Tỉnh
PDOSTE	Sở Khoa học, Công nghệ và Môi trường Tỉnh
PDOT	Sở Giao thông vận tải Tỉnh
PDPI	Sở Kế hoạch và Đầu tư Tỉnh
PID	Vụ kế hoạch và Đầu tư (Bộ Giao thông vận tải)
PMU	Ban Quản lý Dự án
PMU18	Ban Quản lý Dự án 18 của Bộ Giao thông vận tải
PPC	Ủy ban Nhân dân Tỉnh
PPMU	Ban Quản lý Dự án Tỉnh
PTA	Sở Giao thông vận tải Tỉnh (từ thay đổi của PDOT)
RIDEF	Quỹ Phát triển Cơ sở Hạ tầng Nông thôn (Dự án UNCDF)
RITST	Viện Khoa học và Công nghệ Giao thông vận tải
RRAI	Chỉ số tiếp cận đường nông thôn
RTU	Ban Giao thông Nông thôn của Bộ Giao thông Vận tải
RT1	Dự án Giao thông thứ nhất (Ngân hàng Thế giới tài trợ)
RT2	Dự án Giao thông thứ hai (Ngân hàng Thế giới và DFID tài trợ)
SDC	Cơ quan Hợp tác Phát triển Thụy Sĩ
SIDA	Hỗ trợ Phát triển Quốc tế Thụy Sĩ
TA	Hỗ trợ Kỹ thuật
TDSI	Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải
TRL	Phòng Thí nghiệm Nghiên cứu Giao thông Vận tải Anh
UK	Vương Quốc Anh
UN	Liên Hiệp Quốc
UNCDF	Quỹ Phát triển Vốn của Liên hiệp Quốc
UNDP	Chương trình Phát triển của Liên hiệp Quốc
UNFPA	Quỹ Hoạt động Dân số của Liên hiệp Quốc
UNICEF	Quỹ Trẻ em của Liên hiệp Quốc
US\$	Đô la Mỹ
VITRANSS	Nghiên cứu Chiến lược Giao thông vận tải Quốc gia Việt Nam
VIWB	Cục Đường Sông Việt Nam
VLSS	Điều tra mức sống của Việt Nam
VND	Tiền đồng Việt Nam
VOC	Chi phí khai thác phương tiện
VRA	Cục Đường bộ Việt Nam
WFP	Chương trình Lương thực Thế giới

CÁC THUẬT NGỮ VIỆT NAM

Cấp Phôi	Nguyên vật liệu sỏi/cát vàng tự nhiên
Công Nông	Các xe chở hàng do địa phương làm
Đổi Mới	Cải tổ kinh tế
Xe lam	Xe ba bánh vận chuyển hành khách chạy bằng động cơ
Cầu "khỉ"	Cầu đi bộ làm bằng gỗ một cọc thấy ở vùng Đồng Bằng Sông Cửu Long
Xe đạp kéo	Xe đạp có thể làm những công việc nặng vận chuyển hàng lớn
Xe máy kéo	Xe máy kéo theo xe moóc chở hành khách hoặc hàng hoá

TỶ GIÁ QUI ĐỔI TIỀN TỆ

1USD = 14.000 đồng VN

NỘI DUNG QUYỂN 2

GIỚI THIỆU VỀ TẬP 2

- Tài liệu 1: CUNG - CẦU GIAO THÔNG NÔNG THÔN, CÁC ƯU TIÊN VỀ CÔNG TÁC QUẢN LÝ VÀ ĐẦU TƯ
- Tài liệu 2: TRÁCH NHIỆM THỂ CHẾ VÀ TÌNH HÌNH CẤP VỐN CHO GIAO THÔNG NÔNG THÔN
- Tài liệu 3: CÁC HƯỚNG DẪN VÀ NGUYÊN TẮC LẬP QUY HOẠCH GIAO THÔNG NÔNG THÔN
- Tài liệu 4: CÁC TIÊU CHUẨN KỸ THUẬT VÀ CÔNG TÁC QUẢN LÝ XÂY DỰNG
- Tài liệu 5: BẢO TRÌ ĐƯỜNG NÔNG THÔN
- Tài liệu 6: XÂY DỰNG NĂNG LỰC VÀ THAM GIA QUẢN LÝ GIAO THÔNG NÔNG THÔN CÓ HIỆU QUẢ
- Phụ lục 1: NGHIÊN CỨU CHIẾN LƯỢC GIAO THÔNG NÔNG THÔN
- Phụ lục 2: CƠ SỞ DỮ LIỆU GIAO THÔNG NÔNG THÔN
- Phụ lục 3: TÀI LIỆU THAM KHẢO

Nghiên cứu Chiến lược Giao thông nông thôn
Báo cáo cuối cùng, Tập 2

GIỚI THIỆU
về
TẬP 2

GIỚI THIỆU TẬP 2

Tập 1 của Báo cáo này là sự tổng hợp phát hiện và các khuyến nghị của Nghiên cứu Chiến lược Giao thông nông thôn. Tập 2 này trình bày sự phân tích chi tiết và nguồn gốc của những phát hiện và khuyến nghị.

Tập 2 được cấu thành một bộ gồm 6 Tài liệu cộng thêm 3 Phụ lục. Kết cấu tương tự đã được sử dụng để chuẩn bị các Dự thảo Báo cáo Chuyên đề đầu năm nay. Các Dự thảo Báo cáo Chuyên đề đã cung cấp phương pháp để đánh giá phê phán những phát hiện ban đầu với Chính Phủ và các nhà tài trợ. Các bình luận và ý kiến phản hồi từ quá trình đánh giá để được kết hợp thành Báo cáo Cuối cùng dài hơn và chi tiết hơn.

Có một mức độ lặp lại giữa 6 Tài liệu, nhưng cơ cấu này cho độc giả một sự quan tâm cụ thể trong một lĩnh vực cụ thể của giao thông nông thôn ở Việt Nam để tập trung vào Tài liệu có liên quan. Các Tài liệu này là sự tham khảo chéo.

Tất cả các Tài liệu đi theo cùng một sự bố trí. Chúng bắt đầu với một phân tích về hiện trạng để xác định những vấn đề chính để đạt được sự quản lý hiệu quả hơn chuyên ngành giao thông nông thôn ở Việt Nam. Sau phân tích này là sự trình bày những phát hiện, những đề xuất và những khuyến nghị nhằm giải quyết các vấn đề, và một sự phân tích các nhiệm vụ quản lý có liên quan đối với Bộ GTVT (MoT). Từng Tài liệu kết thúc với các Kết luận mà nó tóm tắt lại Tài liệu và nêu ra biện pháp về sau.

Tài liệu 1: Cung và cầu giao thông nông thôn, và những ưu tiên quản lý và đầu tư

Tài liệu này phân tích nhu cầu về một hệ thống giao thông nông thôn được cải tạo mà sẽ đóng góp hiệu quả vào việc thực hiện các mục tiêu phát triển kinh tế-xã hội và giảm nghèo đói. Tài liệu này đánh giá chính sách quốc gia và khung công việc mang tính chiến lược, và kiểm tra những thay đổi về các điều kiện kinh tế-xã hội trong tám Vùng. Tài liệu đánh giá hiện trạng hệ thống giao thông nông thôn và mức cung ứng phân bổ dịch vụ của hệ thống này, kết luận rằng hệ thống giao thông là thấp nhất trong những Vùng nghèo nhất.

Tài liệu này cung cấp cơ sở để trình bày tổng quát về chiến lược quốc gia để quản lý hiệu quả hơn chuyên ngành giao thông nông thôn. Tài liệu xác định mục tiêu của chiến lược được đề xuất, và thiết lập các thành phần chính với như là kết cấu của bốn ưu tiên quản lý và đầu tư quốc gia:

- i) tiếp tục và tăng cường đầu tư trong việc phát triển hệ thống đường nông thôn, quản lý các nguồn lực khan hiếm một cách hiệu quả để góp phần vào giảm nghèo đói và hội nhập các vùng nông thôn vào nền kinh tế;
- ii) thiết lập việc bảo trì đường bộ nông thôn theo quy hoạch một cách hiệu quả;
- iii) tăng tính sẵn có của các dịch vụ giao thông nông thôn; và
- iv) phát triển mạng lưới rộng các đường nhỏ và các đường mòn, khai thác tiềm năng của đường thủy nông thôn, và phối hợp quy hoạch giao thông với các hoạt động phát triển nông thôn khác.

Do đó, Tài liệu 1 cung cấp khung công việc để kiểm tra chi tiết hơn trong các tài liệu theo sau về những vấn đề các được nêu trong việc thực hiện một chiến lược giao thông quốc gia.

Tài liệu 2: Các trách nhiệm về thể chế và tạo vốn cho giao thông nông thôn

Tài liệu này kiểm tra vai trò, các chức năng, cơ cấu, năng lực và khả năng về giao thông nông thôn của Bộ GTVT và sự tham gia của các cơ quan Chính phủ khác. Tài liệu miêu tả cơ cấu và sự hoạt động của chính quyền địa phương, và xác định các vấn đề về phân cấp các trách nhiệm đối với đường nông thôn. Tài liệu tóm tắt các kế hoạch hiện tại đối với việc cấp vốn trong nước của những đầu tư, và xác định những quan tâm về sự tin cậy quá mức về sự đóng góp của nhân dân. Tài liệu phân tích đầu tư của các nhà tài trợ trong chuyên ngành được phân chia dưới nhiều dạng khác nhau, và xác định sự thiếu phối hợp về hỗ trợ của các nhà tài trợ.

Tài liệu đề xuất vai trò và những chức năng của Bộ GTVT để thực hiện chiến lược tại cấp quốc gia, phát triển năng lực và khả năng của các nhà chức trách địa phương, và quản lý những mối liên hệ với các cơ quan của Chính phủ và các nhà tài trợ. Tài liệu nhấn mạnh nhu cầu để xác định rõ ràng những trách nhiệm quản lý của các nhà chức trách địa phương bằng việc sửa đổi hệ thống phân loại đường nông thôn. Tài liệu đề xuất các vai trò và chức năng của các tổ chức chính quyền địa phương, xác định các cơ cấu được yêu cầu và đưa ra các phương pháp tiếp cận về xây dựng khả năng. Các nhu cầu đầu tư để phát triển các đường bộ nông thôn được so sánh với tính sẵn có các nguồn lực, bao gồm cả những khác biệt theo Vùng. Các biện pháp để huy động các nguồn bổ sung được đánh giá, nhưng nhấn mạnh rằng các nguồn này không được vượt quá những năng lực thực hiện. Nhiệm vụ đối với Bộ GTVT về quản lý chiến lược đầu tư đường nông thôn đã được xác định.

Tài liệu 3: Quy hoạch giao thông nông thôn: các nguyên tắc và hướng dẫn

Tài liệu này kiểm tra các vấn đề quy hoạch được đề cập trong việc thực hiện chiến lược giao thông nông thôn. Tài liệu xác định nhu cầu để quy hoạch tốt hơn tại cấp quốc gia và địa phương nhằm sử dụng hiệu quả hơn các nguồn đầu tư khan hiếm. Quy hoạch mạng lưới đường bộ phải được đưa vào sử dụng như là một quy trình thống nhất trong tất cả các Tỉnh, là điểm bắt đầu để xác định và xếp ưu tiên các nhu cầu đầu tư, và là cơ sở để quản lý mạng lưới hiệu quả hơn. Các phương pháp luận được đề xuất để xếp hạng và lựa chọn các chương trình đầu tư, và để thông báo các quyết định đầu tư, xếp hạng từ các tỷ lệ lợi ích-chi phí đối với việc đánh giá kinh tế lợi ích-chi phí.

Tài liệu đề xuất rằng việc kiểm tra và đánh giá những hiệu quả và tác động của các chương trình đầu tư phải được đưa vào sử dụng như là một quy trình tiêu chuẩn. Tài liệu đưa ra các yêu cầu đối với Bộ GTVT để cải tạo chức năng theo dõi quốc gia về phát triển và mức thực hiện việc phân bổ dịch vụ của hệ thống đường nông thôn. Các quy trình đối với việc chuẩn bị các quy hoạch phát triển giao thông nông thôn 5 năm của Tỉnh và Huyện được trình bày, cùng với một phương pháp tiếp cận được sửa đổi về quy hoạch dài hạn quốc gia tính đến những khác biệt theo Vùng về các nhu cầu, tính sẵn có các nguồn lực từ các nguồn khác nhau và năng lực thực hiện. Phương pháp tiếp cận được giải thích bằng một đánh giá các mục tiêu có thể đạt được đối với việc phát triển hệ thống đường nông thôn trong tám Vùng trong 10 năm tới, được bắt đầu từ phân tích tài chính ở Tài liệu 2.

Tài liệu 4: Các tiêu chuẩn kỹ thuật và quản lý xây dựng

Tài liệu này xác định các tiêu chuẩn thiết kế thích hợp đối với chiến lược đầu tư đường nông thôn quốc gia được đề xuất. Các tiêu chuẩn thiết kế hiện có được xem xét lại, và dự toán chi phí việc khôi phục và nâng cấp đường bộ trong các điều kiện địa hình khác nhau được trình bày. Các khuyến nghị được làm về:

- i) các tiêu chuẩn thiết kế cho các đường có thể được bảo trì với chi phí tối thiểu và cho việc nâng cấp lên các tiêu chuẩn hình học và rải mặt cao hơn;
- ii) việc chấp nhận các tiêu chuẩn này với những thay đổi thuộc vùng trong các điều kiện và các nguyên vật liệu sẵn có;
- iii) sự chuẩn bị một sổ tay hướng dẫn và những hướng dẫn để thiết kế các cầu nhỏ và
- iv) hợp nhất các nhu cầu về môi trường và an toàn vào việc thiết kế các đường nông thôn.

Tài liệu tranh luận nhu cầu đối với các tiêu chuẩn thiết kế kỹ thuật và những hướng dẫn cho CSHT giao thông cấp thấp hơn và các đường thủy nông thôn như là một phần của biện pháp tăng tính hữu ích của chúng. Tài liệu phác thảo những nội dung được đề xuất về các tiêu chuẩn và hướng dẫn. Chú ý tới các vấn đề quản lý xây dựng sẽ góp phần vào việc sử dụng hiệu quả các nguồn lực, đặc biệt: thực hiện theo đúng các tiêu chuẩn quốc gia; nhằm vào việc định giá thấp thiết bị xây dựng; phát triển sự tham gia của các nhà thầu khu vực tư nhân, và thúc đẩy việc sử dụng các phương pháp dựa vào lao động.

Tài liệu 5: Bảo trì đường nông thôn

Tài liệu này tập trung vào nhu cầu thiết lập việc bảo trì các đường nông thôn được quy hoạch hiệu quả. Tài liệu trình bày luận chứng về việc giữ vững được các lợi ích của đường tiếp cận được cải tạo, tránh lãng phí các nguồn lực, và tính hiệu quả chi phí. Tài liệu đề xuất những định nghĩa được chấp nhận ở Việt Nam đối với các tiêu chí bảo trì khác nhau, và trình bày một phương pháp luận đơn giản để ước tính các chi phí bảo trì tại cấp mạng lưới và hệ thống như là cơ sở cho việc phân tích kinh tế và tài chính. Những hạn chế gây ra bởi các kế hoạch quản lý hiện nay và các quy trình thực hiện bảo trì đường được xác định là chữa bệnh hơn phòng bệnh.

Tài liệu trình bày các đề xuất về một chương trình quốc gia để thiết lập việc bảo trì các đường nông thôn được quy hoạch hiệu quả. Tài liệu đưa ra làm thế nào việc bảo trì phải được tổng hợp thành một hệ thống quy hoạch và quản lý mạng lưới. Tài liệu kiểm tra sự phát triển năng lực quản lý bảo trì, gồm những vai trò của Bộ GTVT và các nhà chức trách địa phương, tầm quan trọng về sự tham gia của nhân dân, và nhu cầu để tạo "văn hoá bảo trì".

Tài liệu 6: Xây dựng năng lực và sự tham gia để quản lý hiệu quả đường nông thôn

Việc thực hiện chiến lược giao thông nông thôn được đề xuất yêu cầu nỗ lực xây dựng năng lực cấp quốc gia và địa phương để phát triển khả năng về các khía cạnh cấp vốn, quy hoạch, thiết kế, thực hiện, bảo trì, khai thác, kinh tế và xã hội về hiệu quả quản lý chuyên ngành này.

Đạt được sự quản lý quốc gia hiệu quả hơn chuyên ngành có các chức năng rất riêng khác với các chuyên ngành giao thông khác, là một thử thách đối với Bộ GTVT. Tài liệu yêu cầu phát triển các kỹ năng mới, khả năng và các phương pháp làm việc, và tạo ra năng lực vốn có. Xây dựng năng lực tại cấp địa phương nơi mà 61 Tỉnh, gần 500 Huyện và khoảng 9.000 Xã được lôi kéo vào việc quản lý giao thông nông thôn

cũng là một thử thách lớn. Tài liệu yêu cầu việc tạo ra các cơ cấu thích hợp, và một loạt các phương pháp theo giai đoạn để phát triển các khả năng thực tế về các khía cạnh chính về quản lý, công nhận những hạn chế năng lực của các Huyện và các Xã. Vai trò của Sở GTVT Tỉnh (PDOT) mang tính quyết định. Là quan trọng để tạo ra những cơ chế đối với sự tham gia bởi nhân dân, những đại biểu của họ và những giữ tiền khác thuộc địa phương. Tài liệu xác định các bước thực hành và các giai đoạn tiến triển theo hướng đạt được sự tham gia lớn hơn về quản lý giao thông nông thôn, công nhận rằng nó là một quá trình giữa các ngành lâu dài liên quan đến những thay đổi về thể chế.

Phụ lục 1: Nghiên cứu chiến lược giao thông nông thôn

Phụ lục này tóm tắt tổng quan và mục đích của Nghiên cứu và phương pháp luận để tiến hành nghiên cứu. Phụ lục miêu tả quá trình đánh giá những phát hiện ban đầu thông qua các cuộc họp với các đại biểu của Bộ GTVT, các cơ quan khác của Chính phủ và các nhà tài trợ để thảo luận các Tài liệu Vấn đề dự thảo. Phụ lục liệt kê các tài liệu liên quan do Nghiên cứu đưa ra.

Phụ lục 2: Ngân hàng dữ liệu giao thông nông thôn

Phụ lục này trình bày một ngân hàng dữ liệu quốc gia được phát triển trong suốt thời gian Nghiên cứu. Các số liệu được sử dụng trong phân tích ở một số Tài liệu. Ngân hàng dữ liệu thu thập các thông tin theo Tỉnh, được thu thập đối với tám Vùng quy hoạch kinh tế-xã hội, về các đặc trưng kinh tế-xã hội và về tình trạng phát triển và điều kiện của hệ thống giao thông nông thôn. Các số liệu được sử dụng để đưa ra các chỉ tiêu về mức dịch vụ được hệ thống cung cấp trong mối liên hệ với các nhu cầu giảm nghèo đói và phát triển kinh tế-xã hội, và về quy mô của nhiệm vụ quản lý của các nhà chức trách địa phương. Phụ lục 2 xác định các nguồn và những hạn chế của số liệu, và trình bày thành bảng.

Phụ lục 3: Tài liệu tham khảo

Phụ lục này liệt kê các tài liệu xem xét trong suốt quá trình tiến hành Nghiên cứu Chiến lược này.

MỤC LỤC

LỜI MỞ ĐẦU	1
1. KHUNG CÔNG VIỆC QUỐC GIA	3
1.1 Giảm đói nghèo và phát triển kinh tế xã hội	3
1.2 Chuyên ngành giao thông nông thôn	3
1.3 Những khác biệt giữa các vùng về sự phát triển kinh tế xã hội	5
1.4 Các chương trình và chính sách quốc gia thích hợp	6
<i>Phát triển nông thôn và giảm đói nghèo</i>	6
<i>Cải cách hành chính</i>	6
<i>Dân chủ hoá ở các xã</i>	6
<i>Huy động người dân</i>	6
<i>Cải cách kinh tế</i>	7
<i>Các ưu tiên phát triển giao thông nông thôn hiện nay</i>	7
1.5 Các ưu tiên về quản lý và đầu tư của chuyên ngành	7
2. CÁC THỎA THUẬN VỀ THỂ CHẾ	11
2.1 Bộ GTVT (MoT)	11
2.2 Các cơ quan khác của chính quyền Trung ương	14
2.3 Cơ cấu hoạt động của chính quyền địa phương	15
2.4 Trách nhiệm quản lý giao thông nông thôn	17
<i>Đường bộ nông thôn</i>	17
<i>Các trách nhiệm khác về giao thông nông thôn</i>	19
<i>Phân cấp trách nhiệm</i>	19
2.5 Năng lực và khả năng quản lý giao thông nông thôn	21
<i>UBND Tỉnh</i>	21
<i>Sở GTVT</i>	21
<i>UBND Huyện và xã</i>	22
2.6 Những khác biệt về nhiệm vụ quản lý giao thông nông thôn	23
<i>Nhiệm vụ quản lý của Sở GTVT</i>	23
<i>Nhiệm vụ quản lý của UBND huyện và xã</i>	25
3. CẤP PHÁT VỐN CHO GIAO THÔNG NÔNG THÔN	27
3.1 Nguồn đầu tư trong nước	27
<i>Nguồn lực do Trung ương quản lý</i>	27
<i>Ngân sách của Chính quyền địa phương</i>	27
<i>Đóng góp của người dân nông thôn</i>	28
<i>Quỹ đường bộ</i>	30
3.2 Vấn đề tạo vốn trong nước	30
<i>Những hạn chế về việc huy động các nguồn lực của</i>	
<i>Người dân</i>	30
<i>Thiếu trách nhiệm giải thích về việc sử dụng</i>	
<i>Các nguồn lực</i>	31

3.3	Tình hình cấp vốn tài trợ cho chuyên ngành giao thông Nông thôn	32
	Đầu tư vật chất vào cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn	32
	Sự hỗ trợ của các nhà tài trợ cho việc phát triển Thể chế	36
3.4	Thiếu sự phối hợp hỗ trợ của các nhà tài trợ cho chuyên ngành	39
4.	XÂY DỰNG THỂ CHẾ ĐỂ QUẢN LÝ HIỆU QUẢ GIAO THÔNG NÔNG THÔN	42
4.1	Bộ giao thông vận tải	42
	Vai trò quốc gia và chức năng đề xuất của Bộ GTVT	42
	Quản lý quốc gia về chiến lược giao thông nông thôn	44
	Nâng cao năng lực và khả năng của các nhà chức trách ở địa phương	46
	Quản lý đầu tư của các nhà tài trợ	50
	Quản lý các mối quan hệ với bên ngoài	51
4.2	Vai trò của Ban GTNT thuộc Bộ GTVT (RTU)	53
4.3	Các cơ quan chức trách địa phương	55
	Sự bố trí quản lý cấp địa phương một cách hiệu quả	55
	UBND tỉnh	55
	Sở GTVT	57
	UBND huyện	58
	UBND xã	60
5.	HUY ĐỘNG VÀ SỬ DỤNG CÁC NGUỒN ĐẦU TƯ	62
5.1	Nhu cầu đầu tư và các nguồn lực	62
	Phân tích chi phí đầu tư	62
	Sự sẵn có của các nguồn lực	71
5.2	Sự khác biệt theo vùng và năng lực thực hiện	73
	Sự khác biệt về đầu tư theo vùng	73
	Khả năng sẵn có của các nguồn lực địa phương	74
	Năng lực thực hiện	75
5.3	Huy động các nguồn lực	75
	Nhu cầu đầu tư các nguồn lực bổ xung	75
	Chiến lược huy động nguồn lực	77
5.4	Sự quản lý chiến lược đầu tư đường bộ nông thôn	79
6.	KẾT LUẬN	84

PHỤ LỤC 1: CÁC NHU CẦU ĐẦU TƯ ĐƯỜNG NÔNG THÔN

Bảng 1:	Những khác biệt về nhiệm vụ quản lý giao thông nông thôn của Sở GTVT	22
Bảng 2:	Những khác biệt về nhiệm vụ quản lý giao thông nông thôn của UBND huyện và xã	26
Bảng 3:	Chi phí đầu tư cho các xã không có đường	64
Bảng 4:	Chi phí đầu tư cho đường huyện	65
Bảng 5:	Chi phí đầu tư cho đường xã	66
Bảng 6:	Chi phí đầu tư cho đường tỉnh	67
Bảng 7:	Tổng chi phí đầu tư cho phát triển hệ thống đường nông thôn theo kịch bản 1	68
Bảng 8:	Tổng chi phí đầu tư cho phát triển hệ thống đường nông thôn theo kịch bản 2	69
Bảng 9:	Ước tính các nguồn vốn sẵn có hàng năm để đầu tư Vào các đường nông thôn	72
Hình 1:	Phạm vi của Giao thông nông thôn	4
Hình 2:	Các chức năng về GTNT của Bộ GTVT	12
Hình 3:	Trách nhiệm quản lý đường bộ nông thôn	18
Hình 4:	Đầu tư vật chất của các nhà tài trợ vào chuyên ngành Giao thông nông thôn hiện nay	34
Hình 5:	Các đặc điểm của việc đầu tư hiện nay và dự kiến trong Tương lai của các nhà tài trợ	38
Hình 6:	Đầu tư của các nhà tài trợ vào các tuyến đường nông thôn tại một tỉnh	41
Hình 7:	Chức năng quản lý giao thông nông thôn của Bộ GTVT	43
Hình 8:	Đề xuất về phân loại, trách nhiệm quản lý và nguồn lực Của địa phương đối với đường bộ nông thôn, đường nhỏ Và đường mòn	48
Hình 9:	Các trách nhiệm của Ban GTNT của Bộ GTVT	54
Hình 10:	Các kịch bản đầu tư cho các loại đường khác nhau	63
Hình 11:	Chiến lược đầu tư đường nông thôn	81

LỜI MỞ ĐẦU

Việc thực thi chiến lược giao thông nông thôn quốc gia đòi hỏi phải tạo ra các sắp xếp về thể chế ở địa phương và quốc gia để quản lý hiệu quả chuyên ngành này, và một chiến lược huy động các nguồn lực đầu tư, cùng với những hướng dẫn để áp dụng chúng.

Tài liệu 2 xem xét tình hình phát triển nông thôn quốc gia và đánh giá mức độ phục vụ hiện tại của hệ thống giao thông nông thôn. Tài liệu đề ra mục tiêu của chiến lược giao thông nông thôn nên là phải sử dụng hiệu quả các nguồn lực trong việc khắc phục các trở ngại về tiếp cận đối với việc giảm đói nghèo và phát triển kinh tế- xã hội, và xác định cơ cấu các ưu tiên về quản lý quốc gia và đầu tư để đạt được mục tiêu này. Nó nêu bật các đặc điểm khác biệt của chuyên ngành giao thông nông thôn:

- các trách nhiệm quản lý trực tiếp được phân cấp cho các nhà chức trách ở địa phương.
- việc quản lý giao thông nông thôn là một đầu vào đối với quá trình phát triển nông thôn.
- có những khác biệt cơ bản về điều kiện, nhu cầu và các ưu tiên giữa các vùng.

Các thỏa thuận về cấp phát vốn và thể chế khác với các chuyên ngành giao thông khác. Tài liệu này tập trung vào các vấn đề phải giải quyết trong việc thực thi chiến lược đề xuất này.

Phần thứ nhất của Tài liệu (Chương 1) đưa ra khung công việc cho các phân tích tiếp theo. Nó trình bày tổng quan các chiến lược và chính sách quốc gia thích hợp, và những khác biệt về điều kiện giữa các vùng. Nó định nghĩa giao thông nông thôn và tóm tắt các ưu tiên về quản lý quốc gia và đầu tư đã được trình bày cụ thể trong Tài liệu 1.

Phần thứ hai (Chương 2 và 3) xem xét các thỏa thuận hiện nay về cấp phát vốn và thể chế đối với chuyên ngành. Nó xem xét chức năng, cơ cấu, năng lực và khả năng về giao thông nông thôn của Bộ GTVT, và sự thu hút các cơ quan khác của Chính phủ. Nó mô tả cơ cấu và hoạt động của chính quyền địa phương và xác định các vấn đề trong việc phân cấp trách nhiệm đối với giao thông nông thôn, bao gồm cả những khác biệt giữa các vùng trong nhiệm vụ quản lý. Phần này tóm tắt các thỏa thuận hiện nay về việc cấp phát vốn trong nước cho giao thông nông thôn, và xác định các vấn đề liên quan đến việc đưa quá đáng vào sự đóng góp của người dân. Nó phân tích việc đầu tư của các nhà tài trợ vào chuyên ngành, được cung ứng theo các hình thức khác nhau và xác định thiếu sự phối hợp của các nhà tài trợ.

Phần cuối cùng trình bày các khuyến nghị. Chương 4 xem xét nhu cầu phải xây dựng thể chế. Nó đề xuất vai trò và chức năng của Bộ GTVT để thực thi chiến lược này ở cấp quốc gia, nâng cao công suất và năng lực của các cơ quan chức trách ở địa phương, và quản lý mối quan hệ với các cơ quan của Chính phủ và với các nhà tài trợ. Nó đề xuất vai trò và chức năng của các cơ quan chính quyền ở địa phương, xác định cơ cấu yêu cầu và trình bày các phương pháp để xây dựng năng lực. Chương 5 ước tính nhu cầu đầu tư để phát triển các tuyến đường bộ nông thôn và so sánh nó với nguồn lực hiện có,

bao gồm cả những khác biệt theo vùng. Nó trình bày các biện pháp để huy động thêm các nguồn lực, nhưng nhấn mạnh rằng những biện pháp này sẽ không vượt quá năng lực thực thi, và xác định nhiệm vụ của Bộ GTVT trong việc quản lý chiến lược đầu tư vào giao thông nông thôn.

Phần kết luận tóm tắt các nhận định và các khuyến nghị, chỉ ra đường lối trong tương lai.

1. KHUNG CÔNG VIỆC QUỐC GIA

1.1 Giảm đói nghèo và phát triển kinh tế - xã hội

Đói nghèo là một vấn đề chính của nông thôn Việt nam. Tình trạng đói nghèo ở nông thôn đã giảm nhiều nhưng vẫn còn tồn tại ở khắp nơi trên cả nước, vẫn còn cao ở một số vùng, và tỷ lệ giảm cũng thay đổi lớn giữa các vùng. Sự chênh lệch ngày càng tăng về tăng trưởng kinh tế và điều kiện sống giữa các vùng nông thôn và thành thị là một mối quan tâm của quốc gia. Chính phủ Việt nam (GoV), được sự hỗ trợ của các nhà tài trợ, giành sự ưu tiên rất cao cho việc tiếp tục giảm đói nghèo và cải thiện các điều kiện sống về mọi mặt kinh tế và xã hội, phù hợp với mục tiêu dài hạn của quốc gia về duy trì sự tăng trưởng kinh tế, kết hợp với phát triển kinh tế - xã hội cân bằng. Các phần của chiến lược quốc gia đối với việc giảm đói nghèo và phát triển kinh tế - xã hội là:

Chiến lược Phát triển nông thôn và Giảm đói nghèo

- Hoà nhập các vùng nông thôn nghèo đói hơn vào nền kinh tế
- Tăng năng suất nông nghiệp
- Kích thích công nghiệp hoá ở nông thôn và phát triển các doanh nghiệp vừa và nhỏ
- Tạo ra các cơ hội về việc làm phi nông nghiệp ở các vùng nông thôn
- Cải thiện việc chăm sóc sức khoẻ và giáo dục ở nông thôn

Mức độ phục vụ kém của hệ thống GTNT là một trở ngại đối với việc hoà nhập các vùng nông thôn vào nền kinh tế của địa phương và rộng lớn hơn. Đối với nhiều người dân nông thôn, việc tiếp cận với hàng hoá, các cơ sở và dịch vụ - bao gồm cả các dịch vụ như truyền thông, thông tin, lính dụng và công nghệ - là khó khăn, không tin cậy, mất thời gian và tốn kém. Cải thiện hệ thống GTNT để đem lại khả năng tiếp cận dễ dàng hơn, tin cậy hơn, nhanh hơn và rẻ hơn sẽ kích thích sản xuất nông nghiệp, phát triển kinh tế, tạo công ăn việc làm và tạo điều kiện thuận lợi cho việc cung ứng công tác chăm sóc sức khoẻ và giáo dục tốt hơn. Quản lý hiệu quả chuyên ngành GTNT sẽ góp phần vào việc giảm đói nghèo và cải thiện các điều kiện sống về mặt kinh tế và xã hội ở nông thôn

1.2 Chuyên ngành giao thông nông thôn

GTNT (hình 1) được định nghĩa là sự di chuyển của người dân và hàng hoá trên địa bàn huyện và xã. Hệ thống này bao gồm CSHT GTVT, các phương tiện vận tải và những người tham gia giao thông NT:

- Phản ánh tầm quan trọng của giao thông địa phương trong đời sống kinh tế và xã hội ở nông thôn.
- Tập trung chú ý tới sự cần thiết phải cung ứng khả năng tiếp cận tốt hơn tới và từ các cộng đồng người dân nông thôn, để hoà nhập họ vào nền kinh tế rộng lớn hơn. Khả năng tiếp cận tốt, tới và từ các Trung tâm huyện(HQ), có tính chất quyết định đối với việc đạt được sự hoà nhập này.

- Nhấn mạnh rằng công tác quản lý chuyên ngành GTNT là một đầu vào của quá trình phát triển NT và cần phản ánh tình hình của địa phương và những ưu tiên.
- Nêu bật sự cần thiết phải quản lý hiệu quả ở các cấp tỉnh, huyện và xã

GIAO THÔNG NÔNG THÔN

Giao thông nông thôn là sự di chuyển của người dân và hàng hoá trên địa bàn huyện và xã

HỆ THỐNG GIAO THÔNG NÔNG THÔN

Cơ sở hạ tầng

- Mạng lưới đường bộ nông thôn: đường huyện, đường xã và đường thôn xóm, cầu cống, phà ngang (tĩnh lộ).
- Đường thuỷ nội địa và các công trình bến
- "Cơ sở hạ tầng cấp thấp hơn": các đường nhỏ, đường mòn và các cầu không phải hoàn toàn dành cho các xe cơ giới, mà còn giành cho xe máy, xe đạp và người đi bộ.

Phương tiện vận tải

- Các loại xe do người dân nông thôn làm chủ sở hữu, do chính họ sử dụng, bao gồm các loại xe có tốc độ thấp và thuyền.
- Đi bộ
- Các dịch vụ vận tải nông thôn "cho thuê" trên các tuyến đường bộ và đường thuỷ
- Các loại xe của các thương nhân và cán bộ Nhà nước để cung ứng các dịch vụ kinh tế và xã hội ở các vùng nông thôn.

Người tham gia giao thông

- Người dân nông thôn, những người hưởng lợi mang tính mục tiêu của hệ thống GTNT sau cải tạo.
- Chủ khai thác các dịch vụ vận tải "cho thuê".
- Các cán bộ nhà nước làm việc ở các vùng nông thôn
- Đại diện các tổ chức quần chúng ở các vùng nông thôn.
- Các doanh nghiệp thương mại hoạt động ở các vùng nông thôn.

ĐẶC ĐIỂM

- GTNT là sự di chuyển của người dân nông thôn và hàng hoá của họ và sự cung ứng các đầu vào và cung ứng các dịch vụ cho những vùng nông thôn.
- CSHTGTNT bao gồm các tuyến đường nhỏ, đường mòn, đường thuỷ nông thôn, cũng như hệ thống đường bộ nông thôn.
- UBND ở các cấp tỉnh, huyện và xã có trách nhiệm trực tiếp quản lý hệ thống GTNT. Nhiệm vụ của các cơ quan quản lý Nhà nước là phải cung ứng và bảo trì CSHT GTNT, hoạch định khung điều tiết cho sự hoạt động của các PTVT, để sao cho hệ thống GTNT đáp ứng được các nhu cầu của người tham gia giao thông.

Hình 1: Phạm vi của Giao thông nông thôn

GTNT có đặc điểm rất riêng biệt khác với các chuyên ngành giao thông khác, bao gồm thực chất của các vấn đề về tài chính và thể chế cần được giải quyết. Những đặc điểm khác biệt này cùng với tầm quan trọng của nó đối với việc giảm đói nghèo và nỗ lực phát triển NT, đòi hỏi phải có một đề xuất cụ thể mang tính chiến lược quốc gia để đạt được sự quản lý hiệu quả hơn chuyên ngành GTNT.

Sự hoà nhập hoàn toàn của các vùng nông thôn, vào nền kinh tế của quốc gia cũng đòi hỏi rằng công tác quản lý chuyên ngành này cần được kết hợp với sự phát triển và hoạt động của các chuyên ngành GTVT khác, nhằm đạt được một hệ thống hiệu quả của quốc gia¹, để sao cho:

- i) các vùng nông thôn có được sự tiếp cận tốt với các thị trường quốc tế và thành phố, đối với các sản phẩm của mình.
- ii) nguyên vật liệu thô, các đầu vào cho sản phẩm và các dịch vụ kinh tế, xã hội có thể được cung ứng một cách hiệu quả cho các vùng nông thôn.

Hệ thống đường bộ nông thôn "cốt yếu" được định nghĩa là bao gồm các đường huyện và xã. Việc phát triển hệ thống GTNT cũng cần phải chú trọng tới các tuyến đường tỉnh, vì chúng:

- i) là các tuyến kết nối quan trọng trong mạng lưới đường bộ nông thôn ở nhiều huyện;
- ii) đem lại sự tiếp nối với các cấp cao hơn, tới các trung tâm đô thị và các quốc lộ.

1.3 Những khác biệt giữa các vùng về sự phát triển kinh tế - xã hội

Những khác biệt giữa các vùng

- Địa hình: từ các vùng núi rất cao tới vùng đồng bằng bằng phẳng ven sông, và các dải đất ven biển.
- Tài nguyên thiên nhiên, các cơ hội kinh tế và tiềm năng về nông nghiệp
- Mật độ dân số và cơ cấu định cư
- Người dân tộc thiểu số sinh sống ở các vùng núi, trung du và vùng ĐBSCL.

Có sự khác biệt lớn giữa các vùng về mức độ phát triển kinh tế - xã hội, quy mô và mức độ trầm trọng của tình trạng đói nghèo và mức hoà nhập vào nền kinh tế. Những khác biệt này bắt nguồn từ bốn yếu tố, cá tác động qua lại với nhau, được trình bày ở trên. Mức độ đói nghèo cao nhất ở các vùng núi, trung du, dân cư thưa thớt hơn, với nguồn tài nguyên hạn chế, tại đó tập trung những người nghèo ở vùng ĐBSCL, sản xuất nông nghiệp, nhưng mật độ dân số cao, ở đó tình trạng không có đất đang nổi lên như là một vấn đề cơ bản.

Phân phân tích trong Tài liệu 1 cho thấy rằng hệ thống GTNT hiện nay không thoả đáng để đáp ứng các nhu cầu tiếp cận. Một phần lớn của hệ thống đường bộ nông thôn có tiêu chuẩn thấp, tình trạng xấu và không được bảo trì. Mức độ phục vụ của hệ thống GTNT là thấp nhất ở các vùng nghèo hơn. Đây là những vùng mà tại đó mức độ cô lập là cao nhất, và nhu cầu về hoà nhập vào nền kinh tế địa phương và rộng lớn hơn là lớn nhất. Chúng cũng là những vùng mà, tại đó sự khó khăn trong việc cung ứng GTNT hiệu quả hơn và khả năng tiếp cận sau cải tạo là lớn nhất. Ngược lại, vùng đồng bằng sông

¹ Nghiên cứu chiến lược giao thông Việt Nam (VITTRANSS) đã xác định hệ thống đường bao gồm các cấp một, hai và ba. Cấp thứ ba gồm có đường tỉnh, đường huyện và đường xã.

Hồng với nền kinh tế sản xuất, địa hình vùng đất thấp là chủ yếu, rất đông dân cư lại có một hệ thống đường bộ nông thôn phát triển hơn và dày đặc hơn nhiều so với bất kỳ một vùng nào khác. Hệ thống này đem lại cho người dân nông thôn ở đó một khả năng tiếp cận tự nhiên tốt hơn nhiều tới các cơ sở và các dịch vụ so với cũng khả năng tiếp cận này ở những nơi khác tại Việt nam, mặc dù nó vẫn đòi hỏi phải đầu tư hơn nữa và cải thiện việc bảo trì.

Chiến lược giao thông nông thôn quốc gia cần phải giải quyết những khác biệt rất cơ bản này về các điều kiện, và xét đến sự chênh lệch về:

- i) năng lực về thể chế của địa phương so với nhiệm vụ quản lý GTNT;
- ii) nhu cầu cấp vốn và các ưu tiên đầu tư;

1.4 Các chương trình và chính sách quốc gia thích hợp

Phát triển nông thôn và giảm đói nghèo

Chính phủ Việt nam đang thực hiện các chương trình quốc gia thông qua các bộ khác nhau, nhằm xóa đói giảm nghèo và kích thích phát triển nông thôn. 'Chương trình 135' của Ủy ban dân tộc miền núi trung ương (CEMMA) nhằm mục tiêu dành nguồn đầu tư của Nhà nước cho các cộng đồng người dân ở vùng sâu, vùng xa, được ưu tiên và nghèo, bao gồm cả nhóm người dân tộc thiểu số ở vùng núi và ở vùng ĐBSCL. Các vốn này được đầu tư vào CSHT cấp địa phương, bao gồm các đường bộ nông thôn, cũng như trường học, các kế hoạch thủy lợi và vào đào tạo dạy nghề. Chương trình uỷ thác trách nhiệm thực thi cho các xã.

Cải cách hành chính

Quá trình cải cách hành chính dự kiến là để làm cho chính phủ có hiệu lực hơn, hiệu quả hơn và có trách nhiệm trong việc cung ứng các dịch vụ công cộng. Một phần quan trọng của quá trình này là nhằm phân cấp thêm các trách nhiệm về phát triển cho các nhà chức trách ở cấp tỉnh, huyện và xã. Việc phân cấp này bao gồm cả các trách nhiệm về quản lý GTNT.

Dân chủ hoá ở các xã

Sáng kiến hướng tới dân chủ hơn ở các xã được thể hiện trong Nghị định về "Thực hiện dân chủ ở các xã", có thể được xem như là một phần của quá trình cải cách hành chính, nhằm đạt được sự hoàn thiện "công tác cai quản". Nghị định trình bày khung công việc cho sự tham gia tích cực của người dân và những người đại diện của họ vào công tác lập quy hoạch, ra quyết định, thực hiện, giám sát và điều hành các công việc phát triển nông thôn. Nghị định cũng trình bày các cơ chế phổ biến thông tin, tham khảo ý kiến, ra các quyết định ở địa phương, giám sát và kiểm tra. Nghị định cũng nhấn mạnh việc tăng cường quản lý các công việc phát triển tại xã. Nó phù hợp trực tiếp với các thoả thuận về thể chế để quản lý chuyên ngành GTNT.

Huy động người dân

Việc huy động sức lao động để thực hiện các việc công ích, bao gồm cả việc xây dựng và bảo trì các tuyến đường bộ nông thôn, là một thực tiễn đã được thiết lập, phản ánh sự

năng động tự lực cánh sinh mạnh mẽ của người dân nông thôn. Việc đóng góp ngày công lao động nghĩa vụ còn là chính sách của quốc gia, trong pháp lệnh lao động công ích được sửa đổi, ban hành năm 1999. Người dân nông thôn có nghĩa vụ phải đóng góp 10 ngày công lao động trong một năm, nó được sử dụng cho các công việc về đường bộ, các kế hoạch về thủy lợi, đê kè và các công trình công cộng như trường học và trạm y tế. Hơn nữa, người dân bị dự kiến phải đóng góp vốn, vật liệu và sức lao động bổ sung cho các kế hoạch phát triển ưu tiên.

Cải cách kinh tế

Quá trình cải cách kinh tế (đổi mới) đang diễn ra là cuộc chuyển đổi từ nền kinh tế kế hoạch tập trung sang nền kinh tế thị trường. Việc cổ phần hoá nhiều doanh nghiệp Nhà nước được kết hợp với sự phát triển dần dần của khối tư nhân cạnh tranh, tham gia vào nền kinh tế. Điều này sẽ tác động trực tiếp tới công tác quản lý chuyên ngành GTNT, trong suốt thời gian thông qua việc thu hút thêm nữa các nhà thầu tư nhân, các công ty tư vấn và những người làm dịch vụ vận tải.

Các ưu tiên phát triển Giao thông nông thôn hiện nay

Các ưu tiên đầu tư cho GTNT hiện nay có thể được tóm tắt như sau:

- Ưu tiên quốc gia là phải cung ứng cho tất cả các xã các đường tiếp cận, đi lại được trong mọi điều kiện thời tiết, từ các trung tâm của họ tới trung tâm huyện - được gọi là " Đường tiếp cận cơ bản" (BAR). Điều nhấn mạnh đặc biệt được dành cho việc cung ứng các tuyến đường kết nối, đi lại được trong mọi điều kiện thời tiết tới:
 - i) các xã hiện chưa có đường tiếp cận. Số lượng các xã chưa có đường ô tô đã giảm từ 693 vào cuối năm 1997 xuống còn 515 vào cuối năm 1999.
 - ii) các xã nghèo ở vùng núi, vùng sâu vùng xa và vùng người dân tộc thiểu số.
- Bộ GTVT (MoT) đã đề ra rằng 6% các tuyến đường bộ nông thôn ở mỗi tỉnh cần phải được nâng cấp lên tiêu chuẩn mặt bê tông nhựa hoặc bê tông xi măng, hàng năm từ 1999 đến 2005.
- Các cầu gỗ, dành cho người đi bộ ở vùng Đồng bằng sông Cửu long phải được thay thế bằng các cầu bê tông.
- Chính sách của quốc gia là nguồn lực chủ yếu để phát triển và bảo trì hệ thống GTNT cần phải là sự đóng góp của người dân bằng sức lao động, vật liệu và vốn. Điều này được thể hiện trong lời tuyên bố " dân làm là chính, Nhà nước hỗ trợ", và "phong trào quần chúng phát triển GTNT"
- Bộ GTVT tìm kiếm sự hỗ trợ tiếp tục của các nhà tài trợ để đầu tư vào đường bộ nông thôn.

1.5 Các ưu tiên về quản lý và đầu tư của chuyên ngành

Mục tiêu đề ra của chiến lược GTNT quốc gia, các ưu tiên về quản lý quốc gia và đầu tư để đạt được nó, đã được xác định trong Tài liệu 1. Các ưu tiên này đã đưa ra bối cảnh để phân tích các vấn đề về cấp phát vốn và thể chế trong Tài liệu này.

Mục tiêu của Chiến lược giao thông nông thôn

Để sử dụng các nguồn lực trong việc cung ứng và duy trì một hệ thống GTNT sau cải tạo, nó:

- i) hoà nhập các vùng nông thôn vào nền kinh tế;
- ii) khắc phục các trở ngại về tiếp cận để giảm đói nghèo và phát triển kinh tế - xã hội, trong các điều kiện khác biệt lớn, phổ biến tại các vùng khác nhau của Việt nam;
- iii) được quản lý hiệu quả ở cấp địa phương, với sự tham gia đầy đủ của những người hưởng lợi.

Có bốn ưu tiên quản lý quốc gia về đầu tư, được tóm tắt dưới đây:

1. **Sự tiếp tục và tăng đầu tư vào việc phát triển một hệ thống đường bộ nông thôn sau cải tạo để khắc phục các trở ngại về tiếp cận để giảm đói nghèo và phát triển kinh tế - xã hội phải là điểm cốt yếu của chiến lược.** Nhiệm vụ quản lý của Bộ GTVT là phải góp phần vào việc tiếp tục và tăng sự huy động các nguồn lực, phải xác định và quản lý chiến lược đầu tư nhằm sử dụng hiệu quả các nguồn lực này để đáp ứng các mục tiêu phát triển quốc gia. Việc cung ứng các đường tiếp cận cơ bản (BAR) là cơ sở của chiến lược đầu tư vào đường bộ nông thôn, nhưng nó phải giải quyết toàn bộ hệ thống đường bộ nông thôn và:
 - Áp dụng quy trình quy hoạch mạng lưới đường bộ nông thôn như là có sở để:
 - i) phát triển và xếp thứ tự ưu tiên ở cấp huyện các kế hoạch đầu tư vào đường bộ nông thôn để cung ứng BAR và giải quyết các ưu tiên khác của địa phương;
 - ii) thống nhất và phối hợp ở cấp tỉnh các kế hoạch đầu tư trong mạng lưới đường bộ các huyện;
 - iii) kết hợp việc này với công tác quy hoạch phát triển hệ thống đường tỉnh rõ ràng, để đem lại sự kết nối hiệu quả với cấp cao hơn;
 - Sử dụng hiệu quả các nguồn lực khạn hiếm. Ưu tiên quốc gia cần phải là mở rộng hệ thống đường bộ nông thôn bền vững, tin cậy và đi lại được trong mọi điều kiện thời tiết, càng rộng càng tốt để một số lượng người dân lớn nhất được hưởng lợi, bằng cách:
 - i) áp dụng các tiêu chuẩn thiết kế thích hợp:
 - tiêu chuẩn với chi phí tối thiểu để cung ứng khả năng tiếp cận tin cậy trong mọi điều kiện thời tiết đối với BAR và để giải quyết các ưu tiên khác của địa phương;
 - nâng cấp các tuyến đường huyện và đường tỉnh lên tiêu chuẩn cao hơn, mặt đường nhựa chỉ ở những nơi có hiệu quả và hiệu quả chi phí về mặt kinh tế;
 - cải tạo các tuyến đường tỉnh lên tiêu chuẩn được dải mặt và các đoạn giao cắt hiệu quả nhất về mặt kinh tế;
 - "cải tạo từng đoạn" của tuyến đường bộ trên địa bàn xã và giữa các xã;
 - ii) áp dụng các phương pháp lao động thủ công để tạo việc làm tạm thời cho

những người nghèo, về các công việc xây dựng.

- Giải quyết những khác biệt về nhu cầu và điều kiện giữa các vùng
 - i) ở những vùng nghèo nhất, mà tại đó nhu cầu đầu tư là lớn nhất, nâng cấp các đường huyện và đường xã lên tiêu chuẩn mặt đường nhựa chỉ ở những nơi cần thiết, để cho các nguồn lực có thể được tập trung vào việc cung ứng khả năng tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết, với chi phí tối thiểu, tới trung tâm xã;
 - ii) mục tiêu phân bổ các nguồn lực của Nhà nước và của các nhà tài trợ cho các vùng và các tỉnh nghèo hơn, mà tại đó nhu cầu đầu tư là lớn nhất;
 - iii) điều chỉnh các tiêu chuẩn kỹ thuật để bao gồm cả sự linh hoạt nhằm khai thác các vật liệu xây dựng sẵn có ở địa phương, và đưa ra các hướng dẫn về thiết kế đường bộ nhằm chống đỡ được các điều kiện tự nhiên khác nhau và chống trượt đường với các cơn lũ xuất hiện theo mùa;
 - iv) tại các vùng ven sông, xây dựng các cầu lớn, thay vì các công trình phà, trên các tuyến đường huyện và đường xã, chỉ ở những nơi mà nó có khả năng thành công và hiệu quả về mặt kinh tế;
 - v) tại các vùng núi, vùng sâu vùng xa, xây dựng các tuyến đường bộ dành cho xe máy tới Trung tâm xã, và nâng cấp các tuyến đường mòn để việc đi bộ dễ dàng hơn và an toàn hơn.

2. Cần phải có một chương trình quốc gia do Bộ GTVT quản lý nhằm thiết lập công tác bảo trì theo kế hoạch, hiệu quả mạng lưới đường bộ nông thôn, và phải được ưu tiên cao nhất, nếu như các lợi ích về kinh tế và xã hội của việc tiếp tục đầu tư vào phát triển hệ thống đường bộ nông thôn được duy trì. Đây là một nhiệm vụ dài hạn và đòi một nỗ lực lớn phải xây dựng năng lực cho các nhà chức trách ở địa phương để bảo trì hiệu quả các tuyến đường bộ của họ, như là một phần của công tác quản lý mạng lưới đường bộ nông thôn.

3. Tác động của việc tiếp tục phát triển hệ thống đường bộ nông thôn sẽ được tăng lên bởi sự chú trọng của công tác quản lý quốc gia tới việc cải thiện các dịch vụ vận tải ở nông thôn, thông qua các biện pháp làm tăng các phương tiện vận tải hiện có và khai thác các dịch vụ đáp ứng nhu cầu:

- Rà soát lại và chỉnh sửa khung quy định của quốc gia và địa phương đối với các loại xe cơ giới, nhằm hỗ trợ việc cung ứng các hiệu quả các dịch vụ vận tải ở nông thôn;
- Hỗ trợ việc tiếp tục sử dụng các loại xe có tốc độ thấp;
- Phê chuẩn thực thi một chính sách mới hướng tới sự khai thác an toàn các loại xe có tốc độ thấp, cung ứng các dịch vụ vận tải ở nông thôn;
- Phát triển việc cấp vốn vay tín dụng để mua sắm các loại xe ở nông thôn;
- Đề ra một chính sách nhằm giải quyết tình trạng khả năng bị hạn chế và chi phí cao cho việc vận chuyển tại các vùng núi nghèo.

Điều này đòi hỏi sự phối hợp với các cơ quan khác của chính phủ và các nhà tài trợ về quy định cho các loại xe, cấp vốn vay tín dụng và các chính sách cho vùng núi.

4. Kết hợp công tác quản lý CSHT GTVT sẽ giải quyết chọn vẹn một loạt các trở ngại về tiếp cận và đạt được sự tác động lớn nhất, các ưu tiên quản lý quốc gia đối với Bộ GTVT là phải;

- Đảm bảo rằng tầm quan trọng của CSHTGT cấp thấp hơn và tác động của nó tới những người nghèo được các nhà chức trách ở địa phương đánh giá và thúc đẩy việc thực thi rộng rãi các đầu tư với chi phí thấp vào việc nâng cấp, bằng cách:

- i) soạn thảo các hướng dẫn về quy hoạch và cấp phát vốn, các tiêu chuẩn kỹ thuật;
- ii) tiến hành các chương trình đào tạo quốc gia cho các nhà chức trách ở địa phương;
- iii) khuyến khích sự đầu tư các nguồn lực của nhà nước và của các nhà tài trợ trong các chương trình phát triển nông thôn và giảm đói nghèo.
- Đạt được sự kết hợp quản lý mạng lưới đường bộ nông thôn và mạng lưới đường sông nông thôn ở các vùng ven sông, đặc biệt ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long bằng cách:
 - i) xác định hệ thống phân loại và phân công các trách nhiệm quản lý đối với đường sông;
 - ii) soạn thảo các hướng dẫn về quy hoạch kết hợp, về các tiêu chuẩn kỹ thuật để cải tạo và bảo trì các tuyến đường sông nông thôn;
 - iii) tiến hành các dự án thử nghiệm về quản lý đường sông nông thôn bao gồm cả các quy trình kiểm tra điểm đi, điểm đến đối với việc bù đắp chi phí của người sử dụng các công trình bến
 - iv) tiến hành chương trình đào tạo cho các nhà chức trách ở địa phương.
- Thúc đẩy các quá trình quy hoạch nông thôn, với sự tham gia của cấp thấp hơn, nó phối hợp các việc đầu tư vào GTVT với việc cung ứng các CSHT khác
 - i) cố gắng phê chuẩn thực thi một chiến lược GTNT của các cơ quan của Chính phủ và các nhà tài trợ liên quan đến phát triển nông thôn và của các nhà chức trách ở địa phương;
 - ii) soạn thảo các hướng dẫn về GTVT kết hợp vào quy hoạch nông thôn;
 - iii) nâng cao trình độ của các cán bộ của Bộ GTVT, của các kỹ sư GTVT và các nhà quy hoạch ở tỉnh và nâng cao sự hiểu biết về vai trò của họ phải góp phần vào quá trình phát triển nông thôn do địa phương quản lý.

2. CÁC THỎA THUẬN VỀ THỂ CHẾ

2.1 Bộ GTVT (MoT)

Bộ GTVT (MoT) có trách nhiệm pháp lý về mặt Nhà nước quản lý ngành giao thông nông thôn ở Việt nam, bao gồm cả chuyên ngành giao thông nông thôn. Chuyên ngành giao thông nông thôn này có các đặc điểm khác biệt:

- Trách nhiệm quản lý trực tiếp, bao gồm cả việc huy động các nguồn lực đầu tư trong nước được phân cấp rộng rãi cho các nhà chức trách ở cấp tỉnh, huyện và xã.
- Quản lý giao thông nông thôn là một đầu vào đối với việc giảm đói nghèo và quá trình phát triển nông thôn.
- Có những khác biệt cơ bản về điều kiện, nhu cầu và ưu tiên giữa các vùng.

Vai trò của Bộ GTVT trong việc quản lý quốc gia về giao thông nông thôn khác với các chuyên ngành vận tải khác:

- Bộ không thực hiện các kế hoạch đầu tư cho giao thông nông thôn đơn lẻ.
- Bộ chỉ quản lý rất hạn chế các nguồn lực đầu tư trong nước.
- Một số dự án lớn, được cấp vốn ODA, như dự án GTNT1 (RT1) và dự án GTNT2 (RT2), được thực hiện thông qua các Ban QLDA (PMU) của Bộ GTVT, nhưng các trách nhiệm thực hiện trực tiếp đối với những dự án này hiện nay đang được phân cấp, với vai trò của Ban quản lý dự án là tập trung vào việc quản lý quốc gia, phối hợp và giám sát việc thực thi, kiểm soát toàn bộ tài chính, kiểm tra và báo cáo.

Bộ GTVT chỉ có sự kiểm tra quản lý trực tiếp hạn chế về tình hình phát triển của hệ thống giao thông nông thôn. Vai trò của Bộ là phải hoạch định chiến lược và chính sách quốc gia, đưa ra các chỉ dẫn, quy phạm và đào tạo các cán bộ chức trách của địa phương để thực hiện các trách nhiệm đã được phân cấp của họ, và kiểm tra sự phát triển của hệ thống này tại các tỉnh. Một khía cạnh quan trọng của vai trò này là phải thúc đẩy việc huy động và phân bổ các nguồn vốn đầu tư theo các nhu cầu và ưu tiên của các vùng khác nhau, để giải quyết việc giảm đói nghèo và các mục tiêu phát triển kinh tế-xã hội của quốc gia. Các chức năng thực hiện chủ yếu của Bộ GTVT hiện nay được tóm tắt trong Hình 2.

Trước kia, có thể hiểu được rằng giao thông nông thôn đã nhận được sự quan tâm tương đối hạn chế so với các trách nhiệm khác của Bộ GTVT, vì các ưu tiên khẩn cấp hơn, như việc xây dựng lại mạng lưới quốc lộ. Trong những năm gần đây, Bộ GTVT đã dần dần dành sự chú trọng nhiều hơn cho chuyên ngành này, vì việc giảm đói nghèo và phát triển nông thôn đã nổi lên như một ưu tiên của quốc.

Bộ GTVT thiếu một cơ cấu chặt chẽ để quản lý hiệu quả về mặt quốc gia chuyên ngành giao thông nông thôn. Ngoài một phòng nhỏ với một chức năng hành chính lớn phải thu thập số liệu, năng lực hiện có để giải quyết các vấn đề về giao thông nông thôn bị phân tán trong các Viện, cơ quan và các Vụ khác nhau trong Bộ GTVT, họ cũng có các trách nhiệm đối với các chuyên ngành khác:

Vụ KH & ĐT (PID)

- Cục đường bộ Việt nam (VRA), đã được giao trách nhiệm quốc gia đối với tất cả các loại đường bộ và cầu, nhưng thực tế họ tập trung vào hệ thống quốc lộ của quốc gia
- Cục đường sông Việt nam (VIWB)

Các chức năng quản lý giao thông nông thôn hiện nay của Bộ GTVT

- Xác định các ưu tiên đầu tư quốc gia, đề ra các mục tiêu, và đề xuất các thỏa thuận để huy động các nguồn lực.
- Soạn thảo các quy hoạch phát triển dài hạn (5, 10 và 20 năm) của quốc gia đối với chuyên ngành, bao gồm cả việc tiến hành các nghiên cứu kết hợp.
- Lập các quy hoạch khác để giải quyết các ưu tiên quốc gia cụ thể, như giao thông nông thôn ở vùng núi.
- Lập kế hoạch, đàm phán và quản lý quốc gia các vốn đầu tư tài trợ được phân bổ thông qua Bộ GTVT.
- Phân bổ vốn Trung ương hạn hẹp của Bộ GTVT để đầu tư vào các kế hoạch cụ thể do các nhà chức trách của chính quyền địa phương đề xuất và quản lý.
- Phân loại hệ thống đường bộ nông thôn theo các cấp khác nhau và xác định trách nhiệm quản lý.
- Soạn thảo các tiêu chuẩn kỹ thuật, các đặc điểm kỹ thuật và các quy phạm thực hiện đối với đường bộ nông thôn và cầu, để các nhà chức trách ở địa phương áp dụng.
- Giám sát các Sở GTVT (PDOT).
- Đào tạo cán bộ của các cơ quan chức trách của chính quyền địa phương.
- Dự thảo các quy định của quốc gia, liên quan đến việc khai thác các dịch vụ vận tải, bao gồm cả việc khai thác đó tại các vùng nông thôn.
- Kiểm soát tình hình phát triển hệ thống giao thông nông thôn tại các tỉnh.

Hình 2: Các chức năng về giao thông nông thôn của Bộ GTVT

- Vụ khoa học và công nghệ
- Vụ tổ chức và Vụ pháp chế vận tải
- Viện chiến lược và phát triển GTVT (TDSI), Viện cũng tiến hành công việc tư vấn do các tỉnh đặt làm
- Các Ban quản lý dự án
- Viện nghiên cứu khoa học và công nghệ GTVT (RITST)
- Trường Đại học GTVT và các cơ quan đào tạo khác

Đã có hai chuyển biến mới đây hướng tới việc thiết lập một cơ cấu chất chẽ hơn:

- Ban chỉ đạo về chiến lược phát triển giao thông nông thôn của Bộ GTVT, được thành lập vào đầu năm 1999 và do một Thứ trưởng đứng đầu, đưa ra một cơ chế để phối hợp và quản lý sự đóng góp của các bộ phận khác nhau trong Bộ GTVT cho chính sách và cho việc đưa ra các quyết định.

- Việc chuyển giao phòng giao thông nông thôn của Văn phòng hành chính sang Vụ KH & ĐT, và việc mở rộng nó thành Ban giao thông nông thôn (RTU) lần đầu tiên sẽ cung ứng một năng lực chuyên môn cơ bản nhằm giải quyết cụ thể các vấn đề của chuyên ngành giao thông nông thôn.

Tuy vậy, Bộ GTVT vẫn còn thiếu một khả năng chuyên môn cần thiết để giải quyết hiệu quả các đặc điểm phức tạp và khác biệt của chuyên ngành giao thông nông thôn:

- Trong Bộ GTVT "giao thông nông thôn" có xu hướng đồng nghĩa với "đường bộ nông thôn". Tầm quan trọng của các bộ phận cấu thành khác của hệ thống— đường nhỏ và đường mòn, đường sông nông thôn, các loại xe và các dịch vụ vận tải - chưa được nhận thức đầy đủ.
- Bộ GTVT rất có năng lực về kỹ thuật đường bộ, nhưng lại hướng vào các quốc lộ và các cầu lớn. Kỹ thuật đường bộ nông thôn ít phức tạp hơn về mặt kỹ thuật, nhưng nó đòi hỏi trình độ chuyên môn, ví dụ như trong việc thiết kế hiệu quả- chi phí các tuyến đường có lưu lượng giao thông thấp, quản lý các hợp đồng nhỏ, và bảo trì các mạng lưới đường bộ nhỏ, phân tán.
- Mặc dù Bộ GTVT có các nhà quy hoạch và các nhà kinh tế có kinh nghiệm và được đào tạo tốt, nhưng trình độ chuyên môn về quy hoạch và các vấn đề kinh tế của giao thông nông thôn còn bị hạn chế.
- Năng lực của Bộ GTVT hiện có là ở trong các khía cạnh về quy hoạch và kỹ thuật của chuyên ngành giao thông nông thôn. Bộ thiếu một trình độ chuyên sâu cần thiết về nhiều lĩnh vực để phê chuẩn áp dụng một phương pháp kỳ diệu, giải quyết các vấn đề rộng lớn hơn về thể chế, tài chính và xã hội, chúng được coi là cực kỳ quan trọng, vì quản lý giao thông nông thôn là một đầu vào đối với quá trình phát triển nông thôn.

Các quy phạm quy hoạch và giám sát hiện hành của Bộ GTVT còn chưa đầy đủ để đưa ra những hướng dẫn rõ ràng cho các cán bộ chức trách ở địa phương, hoặc để thông tin cho việc đưa ra các quyết định hợp lý trong tương lai:

- Trọng tâm chính của việc quy hoạch là đề ra các mục tiêu, trên cơ sở thời gian, đối với các thành quả vật chất, không phải xem xét đầy đủ về:
 - i) khả năng chắc chắn có của các nguồn lực đầu tư nhằm đáp ứng các mục tiêu;
 - ii) năng lực của các nhà chức trách ở địa phương, để thực hiện quy mô các công việc có tính mục tiêu.
- Việc kiểm tra và báo cáo tập trung vào các số liệu phát sinh về thành quả vật chất, như chiều dài đường bộ đã xây dựng và số lượng cầu xây dựng được. Các đầu ra vật chất này không được so sánh với:
 - i) các khoản chi tiêu, để đánh giá hiệu quả của các nguồn lực đã đem sử dụng; hoặc
 - ii) các mục tiêu đã đề ra, để đánh giá mức độ hoàn thành kế hoạch.
- Một số mục tiêu hoàn thành được đề ra như là một phần của quá trình quy hoạch - như phải giảm số lượng các xã chưa có đường ô tô và phải xây dựng cho tất cả các xã các tuyến đường bộ đi lại được trong mọi điều kiện thời tiết, tới trung tâm của họ. Nhưng những mục tiêu này rất chung, và chỉ xác định về mức độ cung ứng cơ sở hạ tầng. Không có các mục tiêu, có thể sử dụng được để kiểm soát sự tiếp tục thực hiện việc cung ứng phục vụ của hệ thống giao thông nông thôn².

² Những mục tiêu như vậy có thể bao hàm tỷ lệ mạng lưới đường bộ nông thôn được cải tạo và bảo trì, có tình trạng tốt để cho phép khai thác vận tải hiệu quả quanh năm, và số lượng người dân nông thôn có khả năng tiếp cận tin cậy trong mọi điều kiện thời tiết tới các cơ sở và dịch vụ.

- Việc chuyển giao phân cấp trách nhiệm quản lý và quyền lực đối với hệ thống giao thông nông thôn có hàm ý là sự thay đổi về cách thức làm việc và các ưu tiên của Bộ GTVT:
- Việc hoạch định chính sách và xác định các tiêu chuẩn và quy phạm quốc gia của Bộ GTVT là không đầy đủ để bảo đảm cho các nhà chức trách của chính quyền địa phương áp dụng được chúng, cũng như việc vận dụng không thể được áp đặt một cách đơn giản bằng các hướng dẫn của cấp trên. Bộ GTVT sẽ phải thiết lập các mối quan hệ làm việc của các cơ quan sản xuất, thông qua chúng Bộ trở nên hiệu quả trong việc thúc đẩy các nhà chức trách của địa phương. Điều này đòi hỏi phải tham khảo ý kiến rộng rãi của các nhà chức trách ở địa phương và thu hút họ vào việc đưa ra các quyết định mang tính chất quốc gia, song song với việc hướng dẫn và hỗ trợ của Bộ GTVT.
- Để tạo ra công suất và năng lực ở các tỉnh, huyện và xã nhằm quản lý hiệu quả các trách nhiệm bổ sung của họ, Bộ GTVT sẽ phải:
 - i) tiếp tục làm việc với các thỏa thuận thể chế của địa phương để đánh giá các nhu cầu năng lực của các nhà chức trách ở địa phương và xây dựng các cơ cấu tổ chức thích hợp đối với họ;
 - ii) nâng cao năng lực của Bộ để phác thảo và thực hiện các chương trình đào tạo về các khía cạnh khác nhau của công tác quản lý giao thông nông thôn, cho các quan chức của chính quyền địa phương.

2.2 Các cơ quan khác của chính quyền Trung ương

Các cơ quan khác của chính quyền Trung ương có các mối quan tâm tới chuyên ngành giao thông nông thôn:

- Bộ KH & DT (MPI) và Bộ tài chính (MoF) có các trách nhiệm quốc gia đối với việc lập kế hoạch và quản lý tài chính, họ loại bỏ ranh giới ngành, và bao hàm cả các vấn đề cụ thể liên quan đến phát triển nông thôn và cơ sở hạ tầng.
- Bộ xây dựng (MoC) có vai trò trong việc hoạch định khung thể chế, trong phạm vi đó, các công việc về cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn được đấu thầu và thực hiện.
- Ban tổ chức và nhân sự của Chính phủ (GCOP) có các trách nhiệm đối với việc xác định các thỏa thuận về thể chế để phân cấp, chúng phù hợp trực tiếp với công tác quản lý giao thông nông thôn và các mối quan hệ giữa Bộ GTVT và các nhà chức trách ở địa phương.

Những mối liên hệ này là một phần của quá trình quản lý hành chính Nhà nước bình thường, ở đó một số Bộ có các trách nhiệm quản lý ngành, các Bộ khác lại có các trách nhiệm quản lý liên ngành. Tuy nhiên, một số cơ quan của chính quyền Trung ương có sự tham gia trực tiếp hơn vào chuyên ngành giao thông nông thôn, nó chồng chéo với trách nhiệm quản lý quốc gia của Bộ GTVT:

- i) Ủy ban dân tộc miền núi (CEMMA) hoạt động như một kênh tách biệt để phân bổ và giải ngân các khoản vốn của Trung ương cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn, thông qua Chương trình 135;
- ii) Bộ NN & PTNT (MARD) có liên quan trực tiếp với giao thông nông thôn ở cấp quốc gia, phản ánh sự đóng góp của họ vào quá trình phát triển nông thôn. Bộ NN & PTNT đã xác định một "chiến lược" giao thông nông thôn – một loạt những mục tiêu trên cơ sở thời gian đối với việc cải tạo các tuyến đường nông thôn, chúng khác với những mục tiêu do Bộ GTVT đề ra;

- iii) Bộ NN & PTNT và Bộ KH & ĐT, cả hai Bộ đều hoạt động như là các cơ quan thực thi của Trung ương đối với các chương trình phát triển và cơ sở hạ tầng nông thôn do các nhà tài trợ cấp vốn, chúng bao gồm cả những việc đầu tư vào đường bộ nông thôn.

Có ba vấn đề liên quan cơ bản:

- Sự phân chia các trách nhiệm quản lý quốc gia giữa các cơ quan của chính quyền Trung ương được xác định không rõ ràng và không đầy đủ, nhập nhằng và chồng chéo. Điều này sẽ là trở ngại đối với những nỗ lực nhằm:
 - i) thúc đẩy các nhà chức trách ở địa phương thực thi một chiến lược giao thông nông thôn quốc gia thống nhất;
 - ii) đạt được sự hỗ trợ thích hợp của các nhà tài trợ, phù hợp với chiến lược quốc gia.
- Vốn đầu tư đáng kể của các nhà tài trợ sẽ tiếp tục được phân bổ thông qua các cơ quan khác của Chính phủ. Trừ khi có sự phối hợp hiệu quả của Bộ GTVT, không thì điều này sẽ cản trở việc phê chuẩn áp dụng thống nhất một chiến lược giao thông nông thôn quốc gia, và làm phức tạp quá trình kiểm soát quốc gia về việc thực hiện của chuyên ngành.
- Khi các trách nhiệm Trung ương của Bộ KH & ĐT và Bộ NN & PTNT đối với các dự án do các nhà tài trợ cấp vốn được sao chép lại ở cấp tỉnh, thì trình độ chuyên môn và năng lực kỹ thuật thích hợp trong tỉnh không được sử dụng để thực thi các phần việc về đường bộ nông thôn trong các dự án (vấn đề liên quan này được giải thích chi tiết hơn trong Phần 3.2).

2.3 Cơ cấu và hoạt động của chính quyền địa phương

Về mặt hành chính, nông thôn Việt nam được chia thành:

61 tỉnh, thành

khoảng 490 huyện nông thôn (bình quân 8 huyện/ tỉnh)

khoảng 9.000 xã nông thôn (bình quân 18 xã/ huyện)³

Có các Hội đồng được bầu ra ở các cấp tỉnh, huyện và xã. Những Hội đồng này đề cử ra UBND tỉnh (PPC), UBND huyện (DPC) và UBND xã (CPC) một cách riêng biệt. Các Ủy ban này hoạt động như là các cơ quan thực thi của các Hội đồng.

Nhiều xã được chia nhỏ thành các cụm làng, rõ ràng, nhưng ở một vài vùng núi và trung du, cụm dân cư nhỏ và phân bố rải rác. Mặc dù, làng không phải là một cấp hành chính, nhưng Nghị quyết về thực hiện dân chủ tại các xã đã nhấn mạnh tới việc tăng cường vai trò của làng trong các hoạt động phát triển. Điều này có thể được coi như là một sự chuyển biến hướng tới sự tham gia tích cực hơn của cộng đồng người dân.

Những trách nhiệm của các UBND tỉnh, huyện và xã, hoạt động thay mặt và chịu sự phê duyệt của các Hội đồng của họ được tóm tắt lại như sau:

³ Số liệu năm 1998, các quận và phường đô thị bị loại bỏ. Số liệu chi tiết theo tỉnh trong Phụ lục 2, Tập 2 của Báo cáo này.

Trách nhiệm của các UBND

- UBND tỉnh chịu trách nhiệm về:
 - phát triển kinh tế - xã hội trong tỉnh, phù hợp với pháp luật và các chính sách của quốc gia;
 - lập kế hoạch, ngân sách và thực thi, phù hợp với các quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội;
 - chỉ đạo hoạt động của các Sở ngành dọc trong tỉnh;
 - phối hợp với các chương trình do các nhà tài trợ cấp vốn;
 - kiểm soát và thanh tra các hoạt động của UBND huyện và UBND xã.
- UBND huyện chịu trách nhiệm về:
 - phát triển kinh tế - xã hội trong huyện;
 - lập kế hoạch, ngân sách và thực thi ở cấp huyện;
 - kiểm soát và thanh tra các hoạt động của UBND xã.
- UBND xã chịu trách nhiệm về các hoạt động phát triển kinh tế - xã hội trong xã.

Các Bộ của chính quyền Trung ương được đại diện ở cấp tỉnh bằng các Sở "ngành dọc", bao gồm Sở GTVT (PDOT)⁴, Sở KH & ĐT (PDPI), Sở tài chính (PDOF), Sở NN & PTNT (PDARD),...v.v. Các Sở này cung ứng các phục vụ quản lý về ngành chuyên môn cho UBND tỉnh và chịu sự chỉ đạo của họ, nhưng về mặt kỹ thuật có trách nhiệm giải thích với các Bộ chủ quản của mình. Do đó, các Sở đem lại mối liên kết quan trọng giữa chính quyền Trung ương và chính quyền địa phương.

Do vậy, Sở GTVT cung ứng các phục vụ về chuyên môn cho UBND tỉnh để lập kế hoạch và thực thi các công việc của ngành GTVT trong tỉnh. Sở cũng giám sát và hỗ trợ kỹ thuật cho công tác quản lý giao thông nông thôn của UBND huyện và UBND xã. Khi thực hiện các chức năng này, Sở GTVT cần phải áp dụng các chính sách, định mức, tiêu chuẩn và các quy phạm do Bộ GTVT lập ra.

Việc lập kế hoạch, ngân sách và các quy phạm thực thi ở tỉnh là rất phức tạp:

- Các kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, kế hoạch vốn đầu tư cơ bản và ngân sách hàng năm đều được lập ở tất cả ba cấp quản lý hành chính.
- Tất cả các kế hoạch và ngân sách được lập dưới sự chỉ đạo của cấp cao hơn về các ưu tiên. Điều này bao gồm cả sự chỉ đạo của quốc gia cho các tỉnh.
- Tất cả các kế hoạch và ngân sách do UBND xã lập phải được UBND huyện xem xét lại và phê duyệt, những cái đó do UBND huyện lập phải được UBND tỉnh xem xét lại và duyệt. Sau đó các kế hoạch và ngân sách được gửi về cho Trung ương.
- Sở KH & ĐT phối hợp lập các kế hoạch vốn đầu tư cơ bản và phát triển, Sở tài chính phối hợp lập các ngân sách quản lý hành chính, thay mặt cho UBND tỉnh.
- Các nguồn lực sẵn có để đầu tư cơ bản thì hạn hẹp, UBND huyện và UBND xã chỉ có rất ít các quyền lực để phê duyệt các dự án đầu tư cơ bản mà chúng sử dụng các nguồn lực của chính họ - các nguồn thu để lại và sự đóng góp của người dân.⁵

⁴ Đã tham khảo trong một số tài liệu tiếng Anh, như là cơ quan chức trách về GTVT của tỉnh (PTA). Đây là một cách dịch khác của cùng những từ ngữ trong tiếng Việt.

⁵ Hội đồng nhân dân tỉnh đề ra chính sách đối với việc huy động sự đóng góp của người dân để phát triển cơ sở hạ tầng nông thôn, bao gồm cả những sử dụng được ưu tiên và các mức đóng góp.

UBND huyện và UBND xã trình các kế hoạch đầu tư cơ bản của họ cho tỉnh, nhưng chúng có xu hướng là các "danh mục mong muốn". Chỉ có một phần rất nhỏ của các kế hoạch đề xuất được kết hợp vào kế hoạch đầu tư của tỉnh, và chỉ có rất ít các nguồn lực do tỉnh quản lý được phân bổ, hoặc "ủy thác", cho những kế hoạch này.

- Các quy phạm để quản lý việc thực thi các dự án đầu tư cơ bản được xác định cụ thể trong các quy định của Chính phủ⁶. Các quy định này bao hàm tất cả các cỡ dự án và phức tạp, liên quan đến quy mô của nhiều kế hoạch đầu tư vào giao thông nông thôn. Các UBND huyện và UBND xã chỉ được phép quản lý trực tiếp việc thực thi các dự án có giá trị dưới 500 tr.đ.(35.000 USD). Các dự án nhỏ này có thể được đấu thầu bằng cách chỉ định hơn là bằng việc đấu thầu cạnh tranh.
- Mỗi một cấp UBND có trách nhiệm kiểm soát và thanh tra, hoặc giám sát các hoạt động của các UB cấp dưới hơn. Việc này bao gồm cả việc thanh tra về tài chính và vật chất.

Có hai đặc điểm cơ bản trong hoạt động của chính quyền địa phương:

- Mỗi một cấp quản lý hành chính Nhà nước ở địa phương hoạt động thông qua một quá trình chính thức, phức tạp về chỉ đạo, hướng dẫn và giám sát của cấp trên, được kết hợp với một mức độ linh hoạt để vận dụng các chính sách và hành động nhằm đáp ứng các nhu cầu của địa phương.
- Cơ cấu Đảng và các tổ chức quần chúng (như Hội cựu chiến binh và Hội phụ nữ) cũng tích cực ở các cấp quản lý hành chính khác nhau, và trong thực tế, tầm quan trọng được gắn với việc đạt được sự thống nhất giữa các nhóm tổ chức có ảnh hưởng khác nhau về những quyết định quan trọng.

2.4 Trách nhiệm quản lý giao thông nông thôn

Đường bộ nông thôn

Các trách nhiệm quản lý đường bộ nông thôn được xác định theo cấp loại của chúng, và mới được xác định lại trong Nghị định của Chính phủ về tổ chức quản lý đường bộ, số 167/1999/NĐ-CP, tháng 11/1999, được tóm tắt trong Hình 3. Về mặt lý thuyết, việc phân công trách nhiệm hiện nay là rõ ràng:

Các trách nhiệm quy định về quản lý đường bộ nông thôn

- UBND tỉnh, thông qua Sở GTVT, chịu trách nhiệm về hầu hết các đường tỉnh.
- UBND huyện chịu trách nhiệm về đường huyện và về các đường tỉnh do UBND tỉnh ủy thác cho họ, dưới sự giám sát của UBND tỉnh và với sự hỗ trợ kỹ thuật của Sở GTVT.
- UBND xã chịu trách nhiệm về đường xã, dưới sự giám sát của UBND huyện, và với sự hỗ trợ kỹ thuật của Sở GTVT và UBND huyện.
- UBND xã và các làng chịu trách nhiệm về các "đường" thôn xóm, không được phân loại.

⁶ Xem Nghị định 52/1999/NĐ-CP: Các quy định về đầu tư và quản lý xây dựng, và Nghị định 88/1999/NĐ-CP: Các quy định về đấu thầu.

Loại đường	Định nghĩa	Trách nhiệm về việc phân loại đường bộ	Trách nhiệm quản lý đường bộ
Đường tỉnh	là các trục đường chính trong phạm vi một tỉnh, bao gồm các đường nối các trung tâm hành chính huyện (HQ) với trung tâm hành chính tỉnh, và với các đường trục nối với trung tâm hành chính của các tỉnh lân cận	UBND tỉnh chỉ định các đường tỉnh, trình cho Bộ GTVT để phê duyệt	UBND tỉnh, thông qua Sở GTVT, chịu trách nhiệm về các đường tỉnh. UBND tỉnh, dựa vào các khuyến nghị của Sở GTVT ủy thác việc quản lý một số đường tỉnh cho UBND huyện
Đường huyện	là các đường nối trung tâm hành chính huyện (HQ) với trung tâm hành chính các xã, hoặc cụm xã, và với trung tâm hành chính các huyện lân cận	UBND tỉnh chỉ định các đường huyện	UBND huyện chịu trách nhiệm về các đường huyện
Đường xã	là các đường nối trung tâm hành chính xã với các thôn xóm, và các đường cho xe cơ giới nối các thôn xóm trong xã	UBND huyện chỉ định các đường xã	UBND xã chịu trách nhiệm về các đường xã

Ghi chú: Cũng có một hệ thống các đường "thôn xóm" trải rộng, không được phân loại, nhiều đường này thực sự là các tuyến đường nhỏ hoặc đường mòn, chúng thuộc trách nhiệm của UBND xã và thôn xóm.

Hình 3: Trách nhiệm quản lý đường bộ nông thôn

Trên thực tế, tình hình kém rõ ràng hơn :

- Hệ thống phân loại mới này còn chưa đầy đủ. Nó không định rõ trách nhiệm đối với các đường nối các xã lân cận, hoặc nối các xã với những vị trí quan trọng khác ngoài trung tâm huyện, ví dụ như tới các cơ sở kinh tế, như các trạm xay xát gạo.
- Sự phân loại đường bộ hiện nay không phù hợp với định nghĩa. Trước tiên, nhiều tuyến đường bộ chưa được phân loại lại để phù hợp với hệ thống mới. Quan trọng hơn, các đợt khảo sát thực địa được tiến hành như là một phần của Nghiên cứu chiến lược cho thấy:
 - i) nhiều tuyến đường bộ đem lại sự tiếp cận với bên ngoài từ các trung tâm xã tới trung tâm huyện, hiện nay được phân loại là các đường xã, chứ không phải là đường huyện;
 - ii) có sự không thống nhất giữa các tỉnh trong việc áp dụng hệ thống phân loại đường bộ như thế nào, và ngay cả giữa các huyện trong phạm vi một tỉnh. Một tuyến đường bộ có một chức năng đặc biệt trong một huyện có thể có sự phân loại khác với một tuyến đường bộ có cùng một chức năng ở huyện lân cận.
- Sở GTVT chịu trách nhiệm về việc thực thi các công việc về khôi phục và nâng cấp trên các tuyến đường huyện và đường xã trong các dự án do các nhà tài trợ cấp vốn. Sở GTVT cũng thực hiện các công việc bảo trì trên các tuyến đường bộ của dự án khi việc này được các nhà tài trợ cấp vốn.
- UBND huyện và UBND xã thường bị thu hút vào các công việc trên các tuyến đường bộ cấp cao hơn. Họ có thể được hướng dẫn để thực hiện việc bảo dưỡng thường xuyên, hoặc bị đề nghị đóng góp vào các công việc khôi phục và nâng cấp.

Sự phân công trách nhiệm về đường bộ nông thôn bị lẫn lộn và không phù hợp, nó là một trở ngại đối với việc quản lý thống nhất và hiệu quả hệ thống giao thông nông thôn:

- i) trách nhiệm đối với nhiều tuyến đường bộ nông thôn liên kết không được xác định, hoặc hiểu một cách rõ ràng;
- ii) sự phân công trách nhiệm giữa các cấp hành chính thay đổi khác nhau giữa các tỉnh và trong phạm vi các tỉnh;
- iii) trách nhiệm đối với các nhiệm vụ quản lý khác nhau trên một tuyến đường bộ liên kết đặc biệt có thể là của các cấp hành chính khác nhau;
- iv) trách nhiệm đối với một tuyến đường bộ liên kết đặc biệt có thể thay đổi giữa các cấp hành chính theo từng năm.

Các trách nhiệm khác về giao thông nông thôn

Hệ thống giao thông nông thôn cũng bao gồm cả:

- Các tuyến đường nhỏ và đường mòn: các tuyến đường này thuộc trách nhiệm của UBND xã và các thôn xóm, trừ các tuyến quan trọng có cự ly dài hơn ở các vùng núi, chúng thuộc trách nhiệm của UBND huyện.
- Các tuyến đường sông nông thôn: trách nhiệm quản lý các tuyến đường sông cấp thấp chưa được xác định, và các nhà chức trách ở địa phương ít chú ý tới chúng.
- Các dịch vụ vận tải ở nông thôn: UBND tỉnh có một vai trò trong việc hoạch định khung quy định cho các loại xe ở cấp địa phương.

Phân cấp các trách nhiệm

Hệ thống đường bộ nông thôn "cốt yếu" được xác định là bao gồm các tuyến đường huyện và đường xã. Do đó, UBND huyện và UBND xã có trách nhiệm quản lý trực tiếp chính đối với đường bộ nông thôn. Tuy nhiên:

- Quy mô của nhiệm vụ quản lý được ủy thác cho UBND huyện và UBND xã lớn, so với khả năng và năng lực hiện có của họ, đặc biệt vì:
 - i) UBND xã hiện nay chịu trách nhiệm về một số đường xã, mà chúng cần được phân loại lại thành các đường huyện. Giả định làm việc rằng, UBND xã cũng chịu trách nhiệm về các tuyến đường nối các xã lân cận, hoặc các xã tới các nơi khác ngoài trung tâm huyện. Và họ thường phải đảm nhận một số việc bảo trì các tuyến đường cấp cao hơn;
 - ii) UBND huyện chịu trách nhiệm về một số đường tỉnh do UBND tỉnh ủy thác cho họ, cũng như về các đường huyện. UBND xã sẽ phải dựa vào sự hỗ trợ đáng kể của UBND huyện nếu như họ phải thực hiện hiệu quả các trách nhiệm của họ.
- Mức độ trách nhiệm được phân cấp cho UBND huyện và UBND xã lớn hơn nhiều so với mức quyền lực mà họ được trao:
 - i) họ chỉ có ít quyền lực để phê duyệt các việc đầu tư vào các tuyến đường của họ;
 - ii) họ chỉ có rất ít tác động tới việc xem liệu vốn "ủy thác" của tỉnh cho huyện và xã, được phân bổ cho các tuyến đường mà họ đã xác định là những ưu tiên hay không;
 - iii) họ không định ra chính sách về việc huy động sự đóng góp của người dân;
 - iv) họ có rất ít quyền lực thực thi, cần thiết, hạn chế phải rút ngắn chiều dài tuyến đường được khôi phục hoặc nâng cấp, xây dựng các công trình thoát nước nhỏ ngang rên đường, và các công việc sửa chữa;
 - v) nhìn chung hơn, mức độ xem xét lại, sửa đổi và phê duyệt của cấp cao hơn về các kế hoạch của huyện và xã có vẻ là thừa.

Một nguyên tắc cơ bản của thực tiễn quản lý tốt là trách nhiệm và quyền lực cần phải cân bằng nhau. Sự ít quyền lực được trao cho UBND huyện và UBND xã có tác động ngược lại với các nỗ lực nhằm:

- i) làm cho các cơ quan quản lý hành chính Nhà nước trở thành những người cung ứng các dịch vụ có trách nhiệm giải thích và hiệu quả hơn, đáp ứng các nhu cầu và ưu tiên của địa phương;
- ii) làm tăng sự tham gia của người dân vào quá trình phát triển.

Trong giai đoạn trước mắt, rõ ràng có một rủi ro khi chuyển giao quá nhiều quyền lực cho UBND huyện và UBND xã. Các nỗ lực để nâng cao năng lực và khả năng của họ cần phải được kết hợp với việc ủy thác các quyền lực ngày càng tăng. Đã có những chuyển biến theo hướng này:

- i) Chương trình 135 ủy thác cho các xã được quyền lập kế hoạch và lựa chọn các kế hoạch đầu tư, trao cho họ các quyền lực thực thi lớn hơn;
- ii) một số chương trình cơ sở hạ tầng nông thôn do các nhà tài trợ cấp vốn phân bổ vốn đầu tư cho các huyện và các xã trên cơ sở trọn gói, việc sử dụng các vốn này được quyết định thông qua quá trình lập kế hoạch với sự tham gia ở cấp địa phương, UBND huyện và UBND xã⁷ thực thi các kế hoạch này.

Mặc dù UBND huyện và UBND xã được trao các trách nhiệm quản lý bổ sung, nhưng vai trò của tỉnh vẫn còn quan trọng:

⁷ Dự án Vốn phát triển cơ sở hạ tầng nông thôn (RIDEF) do UNCDF cấp vốn tại tỉnh Quảng Nam là một ví dụ tốt.

- UBND tỉnh, được Sở GTVT tham mưu, phải phối hợp quy hoạch tổng thể và sự phát triển hài hòa, hợp lý của hệ thống đường bộ nông thôn trong tỉnh:
 - i) để bảo đảm sự liên kết xuyên giữa các ranh giới huyện;
 - ii) bởi vì hệ thống này còn được bao gồm cả các đoạn đường tỉnh.
 - iii) để đáp ứng các ưu tiên phát triển kinh tế - xã hội và giảm đói nghèo trong tỉnh.
- UBND tỉnh, được Sở GTVT tham mưu, cần phải bảo đảm rằng, các trách nhiệm quản lý đối với tất các tuyến đường tỉnh và đường huyện liên kết được xác định và hiểu rõ ràng.
- UBND tỉnh đề ra khung quy định của địa phương đối với việc khai thác các dịch vụ vận tải nông thôn.
- UBND tỉnh có một chức năng đúng đắn phải giám sát các hoạt động của UBND huyện và UBND xã về việc chấp hành pháp luật và các chính sách của quốc gia.
- Sự hỗ trợ kỹ thuật đáng kể của Sở GTVT sẽ là cần thiết trong việc nâng cao năng lực của UBND huyện và UBND xã.
- Sở GTVT sẽ tiếp tục có các trách nhiệm thực thi chính đối với các chương trình đường bộ nông thôn do các nhà tài trợ cấp vốn.

2.5 Năng lực và khả năng quản lý giao thông nông thôn

UBND tỉnh

Mặc dù họ dựa vào các sự phục vụ về chuyên môn của Sở GTVT, UBND tỉnh chịu trách nhiệm về việc giám sát quản lý đầu tư, bảo trì và khai thác hệ thống đường bộ nông thôn, để cho UBND đóng góp hiệu quả nhất vào việc giảm đói nghèo và cải thiện các điều kiện sống về kinh tế và xã hội. Trách nhiệm này bao gồm cả việc bảo đảm rằng giao thông nông-thôn được kết hợp với các bộ phận cấu thành khác trong quy hoạch phát triển nông thôn.

UBND tỉnh có những hạn chế về năng lực để đáp ứng hiệu quả trách nhiệm này:

- Họ thiếu sự hiểu biết đầy đủ về:
 - i) các đặc điểm của giao thông nông thôn, và các cơ chế mà theo đó việc cải tạo giao thông nông thôn sẽ góp phần vào sự phát triển kinh tế- xã hội và giảm đói nghèo trong những điều kiện khác nhau;
 - ii) các vấn đề quản lý chuyên ngành cơ bản, như là quy hoạch mạng lưới, các tiêu chuẩn thiết kế, tầm quan trọng của việc bảo trì theo kế hoạch, vai trò của đường sông và các quy định về dịch vụ vận tải.
- UBND tỉnh vẫn chưa thay đổi được các thói quen điều hành của họ, để phù hợp với việc phân cấp các trách nhiệm quản lý, hoặc theo hướng trở thành những người cung ứng các dịch vụ có trách nhiệm giải thích. Họ thiếu các cơ chế và kinh nghiệm để làm việc cộng tác với UBND huyện và UBND xã, để kết hợp sự tham gia của người dân vào các quá trình đưa ra quyết định, và để giải thích cho người dân rằng UBND tỉnh phục vụ cho các hoạt động của họ.

Sở GTVT

Sở GTVT là cơ quan kỹ thuật, được thành lập với một đội ngũ lớn các cán bộ chuyên môn (chủ yếu là kỹ sư) và các cán bộ hỗ trợ, các nguồn lực hoạt động của chính họ. Sở GTVT có một loạt các trách nhiệm rộng lớn. Chúng bao gồm:

- Lập kế hoạch và ngân sách cho ngành GTVT trong tỉnh.
- Ở nhiều tỉnh, việc bảo trì các tuyến quốc lộ do Cục đường bộ Việt Nam ủy thác cho họ- Sở GTVT có các đơn vị được gọi là Công ty quản lý đường bộ, chuyên chịu trách nhiệm về nhiệm vụ này.
- Thực thi các dự án đầu tư ngành GTVT do các nhà tài trợ cấp vốn- Sở GTVT thành lập các Ban quản lý dự án tỉnh (PMU) cho mục đích này.
- Quản lý đường thị xã.
- Quản lý đường tỉnh.
- Cấp giấy phép lái xe và kiểm tra xe.
- Cấp giấy phép và kiểm tra phà.
- Quản lý giao thông nông thôn ở cấp tỉnh.

Các yếu tố sau đây ảnh hưởng đến năng lực của Sở GTVT để hoàn thành hiệu quả nhiệm vụ quản lý giao thông nông thôn to lớn của họ:

- Ở những nơi mà đội ngũ cán bộ hoặc các nguồn lực khác bị hạn chế, hoặc khi các nhu cầu khác lớn, thì vì những lý do dễ hiểu Sở GTVT có thể dành sự ưu tiên khá thấp cho giao thông nông thôn trong hàng loạt các trách nhiệm của họ.
- Mức độ năng lực và kinh nghiệm của các Sở GTVT, và đội ngũ cán bộ có trình độ hiện có, có khác nhau đáng kể giữa các tỉnh. Một yếu tố ảnh hưởng đến điều này là mức độ mà Sở GTVT tích lũy được kinh nghiệm từ việc thực thi và sự hỗ trợ xây dựng năng lực kèm theo của các chương trình lớn do các nhà tài trợ cấp vốn.
- Mặc dù họ có năng lực về mặt kỹ thuật, nhưng nhiều Sở GTVT thiếu trình độ chuyên môn về các vấn đề quản lý quan trọng chuyên ngành giao thông nông thôn, và đặc biệt trong các khía cạnh không thuộc về kỹ thuật. Năng lực của Sở GTVT có xu hướng thể hiện yếu kém trong:
 - quy hoạch mạng lưới đường bộ, và sự phát triển kết hợp của cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn.
 - các khía cạnh kinh tế và xã hội của quy hoạch đầu tư đường bộ nông thôn.
 - kỹ thuật với hiệu quả- chi phí của tuyến đường bộ có lưu lượng giao thông thấp.
 - quản lý và lập kế hoạch bảo trì đường bộ nông thôn.
 - các thủ tục và thông lệ thể chế để làm việc cộng tác với UBND huyện và UBND xã, để tham gia và tư vấn hiệu quả.
- Sở GTVT sử dụng các dịch vụ của công ty tư vấn và thiết kế của lĩnh vực đối với các nhiệm vụ thiết kế kỹ thuật và quy hoạch. Các công ty này cũng thiếu trình độ chuyên môn trong việc thiết kế và quy hoạch mạng lưới đường bộ nông thôn.

UBND huyện và UBND xã

Cơ cấu tổ chức của UBND huyện có khác nhau, một phần tùy thuộc vào diện tích của huyện. Tóm lại, mỗi một huyện có một "phòng kỹ thuật" (thuật ngữ có khác nhau), với một đội ngũ cán bộ gồm các kỹ sư và các kỹ thuật viên, và một bộ phận giám sát. Mỗi một UBND huyện cũng có một phòng NN & PTNT. Phòng kỹ thuật thực hiện chức năng của một phòng công trình công cộng và chịu trách nhiệm về các công việc thuộc cơ sở hạ tầng, dưới sự chỉ đạo của UBND huyện, ngoại trừ các việc về thủy lợi và tưới tiêu. Trong phòng này, các cán bộ được chỉ định chịu trách nhiệm về đường bộ nông thôn⁸.

⁸ Một số tài liệu đã dùng thuật ngữ "Sở GTVT của huyện". Chúng tôi đã tránh thuật ngữ này vì nó dẫn tới ấn tượng nhầm lẫn về một bộ phận nhỏ hơn của Sở GTVT.

Năng lực và khả năng hiện nay của phòng kỹ thuật của UBND huyện là rất yếu để quản lý các tuyến đường huyện, cộng với một số tuyến đường tỉnh và hỗ trợ, giám sát UBND xã trong việc quản lý các đường xã:

- Phòng kỹ thuật chỉ có ít cán bộ làm việc về đường bộ nông thôn và thiếu các nguồn lực hoạt động.
- Trình độ chuyên môn về kỹ thuật đường bộ thấp.
- Thiếu trầm trọng năng lực quy hoạch.
- Không hiểu khái niệm về quản lý bảo trì theo kế hoạch các tuyến đường bộ nông thôn.

UBND xã không có cán bộ kỹ thuật có trình độ. Các trách nhiệm thuộc về phát triển về được giao cho các thành viên trong ủy ban, và gần đây Bộ GTVT đã đề nghị rằng, mỗi một UBND xã nên chỉ định ra một cán bộ chịu trách nhiệm về các vấn đề giao thông nông thôn trong xã. Không thực tế khi mong đợi rằng UBND xã phải phát triển thành một cơ quan kỹ thuật, nhưng họ có khả năng phớt lờ ra các vấn đề và các nhu cầu. Họ có sự hiểu biết cụ thể về mức độ và thực trạng của cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn của địa phương họ, nó đem lại một cơ sở đúng đắn đối với họ để định ra các ưu tiên đầu tư. Họ cũng có một sự đánh giá về lợi ích của việc bảo trì cơ sở hạ tầng của họ. Cái mà UBND xã thiếu là kinh nghiệm và kiến thức

thực tế để lập kế hoạch, tổ chức và thực thi các đầu tư với chi phí thấp để cải tạo và bảo trì các tuyến đường bộ, đường nhỏ và đường mòn của họ.

Sự yếu kém trầm trọng nhất về thể chế là ở cấp huyện và cấp xã và chính ở đây đòi hỏi một nỗ lực lớn phải xây dựng năng lực. Đây là điều cực kỳ quan trọng, bởi vì vai trò của UBND huyện và UBND xã trong việc quản lý sự sử dụng một nguồn lực cơ bản để phát triển hệ thống giao thông nông thôn, sự đóng góp của người dân. Trừ khi những đóng góp này được sử dụng để xây dựng nên cơ sở hạ tầng vững bền và đúng đắn về mặt kỹ thuật, nó được duy trì có tình trạng tốt, không thì một nguồn lực có giá trị sẽ bị hoang phí và theo thời gian, người dân sẽ mất đi động cơ đóng góp của mình.

2.6 Những khác biệt về nhiệm vụ quản lý giao thông nông thôn

Nhiệm vụ quản lý của Sở GTVT

Những khác biệt về quy mô nhiệm vụ quản lý giao thông nông thôn của Sở GTVT đã được đánh giá bằng việc sử dụng các chỉ tiêu như sau, được trình bày dưới đây. Các kết quả được tóm tắt theo vùng trong Bảng 1⁹.

⁹ Các kết quả này được rút ra từ các số liệu chi tiết theo tỉnh trong Cơ sở dữ liệu giao thông nông thôn. Phụ lục 2, Tập 2 của Báo cáo này.

Bảng 1: Những khác biệt về nhiệm vụ quản lý giao thông nông thôn của các Sở GTVT

Vùng	Diện tích đất của huyện (km ²)		Chiều dài đường huyện (km)		% đường huyện chưa rải nhựa	% đường ở tình trạng xấu/rất xấu	Số huyện trong một tỉnh		Số xã trong một tỉnh	
	Bình quân	Khoảng mức của tỉnh	Bình quân	Khoảng mức của tỉnh			Bình quân	Khoảng mức của tỉnh	Bình quân	Khoảng mức của tỉnh
Đông Bắc	5.975	3.400 - 8.400	326	106 - 560	77%	57%	8,00	5 - 10	169	112 - 249
Tây Bắc	11.875	4.500 - 17.000	476	287 - 668	84%	62%	8,67	8 - 9	172	140 - 194
ĐB sông Hồng	1.275	750 - 1.550	220	97 - 395	59%	49%	7,18	5 - 12	175	104 - 300
Bắc Trung Bộ	8.400	4.500 - 16.250	476	225 - 1.096	80%	62%	11,67	6 - 24	271	119 - 578
Nam Trung Bộ	5.500	1.500 - 10.200	260	105 - 422	76%	62%	7,50	2 - 12	102	14 - 189
Đông Nam Bộ	3.800	1.850 - 6.800	260	125 - 358	58%	53%	5,67	3 - 8	74	43 - 133
Tây Nguyên	13.900	9.900 - 19.700	529	298 - 874	94%	72%	10,75	6 - 17	119	66 - 168
ĐB sông Cửu Long	3.000	1.350 - 5.950	164	36 - 391	88%	63%	7,50	3 - 13	99	37 - 162
Việt Nam	5,300	750 - 19.700	295	36 - 1.096	77%	60%	8,03	2 - 24	145	14 - 578

Ghi chú: Tỉnh Đà Nẵng ở vùng Nam Trung Bộ phần lớn là đô thị. Tỉnh có hai huyện và 14 xã nông thôn

• Diện tích đất • Chiều dài các đường tỉnh • Tỷ lệ % đường tỉnh chưa được rải nhựa, và tỷ lệ % đường tỉnh có tình trạng xấu/ rất xấu • Số lượng các huyện và các xã	• Chỉ tiêu về khối lượng công việc ngoài hiện trường và sự đi lại liên quan đến việc thực hiện các trách nhiệm quản lý • Chỉ tiêu về quy mô nhiệm vụ quản lý các tuyến đường tỉnh • Các chỉ tiêu về quy mô nhiệm vụ phải phát triển hệ thống đường tỉnh sau cải tạo • Các chỉ tiêu về khối lượng công việc liên quan đến việc giám sát và hỗ trợ kỹ thuật cho UBND huyện và UBND xã
---	---

Quy mô nhiệm vụ quản lý lớn hơn rất nhiều đối với các Sở GTVT ở các vùng có mức độ đói nghèo cao nhất, và ở đó mức độ phục vụ hiện tại của hệ thống giao thông nông thôn là thấp nhất- các vùng Tây Bắc, Bắc Trung Bộ, Tây Nguyên và vùng núi, trung du Đông Bắc. Các tỉnh nằm trong những vùng này:

- i) lớn về mặt diện tích tự nhiên;
- ii) có mạng lưới đường tỉnh rộng lớn, nó còn kém phát triển với rất ít đường được rải nhựa và nhiều đường có tình trạng xấu/ rất xấu;
- iii) trong trường hợp ở các vùng Bắc Trung Bộ và Tây Nguyên, phải giám sát và hỗ trợ nhiều hơn cho UBND huyện;
- iv) trong trường hợp ở vùng Nam Trung Bộ, phải giám sát và hỗ trợ nhiều hơn cho UBND xã.

Các tỉnh ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long, tại đó có một số lượng lớn các người nghèo, và có mạng lưới đường tỉnh tương đối nhỏ và được đầm nén, nhưng các đường ở các tỉnh vùng ven sông hơn rất kém phát triển.

Nhiệm vụ giám sát và hỗ trợ UBND huyện và UBND xã lớn nhất đối với Sở GTVT tại vùng Tây Nguyên. Sự khác biệt về quy mô nhiệm vụ quản lý được nêu bật bằng việc so sánh các tỉnh của vùng Tây Nguyên với các tỉnh thuộc Đồng bằng sông Hồng:

	Tây Nguyên	ĐB sông Hồng
Diện tích đất bình quân (km ²)	13.900	1.275
Chiều dài đường bình quân	529	220
Tỷ lệ % đường chưa rải nhựa	94%	59%
Tỷ lệ % đường có tình trạng xấu/ rất xấu	72%	49%

Các số liệu bình quân của vùng che đậy những khác biệt lớn hơn nhiều giữa các tỉnh:
Diện tích đất bình quân ở trong khoảng mức từ 750 đến 19.700 km²
Chiều dài đường tỉnh ở trong khoảng mức từ 36 đến 1.096 km
Số lượng huyện trong một tỉnh ở trong khoảng mức từ 2 đến 24
Số lượng xã trong một huyện ở trong khoảng mức từ 14 đến 578

Nhiệm vụ quản lý đang đặc biệt thách thức đối với Sở GTVT tại các tỉnh như:
Sơn La: 14.100 km², 670 km đường tỉnh

Thanh Hóa: 11.000 km², 1.100 km đường tỉnh, và 24 huyện
Đắc Lắc: 19.700 km², 870 km đường tỉnh, và 17 huyện

Một hàm ý có tính quyết định rằng, năng lực của các Sở GTVT liên quan đến nhiệm vụ quản lý của họ, yếu kém nhất tại các vùng nghèo hơn của Việt nam, tại đó các nhu cầu về phát triển hệ thống giao thông nông thôn là lớn nhất¹⁰.

Nhiệm vụ quản lý của UBND huyện và UBND xã

Bằng việc sử dụng một phương pháp phân tích, có các kết luận tương tự về những khác biệt về nhiệm vụ quản lý của các UBND huyện, mặc dù một số các khác biệt kém đặc biệt hơn (Xem Bảng 2):

- Quy mô của nhiệm vụ này to lớn hơn đối với các UBND huyện tại các vùng kém phát triển hơn, nghèo hơn- các vùng Tây bắc, Đông Bắc, Bắc Trung Bộ, và Tây Nguyên.
- Có các khác biệt cơ bản về nhiệm vụ này của riêng các UBND huyện:
 - i) Diện tích đất của huyện ở trong khoảng mức từ 140 đến hơn 2.100 km² - nhiều huyện ở vùng Tây Nguyên rộng lớn hơn các tỉnh ở vùng Đồng bằng sông Hồng;
 - ii) Chiều dài các đường huyện ở trong khoảng mức từ 18 đến 255 km;
 - iii) Số lượng xã trong một huyện ở trong khoảng mức từ 7 đến 39.

Số liệu hiện có không đủ đồng bộ để áp dụng cùng một phương pháp phân tích cho cấp UBND xã. Tuy nhiên, vì UBND xã phải dựa trước hết vào các thành viên của chính họ và người để hoàn thành các trách nhiệm của họ, nên diện tích xã và số dân đưa ra các chỉ tiêu chung về quy mô nhiệm vụ quản lý (Xem Bảng 2). Những điều này gợi ý rằng nhiệm vụ quản lý giao thông nông thôn của UBND xã cũng to lớn hơn tại các vùng nghèo hơn:

- Các xã ở vùng Tây Bắc và Tây Nguyên rộng lớn về mặt diện tích tự nhiên, nhưng có số dân thấp.
- Tại các vùng Đông Bắc và Bắc Trung Bộ, số dân cũng thấp, nhưng các xã tương đối nhỏ về mặt diện tích.
- Tuy nhiên, cũng có một số tỉnh ở vùng Nam Trung Bộ, Đông Nam Bộ và vùng Đồng bằng sông Cửu Long rất rộng lớn về mặt diện tích tự nhiên.

10

Những khác biệt giữa các vùng về mức độ phát triển và cung ứng sự phục vụ của hệ thống giao thông nông thôn, mối quan hệ của chúng với mức độ đói nghèo và phát triển kinh tế- xã hội được xem xét trong Tài liệu 1.

Bảng 2: Những khác biệt về nhiệm vụ quản lý giao thông nông thôn của UBND huyện và UBND xã

Vùng	Diện tích đất của huyện (km²)		Chiều dài đường huyện (km)		% đường huyện chưa rải nhựa	Số xã trong một huyện		Xã			
	Bình quân	Khoảng mức của tỉnh	Bình quân	Khoảng mức của tỉnh		Bình quân	Khoảng mức của tỉnh	Diện tích đất (km²)		Số dân	
								Bình quân	Khoảng mức của tỉnh	Bình quân	Khoảng mức của tỉnh
Đông Bắc	750	415 -1.150	126	54 - 255	97%	21	13 - 31	35	14 - 47	3.975	2.500 - 6.700
Tây Bắc	1,375	500 - 2.130	75	49 - 88	91%	20	18 - 22	69	23 - 122	3.550	3.250 - 4.000
ĐB sông Hồng	180	140 - 260	65	28 - 223	75%	24	20 - 39	7	5 - 10	7.150	6.300 - 8.800
Bắc Trung Bộ	725	450 - 1.315	85	51 - 129	95%	23	16 - 30	31	19 - 59	5.500	3.850 - 6.125
Nam Trung Bộ	735	420 - 1.100	56	27 - 84	87%	14	7 - 16	54	32 - 106	7.250	5.800 - 14.400
Đông Nam Bộ	670	380 - 1.350	66	18 - 161	65%	13	9 - 22	51	30 - 110	11.525	8.200 - 21.600
Tây Nguyên	1,300	1,110 - 1.650	77	47 - 106	92%	11	10 - 13	117	100-150	5.170	3.100- 6.450
ĐB sông Cửu Long	400	220 - 840	55	33 - 100	98%	13	8 - 21	30	14 - 90	11.600	6.900 - 2.600
Việt nam	660	140 - 2.100	77	18 - 255	90%	18	7 - 39	37	5 - 150	6.700	2.500 - 21.600

Ghi chú: "Khoảng mức theo tỉnh" là mức số liệu bình quân của các tỉnh đối với một vùng, vì số liệu toàn quốc không có sẵn đối với riêng các huyện và xã. Do đó, các khoảng mức này đánh giá thấp các khác biệt thực sự.

3. CẤP PHÁT VỐN CHO GIAO THÔNG NÔNG THÔN

3.1 Nguồn đầu tư trong nước

Nguồn lực trong nước để đầu tư vào việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn, chủ yếu là cầu và đường, xuất phát từ ba nguồn chính¹¹:

- Nguồn lực do Trung ương quản lý.
- Ngân sách của chính quyền địa phương.
- Sự đóng góp của người dân.

"Quỹ đường bộ" dự kiến có thể là nguồn thứ tư.

Nguồn lực do Trung ương quản lý

Việc cấp phát vốn cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn từ nguồn lực trong nước do Trung ương quản lý là rất hạn chế. Nó được cung ứng dưới ba hình thức:

- Bộ GTVT có một ngân sách nhỏ đầu tư hàng năm cho đường bộ nông thôn. Ngân sách này được phân bổ cho các kế hoạch đầu tư cụ thể do các cán bộ chức trách của địa phương đề nghị. Các vật liệu xây dựng được cung ứng cho một số tỉnh, đặc biệt là cho các tỉnh ở những vùng nghèo hơn, đã thực hiện tốt "phong trào quần chúng phát triển giao thông nông thôn"¹².
- Vốn đối ứng của Chính phủ Việt nam trong các chương trình do các nhà tài trợ cấp vốn. Bộ GTVT quản lý các vốn đối ứng này đối với các dự án mà Bộ thực hiện, như dự án GTNT1 (RT1) và dự án GTNT2 (RT2). Còn các Bộ khác cũng thực hiện các khoản đầu tư vào đường bộ nông thôn do các nhà tài trợ cấp vốn và họ quản lý vốn đối ứng của họ (Xem Phần 3.3).
- Chương trình 135 dành nguồn đầu tư của Trung ương cho các xã xa xôi hẻo lánh, bất lợi và nghèo, bao gồm cả cho nhóm người dân tộc thiểu số ở vùng núi và vùng Đồng bằng sông Cửu long. Khoản vốn này được đầu tư vào cơ sở hạ tầng cấp địa phương, bao gồm cả cầu và đường bộ nông thôn. Việc giải ngân các nguồn vốn của Trung ương năm 1999 ước tính đạt 410 tỷ đồng (29,3 tr.USD), trong đó khoảng 40% (12 tr.USD) được đầu tư cho đường bộ và cầu.

Ngân sách của chính quyền địa phương

Việc thu và phân bổ nguồn thu để cấp vốn của ngân sách địa phương có thể được tóm tắt như sau:

- Các cấp chính quyền địa phương tỉnh, huyện và xã đều có quyền tăng nguồn thu, thông qua việc thu thuế được định rõ trong Luật ngân sách Nhà nước, tháng 5/1997.

¹¹ Tài liệu này tập trung vào các nguồn đầu tư. Tình hình cấp phát vốn hiện nay cho việc bảo trì đường bộ nông thôn được xem xét trong Tài liệu 5.

¹² Chính phủ cũng đã đề xuất việc lấy xi măng từ các nhà máy Quốc doanh như một đầu vào cho xây dựng bê tông xi măng mặt đường nông thôn. Đề xuất này đã được xem xét kỹ lưỡng trong tài liệu 4.

- Mỗi một cấp giữ lại 100% nguồn thu đã thu được từ một số loại thuế, và chuyển một phần nguồn thu từ số còn lại cho cấp cao hơn.
- Trung ương thu các nguồn thu trực tiếp trong cả nước.
- Có những khác biệt lớn về nguồn lực trên cơ sở các tỉnh khác nhau, so với các nhu cầu của họ. Do vậy, một số nguồn thu đã chuyển về Trung ương được phân phối lại cho cấp tỉnh nhằm làm giảm sự chênh lệch về nguồn lực hiện có, hoặc để làm "cân đối" giữa chính quyền các tỉnh.
- 13 tỉnh được xem là có khả năng đáp ứng được "nhu cầu" chi của họ từ những nguồn thu để lại, thì không được nhận vốn phân phối lại từ Trung ương. Tại những tỉnh nghèo nhất, tới 80% ngân sách hàng năm được cấp phát từ Trung ương.
- Tuy nhiên, tổng thu cơ bản của cả nước là thấp so với nhu cầu, và ở tất cả các cấp, ngân sách rất bị hạn chế do nguồn lực hiện có có hạn.

Do vậy, ngân sách của các chính quyền địa phương được cấp phát từ hàng loạt các khoản thu được ở các cấp khác nhau. Như đã nêu ở trong Chương 2, quá trình chuẩn bị, xem xét và phê duyệt các ngân sách hành chính, định kỳ và đầu tư hàng năm là phức tạp. Điều phức tạp này bao hàm các quy trình và những hướng dẫn để áp dụng các loại vốn thu được từ các nguồn và các loại thuế khác nhau nhằm định rõ loại đầu tư và các khoản chi sự nghiệp. Tuy nhiên, mặc dù tất cả các ngân sách của chính quyền địa phương đều chịu sự kiểm tra của Trung ương, nhưng thực tế lại thay đổi giữa các tỉnh và các nguồn lực hiện có có xu hướng trở nên có thể dùng thay thế được trong suốt quá trình lập dự thảo ngân sách.

Các nguồn tài chính của chính quyền địa phương dành cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn như sau:

- Mỗi một tỉnh có một khoản ngân sách hàng năm để đầu tư vào các đường tỉnh. Khoản ngân sách này được cấp phát từ các nguồn thu của tỉnh, từ những nguồn khác nhau và việc chi tiêu nó được quản lý ở cấp tỉnh. Từng tỉnh có một khoản ngân sách tách biệt dành cho việc bảo trì các tuyến đường tỉnh.
- Mỗi một huyện có một khoản ngân sách hàng năm dành để đầu tư vào các đường huyện và một khoản ngân sách sự nghiệp để bảo trì nó, được cấp phát từ các khoản thu được để lại, cộng với vốn ủy thác của tỉnh dành cho các kế hoạch cụ thể. Trên thực tế, các khoản vốn hạn hẹp hiện có đối với UBND huyện được quản lý như một khoản ngân sách "đường bộ" đơn lẻ và được chi cho một loạt các dự án¹³ nâng cấp, khôi phục nhỏ, sửa chữa và bảo trì.
- Theo cách thức này, mỗi một xã có một khoản ngân sách nhỏ hàng năm dành cho đường bộ, được cấp phát từ các nguồn thu để lại, cộng với bất kỳ khoản vốn ủy thác nào của huyện hoặc tỉnh. Một số UBND xã đã thu phí đường bộ địa phương như là một phương sách tạo ra doanh thu.

Sự đóng góp của người dân nông thôn

Chính sách của Bộ GTVT là sự đóng góp của người dân cần phải là nguồn lực chủ yếu để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn. Điều này được thể hiện trong lời tuyên bố như "dân làm là chính, Nhà nước hỗ trợ", và "phong trào quần chúng phát triển giao thông nông thôn".

¹³ Xem phần thảo luận về cấp phát vốn cho bảo trì đường nông thôn ở tài liệu 5.

Việc huy động lao động để thực hiện các công trình công cộng, bao gồm cả việc xây dựng và bảo trì các tuyến đường bộ nông thôn là một thực tiễn đã được thiết lập ở Việt Nam, phản ánh sự năng động tự lực cánh sinh mạnh mẽ của người dân. Việc đóng góp ngày công lao động nghĩa vụ còn là chính sách của quốc gia trong Pháp lệnh lao động công ích được sửa đổi, ban hành năm 1999. Nam tuổi từ 18 đến 45 và nữ tuổi từ 18 đến 35 có nghĩa vụ phải đóng góp 10 ngày công lao động trong một năm, và phải hoàn thành các định mức công việc để ra cho lao động đó:

Đóng góp lao động nghĩa vụ

- Lao động được áp dụng cho các công việc về đường bộ, các kế hoạch thủy lợi và đê điều, cho các công trình công cộng như trường học và trạm xá.
- Có một số miễn trừ, bao gồm các thành viên của những gia đình được xã xác nhận là đói, hoặc rất nghèo.
- Những người không có khả năng để thực hiện nghĩa vụ lao động công ích hàng năm của mình, thì phải đóng góp tương đương bằng tiền cho UBND xã để chi tiêu cho các công việc về cơ sở hạ tầng nông thôn.
- Pháp lệnh tuyên bố rằng tối đa 10% của nguồn lao động nghĩa vụ nên được phân bổ cho các công việc của cấp tỉnh, tối đa 20% cho các công việc của cấp huyện, và số còn lại cho các công việc ở xã.
- UBND tỉnh ban hành các hướng dẫn hàng năm để áp dụng ngày công lao động nghĩa vụ trong tỉnh mình.
- UBND huyện và UBND xã tuân theo những hướng dẫn này để giải quyết các ưu tiên của địa phương.

Ngoài những ngày công lao động nghĩa vụ này, người dân bị đòi hỏi phải đóng góp các nguồn lực cơ bản, dưới hình thức tiền vốn, vật liệu và lao động bổ sung, cho các kế hoạch phát triển ưu tiên cụ thể, bao gồm cả đường bộ nông thôn:

- UBND tỉnh đề ra chính sách huy động các nguồn lực của người dân để phát triển cơ sở hạ tầng nông thôn. Chính sách này xác định quy mô dự kiến của việc đóng góp bằng tài chính, và các ưu tiên sử dụng những nguồn lực này.
- UBND tỉnh, UBND huyện và UBND xã, tất cả đều có thể cố gắng huy động sự đóng góp của người dân để đầu tư vào các tuyến đường bộ nông thôn, trong các kế hoạch hàng năm của họ.
- Việc đóng góp của người dân để đầu tư vào các kế hoạch do các nhà chức trách ở địa phương lập, thường ở mức đồng đều nhau, nó đặt thành một gánh nặng đặc biệt lên những người nghèo, mặc dù đôi khi những người nghèo nhất có thể được miễn trừ.
- Chương trình 135 đòi hỏi các xã và người dân phải cung cấp một phần nguồn lực cho các kế hoạch về cơ sở hạ tầng mà chương trình cấp vốn.
- Các chương trình do các nhà tài trợ cấp vốn cung ứng vốn để đầu tư vào cơ sở hạ tầng nông thôn, được lựa chọn ở cấp địa phương, thông qua quá trình tham gia, thường đòi hỏi sự đóng góp của những người hưởng lợi. Sự đóng góp này có thể là từ ngân sách của xã, các đầu vào bằng vật liệu và tiền mặt của người dân, lao động tự nguyện, hoặc là sự kết hợp của những nguồn này. Sự đòi hỏi phải đóng góp này là một cơ chế để khẳng định rằng kế hoạch đã lựa chọn là một ưu tiên đối với người dân và để tạo ra ý nghĩa "làm chủ" về cơ sở hạ tầng.

Phương pháp tư lực cánh sinh để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn được củng cố thêm bằng các sáng kiến khác nhằm huy động các nguồn lực:

- Bộ GTVT đã đề xuất:
 - i) các doanh nghiệp quốc doanh của địa phương, các hợp tác xã các tổ chức khác sử dụng mạng lưới đường bộ nông thôn cần phải đóng góp các nguồn lực;
 - ii) phải tìm kiếm sự hỗ trợ của những người Việt nam ở nước ngoài để đầu tư vào đường bộ nông thôn, tại các vùng quê hương của họ.
- Lao động và các nguồn lực khác của lực lượng quân đội và các tổ chức quần chúng được sử dụng để thực hiện các công việc về cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn ưu tiên. Ví dụ như, Đoàn thanh niên đang đóng góp vào việc xây dựng các cầu bê tông dành cho người đi bộ, để thay thế các cầu "khỉ" ở Đồng bằng sông Cửu long, và quân đội đã giúp đỡ các xã nghèo ở vùng Tây nguyên xây dựng các tuyến đường bộ.

"Quỹ đường bộ "

Hiện đang tiếp tục thảo luận và xem xét các đề xuất để thiết lập một Quỹ đường bộ quốc gia. Quỹ này có thể sẽ được hình thành từ các loại thuế về khai thác các loại xe cơ giới, và các nguồn lực có thể sẽ được dành cụ thể để chi tiêu cho đường bộ. Ưu tiên có thể sẽ là để cấp vốn cho việc bảo trì đường bộ, hơn là để đầu tư. Tuy vậy, nếu như Quỹ đường bộ được thiết lập và góp phần vào việc cấp phát vốn cho công tác bảo trì các tuyến đường tỉnh, đường huyện và ngay cả đường xã, thì nó có thể làm dôi ra các nguồn lực bổ sung của chính quyền địa phương để đầu tư vào đường bộ nông thôn.

3.2 Vấn đề tạo vốn trong nước

Những hạn chế về việc huy động các nguồn lực của người dân

Chính phủ Việt nam đang phải đối mặt với những trở ngại gay gắt về nguồn lực trong việc giải quyết các nhu cầu phát triển của đất nước. Chính phủ nhận thấy tầm quan trọng của việc cải tạo giao thông nông thôn đối với các mục tiêu kinh tế và xã hội của quốc gia, nhưng chỉ có thể phân bổ các nguồn lực nhỏ bé của Trung ương cho chuyên ngành, nó được dành cho khu vực nghèo nhất và để góp vốn đối ứng cho các khoản đầu tư lớn của các nhà tài trợ. Chính phủ Việt nam đang xem xét tăng mạnh việc cấp vốn đầu tư cho giao thông nông thôn từ Trung ương trong giai đoạn 2001 đến 2005, nhưng việc tăng này sẽ xuất phát từ một mức rất thấp. Tương tự, chính quyền địa phương cũng gặp phải những trở ngại do thiếu các nguồn lực để đáp ứng các nhu cầu đang cạnh tranh nhau.

Các đề xuất của Bộ GTVT có thể được xem xét như là một việc đáp lại tình hình thiếu nguồn đầu tư của Trung ương và của chính quyền địa phương:

- Một tài liệu dự thảo mới đây¹⁴ đề xuất rằng các nguồn lực huy động từ người dân cần phải cung ứng được 50% tổng vốn đầu tư, bao gồm cả vốn tài trợ vào các tuyến đường huyện và đường xã ở hầu hết các tỉnh, 70% ở các tỉnh đồng bằng, và 80% ở 6 tỉnh có nền kinh tế phát triển.

¹⁴ Chiến lược Phát triển GTNT và miền núi toàn quốc cho giai đoạn 1999 tới 2005 và các năm tiếp theo. Tài liệu dự thảo của Bộ GTVT, tháng 9 năm 1999

- Tài liệu này đề xuất một phương án lựa chọn cho các nhà chức trách ở địa phương và người dân, để nhận vốn vay với việc Chính phủ cấp phát tiền trả lãi.
- Bộ GTVT đã khuyến nghị rằng 50% ngày công lao động nghĩa vụ nên được phân bổ cho các công việc về đường bộ nông thôn.
- Bộ đã xác định các cơ chế bổ sung khác nhằm huy động các nguồn lực ở địa phương.

Việc tìm kiếm các đầu vào từ các doanh nghiệp quốc doanh, các hợp tác xã và các tổ chức quần chúng là có thể thấy được, nhưng chắc chắn là chỉ có hạn để góp phần làm tăng các nguồn lực hiện có. Có thể sẽ là không khôn ngoan đối với các nhà chức trách ở địa phương và người dân khi cam kết vay, trừ khi họ tin tưởng rằng các khoản vốn đầu tư được cấp phát sẽ làm nảy sinh đủ khoản thu để hoàn trả vốn vay. Điều đó có ngụ ý rằng việc đóng góp của người dân phải tiếp tục là nguồn lực trong nước chủ yếu để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn. Tuy vậy, có những giới hạn đối với các nhu cầu mà nó được đặt vào người dân, và đối với những gì có thể đạt được bằng cách đưa vào sự đóng góp của họ:

- Có những trở ngại thực sự về khả năng đóng góp của người dân. Phần lớn người dân nông thôn được xếp loại chính thức là những người nghèo, hoặc có thu nhập thấp gần với mức nghèo đã xác định¹⁵. Có một rủi ro nghiêm trọng hơn là việc làm giảm đói nghèo, nếu như vượt quá nhu cầu. Một số nghiên cứu đã nêu rõ rằng những người nghèo đã bị đánh thuế cao. Xu hướng đòi hỏi người dân phải đóng góp ở mức bình quân như nhau cho các kế hoạch đầu tư sẽ đặt thêm một gánh nặng đặc biệt lên những người nghèo, bởi vì nó là một dạng thuế thụt lùi.
- Có các nhu cầu cạnh tranh nhau và ngày một tăng về sự đóng góp của người dân của các chuyên ngành phát triển khác nhau. Các Bộ, các nhà chức trách ở địa phương và các nhà tài trợ, tất cả cùng cố gắng huy động các nguồn lực của người dân, bao gồm cả những ngày công lao động nghĩa vụ của họ, để đóng góp vào việc xây dựng các trạm y tế, trường học, các kế hoạch thủy lợi, đê bảo vệ chống lũ và cung cấp nước ở nông thôn. Một số chương trình do các nhà tài trợ cấp vốn đã gặp phải các vấn đề khi huy động sự đóng góp của những người hưởng lợi.
- Các nguồn lực của người dân cần phải được sử dụng một cách hiệu quả để xây dựng ra các tuyến đường bộ thích hợp về mặt kỹ thuật, bền vững, sẽ đem lại một mức độ phục vụ tốt và tin cậy. Việc này không phải luôn luôn như vậy trước đây, và không thể đạt được đơn giản bằng cách huy động sức lao động. Nó đòi hỏi phải chi cho máy móc thiết bị, các vật liệu xây dựng và cho việc giám sát công việc đúng về mặt kỹ thuật.
- mức nguồn lực thực tế có thể huy động được từ người dân là thấp nhất tại các vùng nghèo hơn, ở đó các nhu cầu đầu tư lại lớn nhất. Về quy mô mà việc đầu tư còn phụ thuộc vào các nguồn lực của người dân (và vào ngân sách được quản lý ở địa phương), thì sự chênh lệch về mức độ phục vụ của hệ thống đường bộ nông thôn, giữa các vùng giàu hơn và nghèo hơn, sẽ tăng mạnh (vấn đề này được xem xét chi tiết trong Chương 5).

Thiếu trách nhiệm giải thích về việc sử dụng các nguồn lực

Mặc dù các thủ tục về việc lập dự thảo ngân sách và kế hoạch là phức tạp và chi tiết, vẫn có sự thiếu trách nhiệm giải thích về việc sử dụng các nguồn lực do địa phương quản lý, đã đầu tư vào đường bộ nông thôn:

¹⁵ Xem Tài liệu 1

- Chi phí thực tế của các kế hoạch riêng lẻ đầu tư vào đường bộ nông thôn thường vượt quá nhiều so với dự toán ngân sách. Sự vượt quá về chi phí thường được cấp phát từ ngân sách của năm sau.
- Mặc dù có các thủ tục chính thức để cấp cao hơn kiểm tra và báo cáo cho họ về các khoản chi hàng năm, nó không có vẻ là một cơ chế giám sát để so sánh ngân sách và các kế hoạch đầu tư, với các khoản chi thực tế và các đầu ra mang tính vật chất.
- Các thông tin về các kế hoạch, ngân sách và các khoản chi của các nhà chức trách ở địa phương không được phổ biến rộng rãi cho người dân.

Việc thiếu trách nhiệm giải thích này:

- i) là không phù hợp với yêu cầu phải sử dụng hiệu quả các nguồn lực khan hiếm;
- ii) làm cản trở việc kiểm tra hiệu quả của các cấp cao hơn của Chính phủ, hoặc của người dân về việc thực hiện đầu tư của các nhà chức trách ở địa phương;
- iii) là một mối quan tâm đặc biệt về việc sử dụng đúng đắn các nguồn lực huy động được từ người dân.

3.3 Tình hình cấp vốn tài trợ cho chuyên ngành giao thông nông thôn

Đầu tư vật chất vào cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn

Sự hỗ trợ của các nhà tài trợ để đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn được bắt đầu từ những năm 1990 và một số dự án đã hoàn thành, ví dụ như chương trình xây dựng các cầu quy mô vừa và nhỏ trên các tuyến đường bộ nông thôn tại các tỉnh vùng phía Bắc, kinh phí 37 tr.USD do JICA cấp vốn. Quy mô trợ giúp Hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) đã tăng từ giữa những năm 1990. Tình hình đầu tư hiện nay được tóm tắt trong Hình 4.

Việc cấp vốn tài trợ cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn được cung ứng theo các cách thức khác nhau:

- Việc đầu tư mang tính quốc gia lớn, bằng vốn vay của các tổ chức cấp vốn quốc tế, cụ thể vào các cầu và đường bộ nông thôn được Bộ GTVT thực hiện ở cấp quốc gia. Đây là các dự án GTNT1 (RT1) do Ngân hàng thế giới cấp vốn, và phần tiếp theo của nó dự án GTNT2 (RT2), được Vụ phát triển quốc tế, Vương quốc Anh (DFID) đồng tài trợ - đầu vào của DFID là vốn viện trợ không hoàn lại.
- Dự án phụ của Dự án đầu tư vào các quốc lộ chính, bằng vốn vay của các tổ chức cấp vốn quốc tế, do Bộ GTVT thực hiện ở cấp quốc gia. Các dự án phụ này khôi phục và nâng cấp các tuyến đường tỉnh và đường huyện ở vùng hấp dẫn của các quốc lộ, như là một cách thức để mở rộng ảnh hưởng tới các vùng nông thôn. Ngân hàng phát triển châu Á (ADB) đã phê chuẩn phương pháp này cho các dự án cải tạo thứ hai và thứ ba.
- Như là một phần của việc đầu tư quốc gia lớn, bằng vốn vay của các tổ chức cấp vốn quốc tế, vào việc phát triển cơ sở hạ tầng nông thôn, các dự án này được Bộ NN & PTNT, Bộ KH & ĐT thực hiện ở cấp quốc gia. Chúng bao gồm cả Dự án ngành cơ sở hạ tầng nông thôn do ADB cấp vốn và một loạt vốn vay để phát triển cơ sở hạ tầng nông thôn của Quỹ hợp tác kinh tế hải ngoại Nhật bản (OECE), nay là Ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật bản (JBIC).
- Như là một phần của các chương trình nhỏ hơn về giảm đói nghèo, phát triển nông thôn và cơ sở hạ tầng nông thôn trên cơ sở vùng, do các tổ chức của Liên hiệp quốc

(UN), các tổ chức của khu vực, như Liên minh châu Âu (EU), và các nhà đồng tài trợ cấp vốn. Các chương trình này thường hoạt động ở một hoặc hai tỉnh, và được cấp vốn viện trợ không hoàn lại lớn, bao gồm cả việc khôi phục và nâng cấp đường bộ nông thôn, xây dựng các cầu, như là một trong hàng loạt những việc đầu tư nhằm cải thiện điều kiện sống ở nông thôn. Bộ KH & ĐT và Bộ NN & PTNT là các cơ quan thực hiện chính của quốc gia, nhưng trách nhiệm thường được phân cấp cho các tỉnh. Hình 4 liệt kê một số các chương trình, nhưng chưa được rõ ràng. Ví dụ như:

- i) Đầu tư của Quỹ phát triển nông nghiệp quốc tế (IFAD) vào tỉnh Hà Tĩnh là dự án thứ tư trong hàng loạt các dự án tương tự.
- ii) Chương trình phát triển của Liên hiệp quốc (UNDP) đang hỗ trợ một loạt các chương trình giảm đói nghèo ở các tỉnh khác nhau, chúng bao gồm cả các việc đầu tư nhỏ vào cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn, đang làm việc với Bộ lao động thương binh và xã hội (MOLISA).

Có đầu tư ODA bổ sung theo kế hoạch vào đường ống:

- Đang chuẩn bị bắt đầu một dự án lớn về đường tỉnh tại các tỉnh phía Bắc, do ADB cấp vốn (dự kiến đóng góp 80 tr.USD) và do Bộ GTVT thực hiện.
- Hai dự án lớn của Ngân hàng thế giới - giảm đói nghèo ở các tỉnh vùng núi phía Bắc và cơ sở hạ tầng nông thôn trên cơ sở cộng đồng người dân - đang được chuẩn bị. Từng dự án sẽ cấp vốn cho các kế hoạch về cơ sở hạ tầng nông thôn, bao gồm cả đường bộ và cầu, tại những vùng nghèo hơn của Việt nam. Cả hai dự án sẽ đều do Bộ KH & ĐT thực hiện ở cấp quốc gia.

Hình 4: Đầu tư vật chất hiện nay của các nhà tài trợ vào chuyên ngành giao thông nông thôn

Cơ quan cấp vốn	Dự án	Mô tả	Cơ quan thực hiện	Bắt đầu	Kết thúc	Tổng kinh phí của dự án	Đầu tư vào GTNT	Số lượng tỉnh	Đầu ra về GTNT
WB	GTNT 1 (RT1)	Khôi phục, cải tạo và bảo trì đường bộ nông thôn; hỗ trợ về thể chế, và đào tạo	Bộ GTVT	1996	2001	60,9 tr.USD	53,3 tr.USD.	18	5.000km đường huyện và đường xã
WB & DFID	GTNT 2 (RT2)	Khôi phục đường huyện, đường xã và một số đường tỉnh, bảo trì đường bộ nông thôn, hỗ trợ về thể chế cho Bộ GTVT	Bộ GTVT	2000	2005	145,3 tr.USD	129,2 tr.USD	40	10.000km đường huyện, đường xã và một số đường tỉnh
ADB	Cải tạo đường bộ thứ hai	Cải tạo đường bộ quốc gia và đường bộ nông thôn	Bộ GTVT	1997	2001	137 tr.USD	8,8 tr.USD	4	600km đường tỉnh, đường huyện và đường xã
ADB & AFD	Ngành cơ sở hạ tầng nông thôn	Cải tạo hệ thống thủy lợi, cung cấp nước và đường bộ nông thôn	Bộ NN & PTNT	1998	2004	150 tr.USD	70 tr.USD	23	1.500km đường tỉnh và đường huyện
ADB & OECF	Cải tạo đường bộ thứ ba	Cải tạo đường bộ quốc gia và đường bộ nông thôn, và hỗ trợ thực thi chính sách phát triển ngành	Bộ GTVT	1999	2003	238,7 tr.USD	?	5	800km đường tỉnh, 300km đường huyện và đường xã
OECF	Vốn vay để cải thiện mức sống và phát triển cơ sở hạ tầng nông thôn, thứ nhất, thứ hai và thứ ba	Đầu tư quy mô nhỏ vào đường bộ và cầu nông thôn, cung cấp nước, điện khí hoá nông thôn, thủy lợi và trồng rừng	Bộ KH & ĐT	thứ 1, 96 thứ 2, 97 thứ 3, 99	? ? ?	7.000 tr.USD. 4.000 tr.USD. 12.000 tr.USD.	?	Phân chia đều nhau về vốn ở cấp quốc gia	3 khoản vốn vay này, cùng với 2 khoản vốn vay để khôi phục trước kia, sẽ cùng cấp vốn để cải tạo khoảng 3.700km đường tỉnh và đường huyện
UNCDF/ UNDP	Vốn phát triển cơ sở hạ tầng nông thôn tỉnh Quảng Nam và Đà Nẵng	Quy hoạch ở cấp địa phương và thực hiện cơ sở hạ tầng quy mô nhỏ	Bộ KH & ĐT	1996	2001	11 tr.USD	?	2	Bao gồm cả các đầu tư nhỏ vào các công trình thoát nước ngang, trên các tuyến đường nông thôn
EU	Phát triển nông thôn các tỉnh Cao bằng và Bắc cạn	Phát triển đường bộ nông thôn, thủy lợi, cung cấp nước, nông nghiệp và lâm nghiệp	Bộ NN & PTNT	1999	2004	21,5 tr.Euro	4,2 tr.Euro	2	Cung ứng sự tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết từ các xã được lựa chọn tới trung tâm huyện và trong phạm vi các xã
IFAD	Phát triển nông thôn tỉnh Hà Tĩnh	Phát triển có sự tham gia, nảy sinh thu nhập và nhiều dạng khác nhau, dịch vụ tín dụng, đường bộ nông thôn và cầu. Tất cả đều tại những xã nghèo nhất	Bộ KH & ĐT	1999	2004	19,1 tr.USD	2,5 tr.USD	1	90km đường huyện và đường xã, cộng với các cầu trên các tuyến đường bộ khác
WFP	Phát triển lâm nghiệp của hộ gia đình nhỏ	Phát triển việc kết hợp sử dụng đất và nông- lâm nghiệp	Bộ NN & PTNT	1997	2001	22 tr.USD	?	5	Bao gồm cả việc xây dựng 150km đường bộ nông thôn
DICD, Phần lan	Phát triển nông thôn tỉnh Quảng Trị	Phát triển cộng đồng và cơ sở hạ tầng, nảy sinh thu nhập, bảo vệ môi trường, và xây dựng năng lực	Bộ KH & ĐT	1997	2000	?	0,75 tr.USD	1	Bao gồm cả việc xây dựng đường bộ nông thôn và cầu

AusAid	Phát triển cơ sở hạ tầng nông thôn huyện Trà My	Đầu tư vào cơ sở hạ tầng quy mô nhỏ tại 8 xã của huyện Trà my, tỉnh Quảng Nam	Bộ KH &ĐT / UNCDF	1998	2001	2 tr.Đô la Úc	?	1	Sửa chữa đường huyện, các cầu treo nhỏ, và các tuyến đường mòn dành cho người đi bộ.
CIDA	Đường thủy nội địa Việt Nam	Tăng cường năng lực quản lý của Cục đường sông Việt nam	Bộ GTVT	1998	2002	4,3 tr.Đô la Canada	?	4	Bao gồm cả dự án thử nghiệm nhằm phát triển 158km cơ sở hạ tầng đường sông

Nguồn: "Việt nam trên đường phát triển, những thành tựu và thách thức của ngành GTVT." Ngân hàng thế giới, Tháng 4/ 1999.

Các tài liệu của Bộ GTVT được trình bày tại cuộc Họp phối hợp giữa các nhà tài trợ cho ngành GTVT, Tháng 5/ 1999.

Các buổi thảo luận với các quan chức của các cơ quan tài trợ.

Tài liệu dự án.

Viết tắt của các nhà tài trợ:

ADB:	Ngân hàng phát triển châu Á
AusAid:	Cơ quan hỗ trợ phát triển Úc
CIDA:	Cơ quan phát triển quốc tế Canada
DFID:	Vụ phát triển quốc tế, VQ Anh
DICD:	Vụ phát triển và hợp tác quốc tế Phần lan
EU:	Liên minh châu Âu
IFAD:	Quỹ phát triển nông nghiệp quốc tế
OECF:	Quỹ hợp tác kinh tế hải ngoại Nhật bản (nay là JBIC)
UNCDF:	Quỹ phát triển vốn của Liên hiệp quốc
UNDP:	Chương trình phát triển của Liên hiệp quốc
WB:	Ngân hàng thế giới
WFP:	Chương trình lương thực thế giới

Ghi chú:

Một số dự án nhỏ chỉ hoạt động tại các huyện được lựa chọn của các tỉnh của họ

Đầu ra về đường bộ nông thôn bao gồm cả các cầu trên các tuyến đường bộ đó

Các đầu ra về giao thông nông thôn, trong nhiều trường hợp, là số ước tính từ tài liệu của dự án

- Dự án cơ sở hạ tầng nông thôn thứ hai của Ngân hàng phát triển châu Á đã có kế hoạch, có thể được nhằm cho vùng miền Trung của Việt nam.
- Ngân hàng thế giới đã bao gộp cả một chương trình cho vay lớn, có thể điều chỉnh được về quản lý bảo trì đường bộ, trong kế hoạch biểu thị cấp vốn của mình, liên quan đến sáng kiến về Quỹ đường bộ. Chưa rõ rằng liệu quy mô của chương trình này sẽ mở rộng xuống tới đường bộ nông thôn hay không.
- Mức cấp vốn viện trợ không hoàn lại cho các chương trình nhỏ hơn, về phát triển nông thôn trên cơ sở vùng dự kiến có thể tăng lên, như là một phần của sự hỗ trợ của cộng đồng các nhà tài trợ cho nỗ lực giảm đói nghèo của quốc gia.

Hình 5 trình bày các đặc điểm cơ bản của đầu tư ODA hiện nay và dự kiến trong tương lai vào cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn. Những nhận định quan trọng là:

- i) quy mô đầu tư của một loạt lớn các nhà tài trợ chắc chắn sẽ tăng lên;
- ii) trách nhiệm quản lý quốc gia đối với các dự án tài trợ, cấp vốn cho đường bộ nông thôn sẽ tiếp tục bị phân chia giữa Bộ GTVT, Bộ NN & PTNT, Bộ KH & ĐT và các Bộ khác;
- iii) các nhà tài trợ đang chuyển dịch theo hướng phân cấp cho các tỉnh trách nhiệm trực tiếp, sự tham gia của người dân nhiều hơn nữa vào việc lập kế hoạch và thực hiện các chương trình đường bộ nông thôn mà họ cấp vốn;
- iv) thiếu sự kết hợp đầy đủ của các đầu tư ODA;
- v) hiện nay đầu tư của các nhà tài trợ chỉ vào các đường tỉnh, đường huyện, đường xã dành cho xe cơ giới và vào các cầu, nhưng khả năng có thể được dự kiến bao gồm cả cơ sở hạ tầng giao thông cấp thấp hơn và đường sông nông thôn;
- vi) tất cả các nhà tài trợ đều quan tâm tới việc bảo trì đường bộ nông thôn.

Sự hỗ trợ của các nhà tài trợ cho việc phát triển thể chế

Có sự hỗ trợ quan trọng của các nhà tài trợ để phát triển thể chế trong ngành GTVT, thường liên quan tới các chương trình đầu tư. Việc hỗ trợ này bao gồm sự giúp đỡ để:

- i) phát triển năng lực quản lý, lập kế hoạch dự án và kỹ thuật của Bộ GTVT (ADB và Ngân hàng thế giới);
- ii) thiết lập thử nghiệm thói quen quản lý môi trường trong Bộ GTVT (CIDA);
- iii) tăng cường năng lực để quản lý và phát triển đường thủy nội địa (CIDA và Hà lan);
- iv) cổ phần hóa các doanh nghiệp Nhà nước của Bộ GTVT;
- v) đào tạo các cán bộ của các Ban quản lý dự án (PMU) và các nhà chức trách của tỉnh về các quy phạm để thực hiện các dự án cụ thể do các nhà tài trợ cấp vốn;
- vi) gửi các cán bộ của Bộ GTVT ra nước ngoài để đào tạo và học sau đại học;

Các nhà tài trợ khác nhau đã hỗ trợ các nghiên cứu quy hoạch GTVT quốc gia chuyên ngành và vùng. Gần đây nhất, JICA đã cấp vốn cho Nghiên cứu Chiến lược phát triển GTVT quốc gia Việt nam (VITRANSS).

Phạm vi bao trùm của một số sự hỗ trợ về phát triển thể chế này bao gồm cả chuyên ngành giao thông nông thôn, nhưng phần lớn nó liên quan đến các vấn đề kết hợp với công tác quản lý các quốc lộ, các cảng lớn, vận tải ven bờ và hàng không dân dụng. Sự hỗ trợ về thể chế cụ thể cho chuyên ngành bao gồm cả Nghiên cứu chiến lược giao thông nông thôn này và nghiên cứu chiến lược đầu tư và bảo trì các đường tỉnh và

đường bộ quốc gia trước đây, do DFID cấp vốn. Dự án GTNT2 (RT2) mới có một nhân cơ bản về hỗ trợ thể chế dài hạn cho Bộ GTVT về quản lý giao thông nông thôn.

Đầu tư của các nhà tài trợ vào cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn

- Tổng đầu tư ODA vào Cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn chắc chắn sẽ tăng lên trong suốt 5 năm tới.
- Các nguồn cấp vốn chính là ba cơ quan cấp vốn vay: Ngân hàng thế giới (WB), Ngân hàng phát triển châu Á (ADB) và Ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật bản (JBIC). Các vốn vay này được sử dụng trong các dự án cho các đường tỉnh, đường huyện, đường xã và các cầu.
- Sự đóng góp được tích lũy của các dự án viện trợ không hoàn lại lớn, trên cơ sở vùng và các dự án nhỏ khác là quan trọng. Các vốn này được sử dụng cho các đường huyện, đường xã và các cầu.
- Một phần quan trọng của việc cấp vốn vay cho chuyên ngành này- có thể là một phần lớn - không và sẽ không do Bộ GTVT quản lý, về mặt quốc gia, trong tương lai. Bộ GTVT quản lý rất ít vốn viện trợ không hoàn lại:
 - Các khoản đầu tư đáng kể vào đường bộ nông thôn đang được thực hiện thông qua Bộ NN & PTNT (MARD);
 - Các khoản vốn quan trọng đang và sẽ tiếp tục được phân bổ thông qua Bộ KH & ĐT (MPI).
- Hiện nay đang có xu hướng mà các dự án của đường ống sẽ tăng cường theo hướng:
 - i) phân cấp phần lớn trách nhiệm quản lý dự án cho các nhà chức trách địa phương;
 - ii) Sự đóng góp nhiều hơn của người dân vào việc lập kế hoạch và thực hiện các kế hoạch đầu tư vào đường bộ nông thôn.
- Có một số bằng chứng về sự kết hợp mục tiêu địa lý của việc cấp vốn tài trợ, trong việc hỗ trợ nỗ lực giảm đói nghèo của quốc gia. Nhưng không có sự phối hợp chung của tổng đầu tư ODA vào chuyên ngành để giải quyết các nhu cầu và ưu tiên của vùng. Các tỉnh nhận được các khoản đầu tư chồng chéo, đôi khi là mâu thuẫn nhau của các nhà tài trợ, mà chúng có thể làm quá căng năng lực thực hiện của họ.
- Đầu tư ODA chủ yếu là vào đường bộ nông thôn và cầu. Chỉ có một chương trình thử nghiệm nhỏ về quản lý đường sông nông thôn. Tuy vậy, một số chương trình về cơ sở hạ tầng nông thôn của đường ống, trên cơ sở vùng có sự linh hoạt đối với cộng đồng người dân nông thôn, nhằm lựa chọn để đầu tư vào các "đường" thôn xóm, vào việc nâng cấp các tuyến đường nhỏ và đường mòn và vào các công trình đường sông nông thôn.
- Tất cả các nhà tài trợ đều biểu lộ sự quan tâm thật sự tới các thỏa thuận, để bảo trì trong tương lai các tuyến đường bộ nông thôn mà họ đầu tư vào.

Hình 5: Các đặc điểm của việc đầu tư hiện nay và dự kiến trong tương lai của các nhà tài trợ

Ngân hàng phát triển châu Á (ADB) đang tiếp tục hỗ trợ giúp đỡ kỹ thuật để tăng cường năng lực của Bộ NN & PTNT (MARD), nhằm quản lý việc phát triển cơ sở hạ tầng nông thôn.

Các nhà tài trợ đang ngày càng nhận thấy tầm quan trọng của việc phối hợp tốt hơn các sáng kiến hỗ trợ về thể chế của họ, để đưa ra được các chính sách và tư vấn kỹ thuật phù hợp hơn. Tuy nhiên, có những tiền lệ sao chép lại không cần thiết của những cố gắng trợ giúp kỹ thuật và của các sáng kiến đồng thời tiến hành theo những hướng trái ngược nhau.

3.4 Thiếu sự phối hợp hỗ trợ của các nhà tài trợ cho chuyên ngành

Vốn tài trợ để đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn sẽ tiếp tục được phân bổ thông qua các Bộ khác nhau. Điều này phản ánh:

- i) một sự thật rằng giao thông nông thôn là một phần của quá trình phát triển nông thôn, cũng như là một chuyên ngành;
- ii) cơ cấu tài chính và tổ chức của các cơ quan tài trợ khác nhau. Một số các nhà tài trợ có các phòng, ban tách biệt giải quyết về giao thông nông thôn và về phát triển nông thôn - đầu tư ngành quản lý trước kia và các chương trình cơ sở hạ tầng nông thôn liên ngành, trên cơ sở vùng hiện nay. Các nhà tài trợ khác lựa chọn để tập trung vào các ngành cụ thể, các vùng địa lý đặc biệt, hoặc các chủ đề phát triển ưu tiên, như là giảm đói nghèo.

Nhiều nhà tài trợ hỗ trợ chuyên ngành giao thông nông thôn, một số họ không có các mối quan hệ về thể chế và kinh nghiệm làm việc với cơ quan có trách nhiệm quản lý về mặt quốc gia, đó là Bộ GTVT.

Có xu hướng hướng vốn tài trợ được cung ứng theo cơ sở "tròn gói" cho các tỉnh, và cấp địa phương quyết định việc phân bổ chúng để đầu tư vào các cơ sở hạ tầng nông thôn khác nhau. Xu hướng này là tích cực, nó hỗ trợ quá trình phân cấp và làm tăng khả năng của các nguồn lực được phân bổ để đáp ứng các ưu tiên phát triển của địa phương. Tuy nhiên, nó làm phức tạp quá trình phối hợp giữa các chuyên ngành.

Bộ GTVT phối hợp các việc đầu tư đó của các nhà tài trợ do Bộ quản lý. Hiện nay, Chính phủ Việt Nam đang hướng những việc đầu tư làm giảm đói nghèo của các nhà tài trợ vào các vùng và các tỉnh, mà tại đó các nhu cầu là lớn nhất. Tuy vậy, việc xem xét các nguồn khác nhau, các kênh và cơ chế của dự án được cấp vốn ODA cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn nói chung, việc đầu tư của các nhà tài trợ vào chuyên ngành còn bị phân tán và thiếu sự phối hợp.

Việc thiếu sự phối hợp này đã làm cho công tác quản lý quốc gia chặt chẽ chuyên ngành giao thông nông thôn trở thành vấn đề:

- Không có cơ chế để quản lý toàn bộ các sự hỗ trợ của các nhà tài trợ, để cho các nguồn lực được nhằm cho các vùng và các tỉnh được phù hợp với nhu cầu đầu tư.
- Không có các cách thức kiểm tra xem liệu tổng vốn đầu tư tài trợ tại một tỉnh có nằm trong khả năng thực thi của các nhà chức trách thích hợp ở địa phương hay không.
- Trình độ chuyên môn hiện có về chuyên ngành ở cấp quốc gia không được sử dụng trong nhiều việc đầu tư của các nhà tài trợ.
- Nó là một trở ngại đối với việc thực thi chiến lược giao thông nông thôn quốc gia, và đặc biệt là đối với:

- i) việc phát triển có liên quan với nhau về công suất và năng lực của các cơ quan ở địa phương;
- ii) việc áp dụng phù hợp các tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia thích hợp và những hướng dẫn;
- iii) thể chế hóa thói quen bảo trì đường bộ nông thôn hiệu quả.

Việc thiếu sự phối hợp của các nhà tài trợ gây ra các vấn đề ở cấp tỉnh. Điều này được minh họa bằng ví dụ trong Hình 6, của một tỉnh hiện nay đang thực hiện ba chương trình do các nhà tài trợ cấp vốn, chúng bao gồm cả đường bộ nông thôn - một dự án về giao thông nông thôn, một dự án về cơ sở hạ tầng nông thôn, và một dự án về phát triển nông thôn:

- i) tỉnh này có quan hệ với ba cơ quan thực hiện khác nhau ở cấp quốc gia - Bộ GTVT (MoT), Bộ NN & PTNT (MARD) và Bộ KH & ĐT (MPI);
- ii) mỗi một dự án có các thỏa thuận về thể chế khác nhau, đối với việc quản lý ở cấp tỉnh;
- iii) trong một dự án, Sở NN & PTNT chịu trách nhiệm về thiết kế, đấu thầu và giám sát các công việc về đường bộ, chứ không phải là Sở GTVT. Nhà tài trợ cấp vốn cho dự án này đã bày tỏ mối lo ngại về các vấn đề trong việc thực thi và kiểm tra chất lượng, vì sự thiếu trình độ chuyên môn kỹ thuật thích hợp của Sở NN & PTNT (PDARD);
- iv) mỗi một dự án đã xác định quá trình lập kế hoạch và các tiêu chí lựa chọn đầu tư riêng của mình;
- v) các dự án áp dụng các tiêu chuẩn kỹ thuật khác nhau, đối với cùng những cấp đường bộ;
- vi) hai trong số các dự án đã xác định quy phạm bảo trì đường bộ mà họ cấp vốn, nhưng các quy phạm lại khác nhau;
- vii) các dự án đã đào tạo và hỗ trợ xây dựng năng lực khác cho các nhà chức trách ở địa phương, nhưng để đáp ứng các yêu cầu thực thi của riêng họ.

Một loạt các quy phạm cụ thể của các dự án này đã gây ra sự lẫn lộn và dẫn tới việc các nhà chức trách ở địa phương nhận được các tư vấn về kỹ thuật và sự hỗ trợ xây dựng năng lực trái ngược nhau. Nó là sản phẩm đối tác trực tiếp đối với việc quản lý mạng lưới đường bộ nông thôn hiệu quả và liên kết với nhau. Việc phân tích này không có ý định chỉ trích quá đáng, vì các nhà tài trợ liên quan đã nhận thấy và đang thực hiện một số hành động để giải quyết những vấn đề này. Nhưng nó nhấn mạnh tới sự cần thiết phải cải thiện sự phối hợp của các nhà tài trợ, và nêu rõ vai trò quan trọng của UBND tỉnh (PPC), cũng như của Bộ GTVT (MoT) trong việc đạt được điều này.

	Dự án giao thông nông thôn	Dự án cơ sở hạ tầng nông thôn	Dự án phát triển nông thôn
Cơ quan thực hiện ở cấp quốc gia	Bộ GTVT	Bộ NN & PTNT	Bộ KH & ĐT I
Thực hiện ở cấp tỉnh	Ban quản lý dự án của Sở GTVT (PPMU)	Văn phòng dự án tỉnh được thành lập, dưới sự quản lý của UBND tỉnh Sở NN & PTNT thực hiện các công việc về đường bộ	Ban điều phối nằm trong Sở KH & ĐT, dưới sự quản lý của UBND tỉnh Sở GTVT và UBND huyện thực hiện các công việc về đường bộ
Tiêu chí lựa chọn đầu tư	Đường huyện & đường xã Số người dân được phục vụ Chi phí của tuyến đường Số người dân tộc thiểu số sinh sống	Đường xã tới xã, và đường xã tới các đường huyện EIRR >12%	Các tuyến đường bộ phục vụ những xã nghèo nhất trong tỉnh
Tiêu chuẩn thiết kế đường bộ (giới hạn về chi phí)	Dưới 15.000 USD/ km	Chi phí bình quân 45.000 USD/ km	Dưới 25.000 USD/ km
Các thỏa thuận để bảo trì các tuyến đường bộ của dự án	Dự án cấp vốn cho ban quản lý dự án tỉnh (PPMU)	Dự án phải chuẩn bị một kế hoạch khai thác và bảo trì (O&M)	Thỏa thuận giao kèo của dự án với các xã

Hình 6: Đầu tư của các nhà tài trợ vào các tuyến đường nông thôn tại một tỉnh

4. XÂY DỰNG THỂ CHẾ ĐỂ QUẢN LÝ HIỆU QUẢ GIAO THÔNG NÔNG THÔN

4.1 Bộ GTVT

Vai trò quốc gia và chức năng đề xuất của Bộ GTVT

Việc đạt được sự quản lý giao thông nông thôn hiệu quả hơn là một đầu vào có tính chất quyết định đối với nỗ lực của quốc gia làm giảm đói nghèo và cải thiện các điều kiện sống về kinh tế và xã hội ở nông thôn. Nó đòi hỏi phải tạo ra cơ cấu thể chế hiệu quả, các năng lực và khả năng ở cấp quốc gia và địa phương. Tuy vậy, các thỏa thuận về thể chế để quản lý chuyên ngành là phức tạp:

- i) Bộ GTVT có trách nhiệm quản lý Nhà nước về mặt pháp lý; nhưng
- ii) trách nhiệm quản lý trực tiếp được phân cấp cho các tỉnh, huyện và xã.
- iii) vì giao thông nông thôn là một phần của quá trình phát triển nông thôn ngoài Bộ GTVT, nên các cơ quan khác của Chính phủ, được tham gia trực tiếp vào chuyên ngành.

Hơn nữa:

- iv) người dân được dự kiến phải đóng góp các nguồn lực lớn, và do đó họ nên được tham gia vào quá trình quản lý.
- v) có sự đầu tư hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) ngày càng tăng và lớn, nhưng được một số lớn các nhà tài trợ cung ứng thông qua các kênh và các cơ chế thực hiện dự án khác nhau.

Bộ GTVT có trách nhiệm mang tính quốc gia trực tiếp đối với việc hoàn thiện công tác quản lý chuyên ngành **giao thông nông thôn**. Nhưng nếu như để Bộ quản lý thật hiệu quả, cần phải thấy rằng vai trò của Bộ khác với vai trò đối với các chuyên ngành vận tải khác mà Bộ quản lý, bởi vì Bộ chỉ có thể thực hiện việc kiểm tra quản lý rất hạn chế. Đề xuất rằng vai trò của Bộ GTVT nên được xác định như sau:

Vai trò quản lý giao thông nông thôn của Bộ GTVT

Phải tạo điều kiện thuận lợi và hướng dẫn thực thi chiến lược quốc gia, để sử dụng hiệu quả các nguồn lực trong việc cung ứng và duy trì một hệ thống giao thông nông thôn sau cải tạo, đóng góp hiệu quả vào việc giảm đói nghèo và cải thiện điều kiện sống ở các vùng khác nhau của Việt nam, vào việc kết hợp các hoạt động của chính quyền, người dân và các nhà tài trợ.

Để thực hiện vai trò này, Bộ GTVT sẽ phải thực hiện một loạt các chức năng, chúng được chia làm bốn loại (Xem Hình 7):

- Quản lý chiến lược giao thông nông thôn cấp quốc gia.
- Nâng cao năng lực và khả năng của các cơ quan chức trách ở địa phương.
- Quản lý sự đầu tư của các nhà tài trợ, theo kênh thông qua Bộ GTVT
- Quản lý các mối quan hệ bên ngoài, với các cơ quan của Chính phủ và các nhà tài trợ.

Bộ GTVT đã có những kinh nghiệm và năng lực trong một số các chức năng này, nhưng còn các chức năng khác sẽ đòi hỏi Bộ phải xây dựng mới các năng lực, trình độ và cách thức hoạt động về thể chế.

Chức năng đề xuất của Bộ GTVT

Quản lý chiến lược giao thông nông thôn cấp quốc gia

- Xác định và đàm phán thỏa thuận quốc gia về chiến lược giao thông nông thôn.
- Soạn thảo các quy định, tiêu chuẩn, hướng dẫn và các quy trình, sẽ đưa ra các cơ chế hoạt động cho các cơ quan chức trách ở địa phương để thực thi chiến lược này.
- Thúc đẩy việc huy động, phân bổ và đầu tư các nguồn lực cho chuyên ngành, phù hợp với nhu cầu của các vùng.
- Đảm bảo rằng việc quản lý giao thông nông thôn được kết hợp với sự phát triển và hoạt động của các chuyên ngành giao thông khác.
- Tiến hành nghiên cứu, phân tích chuyên môn, các dự án thử nghiệm và nghiên cứu để nâng cao hiểu biết về giao thông nông thôn và để thông tin cho chiến lược trong tương lai.
- Theo dõi thực trạng toàn quốc về phát triển và mức độ cung ứng dịch vụ của hệ thống giao thông nông thôn và việc quản lý nó của các cơ quan chức trách ở địa phương.
- Cập nhật chiến lược quốc gia.

Nâng cao năng lực và khả năng của các nhà chức trách ở địa phương

- Xác định rõ việc phân loại tất cả các cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn theo chức năng, và phân chia trách nhiệm quản lý chúng.
- Thực hiện các phân tích thể chế về nhu cầu phát triển nguồn nhân lực và xây dựng năng lực của các nhà chức trách ở địa phương.
- Lập kế hoạch và quản lý các chương trình đào tạo và nâng cao trình độ cho các nhà chức trách ở địa phương, tiếp tục hướng dẫn và hỗ trợ.
- Góp phần vào việc triển khai cách thức làm việc có sự tham gia
- Thực hiện việc giám sát kỹ thuật của các Sở GTVT.

Quản lý sự đầu tư của các nhà tài trợ

- Xác định, chuẩn bị, xử lý và đàm phán các dự án về tăng cường thể chế và đầu tư vật chất do các nhà tài trợ cấp vốn trong Bộ GTVT.
- Thực thi, kiểm tra và báo cáo về các dự án, thông qua hệ thống các Ban quản lý dự án (PMU).

Quản lý các mối quan hệ bên ngoài

- Phối hợp với các Bộ có trách nhiệm liên ngành, như Bộ tài chính và Bộ kế hoạch và đầu tư về các vấn đề của giao thông nông thôn.
- Thúc đẩy việc đưa ra quyết định mang tính quốc gia về các vấn đề liên ngành, có tác động tới việc quản lý giao thông nông thôn.
- Thúc đẩy các cơ quan khác của Chính phủ, được thu hút vào chuyên ngành để thực thi chiến lược quốc gia.
- Góp phần vào việc phối hợp sự hỗ trợ tiếp tục và ngày một tăng của các nhà tài trợ quan tâm tới chuyên ngành này, nhằm hướng tới việc thực thi thống nhất chiến lược quốc gia.

Hình 7: Chức năng quản lý giao thông nông thôn của Bộ GTVT

Phần còn lại của mục này xem xét các chức năng đề xuất về quản lý giao thông nông thôn và đưa ra các khuyến nghị cụ thể.

Quản lý quốc gia về Chiến lược giao thông nông thôn

Việc hoàn thành Nghiên cứu này đánh dấu sự kết thúc giai đoạn đầu tiên của một quá trình dài hạn phải xác định và thực thi chiến lược giao thông nông thôn quốc gia. Nghiên cứu đã đề ra mục tiêu của chiến lược quốc gia và xác định bốn ưu tiên về quản lý để đạt được mục tiêu này. Nó cũng đã phân tích chi tiết các khía cạnh khác nhau của việc thực thi chiến lược đề xuất và xác định các nhiệm vụ quản lý của Bộ GTVT đối với từng khía cạnh¹⁶. Tuy vậy, các phát hiện và khuyến nghị của Nghiên cứu vẫn chưa được phê chuẩn chính thức. Bước tiếp theo là phải đạt được quyền "sở hữu" quốc gia đầy đủ về chiến lược giao thông nông thôn.

Khuyến nghị rằng Bộ GTVT nên tổ chức các buổi thảo luận hơn nữa và xem xét các đề xuất và khuyến nghị của Nghiên cứu. Việc này nên thu hút các đại diện của các nhà chức trách của tỉnh, huyện và xã, cũng như các cơ quan khác có quan tâm của Chính phủ. Việc Chính phủ Việt nam thực thi chính thức tài liệu chiến lược giao thông nông thôn phản ánh sự thống nhất của các buổi thảo luận này, và việc phổ biến nó rộng rãi trong các cơ quan của Chính phủ, cho các nhà chức trách ở địa phương và cho các nhà tài trợ sẽ thể hiện quyền sở hữu quốc gia.

Bộ GTVT sẽ phải soạn thảo hoặc sửa đổi một loạt các quy định, tiêu chuẩn, hướng dẫn và các quy trình về các khía cạnh khác nhau của công tác quản lý giao thông nông thôn. Các quy chuẩn này sẽ xác định cơ chế hoạt động mà các cán bộ chức trách ở địa phương sẽ áp dụng để thực thi chiến lược. Chúng cần phải bao gồm:

- các trách nhiệm thể chế
- việc huy động nguồn lực ở cấp địa phương và hướng dẫn đầu tư
- quy hoạch giao thông nông thôn và các quy trình quản lý mạng lưới
- tiêu chuẩn thiết kế đường bộ nông thôn và các hướng dẫn về đấu thầu và quản lý xây dựng
- vấn đề môi trường trong việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn
- bảo trì đường bộ nông thôn
- phát triển và tính an toàn của các dịch vụ vận tải nông thôn
- nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông cấp thấp hơn
- kết hợp quản lý đường bộ nông thôn và đường sông nông thôn
- kết hợp giao thông nông thôn vào việc lập quy hoạch phát triển nông thôn
- thu hút khối tư nhân
- sự tham gia, theo dõi và trách nhiệm giải thích

Việc soạn thảo, thảo luận và phê duyệt một loạt các tài liệu là một nhiệm vụ lớn, mất nhiều thời gian để xuất bản.

Bộ GTVT cần phải thúc đẩy việc huy động, phân bổ và đầu tư các nguồn lực cho các tuyến đường bộ nông thôn bằng cách:

- i) phê chuẩn thực thi chiến lược đầu tư cho đường bộ nông thôn, như là một phần của chiến lược giao thông nông thôn quốc gia;

¹⁶ Các khuyến nghị cụ thể về nhiệm vụ quản lý của Bộ GTVT được trình bày trong 6 tài liệu, tạo nên Tập 2, và cũng được tóm tắt vào trong Tập 1. Ở đây chỉ đưa ra tổng quan chung.

- ii) chuẩn bị huy động nguồn lực và hướng dẫn đầu tư cho các cơ quan chức trách ở địa phương;
- iii) theo dõi mạng lưới quốc gia thực trạng phát triển và mức độ cung ứng phục vụ của hệ thống đường bộ nông thôn, để đánh giá nhu cầu đầu tư và những ưu tiên tại các vùng;
- iv) chuẩn bị quy hoạch tổng và các kế hoạch phát triển dài hạn của quốc gia, tương quan giữa nhu cầu đầu tư và khả năng nguồn lực hiện có, những ưu tiên của vùng và năng lực thực thi;
- v) đàm phán với các cơ quan trung ương khác của Chính phủ để đảm bảo rằng nhu cầu của chuyên ngành được xem xét thỏa đáng trong việc phân bổ các nguồn đầu tư trong nước và trong việc tìm kiếm sự hỗ trợ của các nhà tài trợ;
- vi) làm nảy sinh mối quan tâm và sự tham gia các nhà tài trợ vào chiến lược giao thông nông thôn.

Các đặc điểm của giao thông nông thôn và những tác động của nó tới kinh tế - xã hội không được hiểu một cách đầy đủ. Ở đây có các cơ hội để đổi mới trong cách thức mà giao thông nông thôn được quản lý. Bộ GTVT nên tiến hành nghiên cứu, phân tích chuyên môn, các dự án thử nghiệm và nghiên cứu để:

- i) nâng cao sự hiểu biết toàn diện hơn về lợi ích của giao thông sau cải tạo đối với việc giảm đói nghèo và phát triển kinh tế- xã hội trong những điều kiện khác nhau như thế nào, nhờ việc kiểm tra hiệu quả và đánh giá tác động của các chương trình đầu tư cụ thể;
- ii) phân tích các phương án về chính sách để đáp ứng các vấn đề cụ thể của chuyên ngành;
- iii) thử nghiệm và xây dựng các quy trình đối với sự đổi mới sáng tạo trong việc sử dụng các loại vật liệu xây dựng, các cách thức đấu thầu và các phương pháp bảo trì đường bộ, cung ứng các công trình đường thủy nông thôn và sử dụng các phương pháp xây dựng bằng lao động thủ công;
- iv) trình bày và xây dựng quy trình đối với sự đổi mới về mặt thể chế của các phương pháp làm việc có sự tham gia, quản lý và bảo trì mạng lưới giao thông nông thôn.

Bộ GTVT cần phải hoàn thiện các thủ tục của mình để theo dõi trên toàn quốc tình hình phát triển hệ thống giao thông nông thôn. Những yêu cầu cơ bản là:

- i) để theo dõi mức độ cung ứng phục vụ của hệ thống đường bộ nông thôn, chứ không phải chỉ về quy mô và loại mặt đường của nó;
- ii) để phối hợp cùng với Bộ kế hoạch và đầu tư theo dõi việc sử dụng các nguồn vốn đầu tư so với các đầu ra đã đạt được, chứ không phải là các khoản chi đã thực hiện.

Việc thông tin theo dõi này nhiều hơn, là cần thiết để đánh giá công tác quản lý của các cơ quan chức trách ở địa phương, và để thông tin cho việc lập quy hoạch và phân bổ nguồn lực trong tương lai.

Bộ GTVT nên cập nhật chiến lược giao thông nông thôn quốc gia theo thời gian. Nhận định của các nghiên cứu, phân tích chuyên môn, các dự án thử nghiệm và nghiên cứu, của việc kiểm tra hệ thống giao thông nông thôn sau cải tạo sẽ là những đầu vào quan trọng để chỉnh sửa chiến lược.

Nâng cao năng lực và khả năng của các nhà chức trách ở địa phương

Việc thực thi thành công chiến lược quốc gia phụ thuộc vào việc nâng cao năng lực và khả năng của các nhà chức trách ở địa phương, để quản lý hiệu quả các trách nhiệm về giao thông nông thôn của họ, phù hợp với các mục tiêu của quốc gia, nhưng vẫn đáp ứng được các ưu tiên của địa phương.

Yêu cầu đầu tiên đối với Bộ GTVT là phải làm rõ sự phân loại đường bộ nông thôn hiện nay, và phải kết hợp với cơ sở hạ tầng nông thôn cấp thấp hơn, để cho trách nhiệm của các cơ quan chức trách ở các cấp khác nhau, bao gồm cả trách nhiệm cấp vốn của họ, được xác định rõ ràng. Việc phân loại đề xuất được trình bày trong Hình 8.

Việc xác định rõ ràng và đầy đủ trách nhiệm của các cơ quan chức trách ở địa phương cũng đòi hỏi Bộ GTVT cần phải:

- Theo dõi việc áp dụng đúng hệ thống phân loại đường bộ nông thôn ở tất cả các tỉnh và huyện. Việc đưa vào áp dụng quy hoạch mạng lưới đường bộ nông thôn và sử dụng cơ sở dữ liệu của nó, như một đầu vào để kiểm tra mạng lưới quốc gia hệ thống đường bộ nông thôn¹⁷ sẽ đưa ra những thông tin cần thiết để thực hiện việc này.
- Xác định trách nhiệm đối với đường sông nông thôn, dưới cấp quản lý của Cục đường sông. Dự kiến rằng các trách nhiệm này nên tương ứng với các trách nhiệm đối với đường bộ nông thôn:
 - UBND tỉnh quản lý các tuyến đường sông đem lại sự kết nối quan trọng giữa các huyện trong phạm vi huyện, hoặc với huyện lân cận;
 - UBND huyện quản lý các tuyến đường sông đem lại sự kết nối quan trọng trong phạm vi huyện, hoặc với huyện lân cận ;
 - UBND xã và thôn xóm quản lý các tuyến đường sông còn lại của địa phương.

Những yếu kém hiện nay của các Sở GTVT, và đặc biệt là Phòng kỹ thuật của UBND huyện đã được nêu trong Chương 2, cùng với những khác biệt giữa các vùng về năng lực so với nhu cầu. Bộ GTVT nên xây dựng và áp dụng phương pháp đơn giản đối với việc phân tích về thể chế, để đánh giá nhu cầu xây dựng năng lực và khả năng cho các cơ quan chức năng của tỉnh và huyện, để họ hoàn thành trách nhiệm quản lý giao thông nông thôn của mình hiệu quả hơn. Việc phân tích có thể sẽ được tiến hành với sự tham khảo ý kiến của UBND tỉnh và UBND huyện, và với các cơ quan trung ương của Chính phủ liên quan đến việc phân cấp. Phân tích nên bao gồm:

- i) việc đánh giá nhiệm vụ của đơn vị hành chính về giao thông nông thôn;
- ii) số lượng và trình độ học vấn của các cán bộ hỗ trợ và cán bộ chuyên môn;
- iii) kinh nghiệm và năng lực của các cán bộ chuyên môn;
- iv) nguồn lực hoạt động- văn phòng, các thiết bị xử lý số liệu và thông tin liên lạc, phương tiện vận tải hiện có.

Bộ GTVT sẽ phải lập kế hoạch và quản lý các chương trình nâng cao trình độ, đào tạo và tiếp tục hướng dẫn, hỗ trợ cho các cán bộ chức trách ở địa phương. Những chương trình này nên nhằm vào UBND tỉnh, Sở GTVT, UBND huyện và Ban kỹ thuật của họ, và UBND xã. Tóm lại, chúng cần phải bao gồm¹⁸:

¹⁷ Xem tài liệu 3.

¹⁸ Đã nêu chi tiết trong Tài liệu 6.

- i) nâng cao nhận thức thông qua việc phổ biến thông tin, hội thảo và tọa đàm, để nâng cao sự hiểu biết cho những nhà ra quyết định ở địa phương về những khía cạnh quan trọng của công tác quản lý giao thông nông thôn (ví dụ như bảo trì theo kế hoạch, vai trò của cơ sở hạ tầng giao thông cấp thấp hơn, kết hợp quy hoạch phát triển nông thôn);
- ii) tiến hành các chương trình đào tạo để giới thiệu và nâng cao năng lực của địa phương, để áp dụng hàng loạt những quy định, tiêu chuẩn, quy trình và hướng dẫn;

Hình 8: Đề xuất về phân loại, trách nhiệm quản lý và nguồn lực của địa phương đối với đường bộ nông thôn, đường nhỏ và đường mòn

Phân loại đường	Định nghĩa	Trách nhiệm quản lý	Nguồn lực của địa phương
Đường tỉnh	Trục đường chính nằm trong một tỉnh, bao gồm cả các trục nối tung tâm huyện với trung tâm của tỉnh. Tuyến đường nối với các trung tâm của tỉnh lân cận.	UBND tỉnh thông qua Sở GTVT, bao gồm cả đầy đủ trách nhiệm về bảo trì theo kế hoạch. UBND tỉnh có thể ủy thác trách nhiệm đối với một số đường tỉnh cho UBND huyện, chỉ khi UBND huyện đồng ý bằng văn bản.	Ngân sách tỉnh. Ưu tiên thấp nhất đối với việc sử dụng sự đóng góp của người dân. Nếu như UBND tỉnh ủy thác tuyến đường cho UBND huyện thì họ cũng phải ủy thác cả vốn.
Đường huyện	Đường nối trung tâm huyện với các trung tâm hành chính xã hoặc của cụm xã. Đường nối với các trung tâm huyện lân cận. Đường nối trung tâm huyện với các cơ sở kinh tế và xã hội ở trong huyện. Đường nối hơn một xã với các cơ sở kinh tế và xã hội không ở trung tâm huyện.	UBND huyện, bao gồm cả đầy đủ trách nhiệm về bảo trì theo kế hoạch. Sở GTVT có thể thực hiện những công việc lớn hơn trên các tuyến đường huyện.	Ngân sách huyện. Vốn ủy thác của UBND tỉnh cho các kế hoạch đầu tư. Ưu tiên thứ hai đối với việc sử dụng sự đóng góp của người dân.
Đường xã	Đường nối với các xã bên cạnh hoặc với các xã ở gần ("đường liên xã"). Đường nối trung tâm hành chính xã với các thôn xóm và các làng, bản nhỏ. Các tuyến đường quan trọng khác nối với các cơ sở ở trong phạm vi xã.	Một nhóm các UBND xã làm việc cùng với nhau về "đường liên xã", UBND xã chịu trách nhiệm về các đường xã khác, bao gồm cả đầy đủ trách nhiệm về bảo trì theo kế hoạch. UBND huyện hoặc Sở GTVT có thể thực hiện những công việc lớn hơn trên các tuyến đường xã.	Ngân sách xã. Vốn ủy thác của UBND huyện cho các kế hoạch đầu tư. Ưu tiên đầu tiên đối với việc sử dụng sự đóng góp của người dân.

Đường thôn xóm, đường nhỏ và đường mòn	Tuyến nối với các thôn xóm bên cạnh. Tuyến đem lại khả năng tiếp cận tới đồng ruộng.	UBND xã và người dân.	Ngân sách xã. Ưu tiên đầu tiên đối với việc sử dụng sự đóng góp của người dân.
Đường nhỏ và đường mòn với cự ly dài	Tuyến đường dành cho xe thô sơ, dùng để tiếp cận với bên ngoài từ các xã tới trung tâm huyện, và tới các cơ sở kinh tế và xã hội quan trọng.	UBND huyện.	Ngân sách huyện. Vốn ủy thác của UBND tỉnh cho các kế hoạch đầu tư. Ưu tiên thứ hai đối với việc sử dụng sự đóng góp của người dân.

Hình 8 (Tiếp theo)

- iii) theo dõi kiểm tra tác động của việc đào tạo tới sự thực hiện của các cán bộ chức trách ở địa phương, cung ứng hỗ trợ kỹ thuật và hướng dẫn hơn nữa.

Điều này đòi hỏi một nỗ lực dài hạn và đặt ra một nhu cầu lớn về năng lực phát triển nguồn nhân lực của Bộ GTVT. Các chương trình đào tạo về khía cạnh kỹ thuật cũng nên nhằm cho các nhà thầu, các công ty tư vấn và thiết kế ở các tỉnh.

Để thúc đẩy hiệu quả các cán bộ chức trách ở địa phương trong hệ thống quản lý phân cấp, Bộ GTVT sẽ phải phát triển hơn nữa phương pháp làm việc có sự tham gia nhiều hơn. Bộ sẽ phải thiết lập các mối quan hệ sản xuất đối tác với các nhà chức trách của tỉnh, huyện và xã. Việc này đòi hỏi Bộ GTVT phải làm cho thái độ về thể chế và thực tế làm việc của Bộ thích ứng với yêu cầu phân cấp, nó sẽ mất thời gian, nhưng có thể phê chuẩn áp dụng một số các biện pháp ngắn hạn.

- i) tham khảo đầy đủ ý kiến với các cán bộ chức trách ở địa phương và thống nhất với họ về việc xác định chiến lược giao thông nông thôn quốc gia là điểm khởi đầu;
- ii) nên có một quá trình tham khảo ý kiến đầy đủ về việc soạn thảo các quy định, tiêu chuẩn, quy trình và hướng dẫn;
- iii) nên có cơ chế để thảo luận thường xuyên và xem xét lại với các tỉnh, huyện và xã, cũng như với các tổ chức quần chúng và với các nhà đầu tư khác về những vấn đề và nhu cầu của họ, để thúc đẩy việc quản lý quốc gia chuyên ngành này của Bộ GTVT.

Việc trở nên có sự tham gia hơn trong thực tế của mình sẽ đem lại cơ sở cho Bộ GTVT để góp phần vào việc triển khai phê chuẩn áp dụng phương pháp làm việc có sự tham gia của các cán bộ chức trách ở địa phương. Đây là một vấn đề liên ngành, được kết hợp với cuộc cải cách hành chính quốc gia, nhưng Bộ GTVT có thể đi đầu bằng ví dụ này và:

- i) Bộ nên kết hợp sự tham gia vào các quy trình và hướng dẫn mà Bộ soạn thảo, ở những nơi mà việc này là thực tế và thích hợp;
- ii) Bộ nên đào tạo phương pháp và các kỹ thuật tham gia;
- iii) Bộ có thể có một tác động đặc biệt tới cách thức làm việc của các Sở GTVT.

Quản lý đầu tư của các nhà tài trợ

Bộ GTVT có kinh nghiệm trong việc quản lý các chương trình đầu tư do các nhà tài trợ cấp vốn và trong việc đáp ứng những yêu cầu của các tổ chức tài chính, thông qua cơ chế tổ chức của các Ban quản lý dự án (PMU). Việc thực hiện dự án GTNT1 và hiện nay là dự án GTNT2 đã cho phép Ban quản lý dự án PMU18 xây dựng nên một năng lực chuyên môn chuẩn bị và thực hiện đầu tư vào đường bộ nông thôn, và phải làm việc với các UBND tỉnh và các Sở GTVT.

Bộ GTVT nên đảm bảo rằng chiến lược giao thông nông thôn quốc gia phù hợp hoàn toàn với công việc của các Ban quản lý dự án thích hợp:

- i) Bộ GTVT quản lý việc chuẩn bị và thiết kế việc đầu tư của các nhà tài trợ, việc phân bổ nguồn lực của Bộ nên phản ánh nhu cầu và những ưu tiên của các vùng khác nhau;
- ii) phương pháp quy hoạch, các tiêu chuẩn kỹ thuật, các thỏa thuận thực thi và quy phạm bảo trì trong các dự án do các nhà tài trợ cấp vốn nên tuân theo chiến lược quốc gia;

- iii) cơ hội hỗ trợ giúp đỡ kỹ thuật của các dự án được cấp vốn dành cho các nhà chức trách địa phương nên được sử dụng để xây dựng năng lực của họ nhằm quản lý giao thông nông thôn và phê chuẩn áp dụng các phương pháp làm việc với sự tham gia, phù hợp với chiến lược này;
- iv) Bộ GTVT cần phải đẩy mạnh một phương pháp thích hợp để theo dõi hiệu quả kinh tế- xã hội và đánh giá tác dụng của việc đầu tư vào giao thông nông thôn do các nhà tài trợ cấp vốn.

Quản lý các mối quan hệ với bên ngoài

Việc thực thi thành công chiến lược giao thông nông thôn quốc gia đòi hỏi Bộ GTVT phải giải quyết các mối quan hệ với bên ngoài, với các Bộ và các cơ quan khác của Chính phủ:

- Bộ nên tìm kiếm sự hỗ trợ đầy đủ của Bộ kế hoạch và đầu tư, và Bộ tài chính cho chiến lược, để sao cho xét tới đầy đủ các nhu cầu của chuyên ngành trong việc lập quy hoạch và cấp phát vốn liên ngành của quốc gia, quản lý quốc gia về sự hỗ trợ của các nhà tài trợ cho Việt nam.
- Bộ nên thúc đẩy các cơ quan khác chịu trách nhiệm về các vấn đề liên ngành, có liên quan đến việc quản lý hiệu quả chuyên ngành và nên góp phần vào việc hoạch định chiến lược quốc gia về những vấn đề đó. Những vấn đề này bao gồm:
 - i) tiếp tục quá trình phân cấp, chuyển giao quyền lực nhiều hơn cho các nhà chức trách ở địa phương, nâng cao năng lực và khả năng của họ, biến đổi họ dần dần thành những người cung ứng các dịch vụ có trách nhiệm giải thích và với sự tham gia;
 - ii) những quy định và quy trình để phát triển khối tư nhân. Các quy định và quy phạm này sẽ thúc đẩy mức độ tham gia vào chuyên ngành của các nhà thầu tư nhân, những người làm dịch vụ vận tải, các công ty tư vấn và thiết kế;
 - iii) cải tiến các quy định về đấu thầu, định giá và quản lý xây dựng nhằm:
 - nâng cao quyền thực thi của UBND huyện và UBND xã;
 - kích thích sự tham gia của các nhà thầu có quy mô nhỏ;
 - thúc đẩy việc phê chuẩn áp dụng các phương pháp xây dựng và đấu thầu mang tính sáng kiến mới, để tạo việc làm cho những người nghèo về xây dựng và bảo trì đường bộ nông thôn;
 - iv) các chương trình bảo vệ môi trường ở các vùng núi, trung du, để giảm tình khốc liệt của các cơn lũ và những thiệt hại gây ra cho các tuyến đường bộ nông thôn;
 - v) chính sách đền bù cho những người bị ảnh hưởng do việc chiếm dụng cưỡng bức đất đai và các tài sản khác.
- Bộ phải tranh thủ sự hỗ trợ của các cơ quan khác có trách nhiệm quốc gia về đầu tư vào giao thông nông thôn để phê chuẩn thực thi chiến lược:
 - i) điểm khởi đầu của việc này là họ nên được hỏi ý kiến, như là một phần của quá trình thông qua lần cuối cùng chiến lược "có sở hữu quốc gia";
 - ii) cần có một cơ chế cùng phối hợp giữa các Bộ để đảm bảo rằng những hướng dẫn, phương pháp, quy phạm và tiêu chuẩn đã xác định, được tất cả các cơ quan quản lý đầu tư vào giao thông nông thôn áp dụng;
 - iii) cần phải giải quyết vấn đề về trách nhiệm ở tỉnh, đối với việc thiết, đấu thầu và giám sát các công việc của đường bộ nông thôn, sử dụng các nguồn vốn được phân bổ thông qua các Bộ khác, ngoài Bộ GTVT. Vấn đề này có thể giải quyết được thông qua sự phối hợp giữa các Bộ, hoặc thông qua một quy

định của quốc gia quy định rằng Sở GTVT có trình độ chuyên môn thích hợp và luôn luôn phải có trách nhiệm.

Sự đầu tư đáng kể của các nhà tài trợ vào chuyên ngành sẽ tiếp tục được phân bổ thông qua các Bộ, ngoài Bộ GTVT, vì những lý do được trình bày ở Chương 3. Hiện nay Bộ GTVT có quan hệ với một nhóm nhỏ các nhà tài trợ và các ban điều hành của các cơ quan liên quan đến ngành GTVT. Bộ GTVT nên mở rộng các mối quan hệ với bên ngoài, với các nhà tài trợ và với các ban điều hành khác của các cơ quan, bao gồm tất cả các cơ quan cấp phát vốn, hoặc muốn cấp vốn đầu tư cho giao thông nông thôn, thông qua các chương trình về cơ sở hạ tầng phát triển vùng và giảm đói nghèo. Mục đích là không phải để Bộ GTVT "nắm giữ" được vốn tài trợ từ các Bộ khác. Hơn nữa, Bộ GTVT nên cố gắng thúc đẩy cộng đồng các nhà tài trợ hỗ trợ chiến lược quốc gia:

- Bộ GTVT nên chia sẻ các phát hiện và những đề xuất của Nghiên cứu này với các nhà tài trợ thích hợp, và thu hút họ vào các buổi thảo luận về việc thông qua lần cuối cùng chiến lược có "sở hữu quốc gia". Điều này có thể sẽ tạo ra sự hiểu biết về chiến lược, làm nảy sinh mối quan tâm và tin tưởng vào việc hỗ trợ chiến lược này.
- Bộ GTVT nên cung cấp thông tin hiện có một cách rộng rãi cho các nhà tài trợ. Thông tin này cần phải bao gồm các tư liệu của Bộ GTVT, các tài liệu được soạn thảo để nâng cao trình độ cho các cán bộ chức trách ở địa phương, các tiêu chuẩn, quy phạm và những hướng dẫn. Điều này có thể sẽ làm nảy sinh sự hỗ trợ hơn nữa cho chiến lược, và cung cấp cơ sở thông tin cho các nhà tài trợ để bắt đầu sử dụng nó trong việc trình bày các dự án.
- Bộ GTVT nên xem xét việc hình thành và điều hành một Ban phối hợp với các nhà tài trợ về chuyên ngành giao thông nông thôn. Các mục đích có thể sẽ là:
 - i) để đảm bảo rằng Bộ GTVT hiểu biết được đầy đủ tất cả các việc đầu tư đang được thực hiện và trong kế hoạch cho chuyên ngành;
 - ii) để đưa ra một cơ chế nhằm thông tin các yêu cầu cơ bản đối với chuyên ngành, bao gồm cả các ưu tiên về địa lý, hướng dẫn đầu tư vào đường bộ nông thôn, các phương pháp quy hoạch được xác định ở cấp quốc gia, các tiêu chuẩn kỹ thuật, các thỏa thuận thực thi và quy trình bảo trì để áp dụng;
 - iii) để nhấn mạnh với các nhà tài trợ rằng họ cũng có thể góp phần vào việc phát triển hệ thống giao thông nông thôn, thông qua sự hỗ trợ đối với:
 - việc nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông cấp thấp hơn;
 - việc cung ứng các cơ sở vật chất kỹ thuật trên các tuyến đường sông nông thôn;
 - các kế hoạch tín dụng để làm ra thu nhập ở nông thôn, nó cấp vốn để mua sắm các loại xe có tốc độ thấp.

Thông qua nhóm này, các nhà tài trợ có thể sẽ làm việc chặt chẽ với Bộ GTVT, ngay cả khi những việc đầu tư của họ được phân bổ thông qua các Bộ khác.

- Các chức năng quản lý giao thông nông thôn được xem xét ở trên thể hiện một công việc nặng nề đối với Bộ GTVT. Bộ cần phải tìm kiếm sự hỗ trợ về mặt thể chế, cùng phối hợp của các nhà tài trợ, cho Bộ GTVT và các nhà chức trách ở địa phương, để góp phần vào việc thực hiện hiệu quả các chức năng này.

Các hoạt động của Bộ GTVT ở cấp tỉnh, theo thời gian, cũng nên góp phần vào việc cải thiện sự phối hợp giữa các nhà tài trợ. Cuối cùng, một nhà tài trợ muốn đầu tư vào một tỉnh cần phải:

- i) có khả năng đóng góp vốn để hỗ trợ kế hoạch phát triển mạng lưới giao thông nông thôn rõ ràng, đã được các nhà chức trách của tỉnh soạn thảo và phản ánh các ưu tiên phù hợp với địa phương;
- ii) tin tưởng rằng các cán bộ chức trách ở địa phương có khả năng và năng lực để thực hiện hiệu quả các khoản vốn đầu tư của họ.

4.2 Vai trò của Ban Giao thông Nông thôn thuộc Bộ GTVT (RTU)

Để thực hiện các chức năng được miêu tả ở trên và đạt được sự quản lý GTVT quốc gia đã cải tạo, Bộ GTVT sẽ phải phát triển những năng lực mới, các kỹ năng và cách thức tổ chức làm việc. Ban Giao thông Nông thôn (RTU) được thành lập gần đây có một vai trò quan trọng trong việc này. Hiện tại, RTU chỉ có một đội ngũ nhân viên nhỏ bé với kinh nghiệm làm việc hạn chế về các vấn đề của chuyên ngành giao thông nông thôn cụ thể. Nhưng Bộ GTVT phải từng bước phát triển RTU để cung cấp năng lực phân tích cốt yếu chất chẻ, và về kiến thức chuyên môn nhưng toàn diện để giải quyết các đặc trưng riêng và tổng hợp của chuyên ngành này.

RTU sẽ không phải là bộ phận ra quyết định mà phải hoạt động như là một bộ phận thuộc cơ cấu tổ chức của Bộ GTVT, nhưng ban này nên là trung tâm cho các hoạt động của Bộ GTVT trong việc thực hiện các chức năng được cần thiết để hoàn thành vai trò quản lý giao thông nông thôn toàn quốc của Bộ. Đề xuất rằng RTU phải dần dần đảm nhận các vai trò được thiết lập trong Hình 9.

Để hoàn thành các trách nhiệm này, RTU sẽ phải:

- Có các năng lực và khả năng chuyên môn về các vấn đề kinh tế và kỹ thuật, và về đào tạo và phát triển nguồn nhân lực mà đã tồn tại ở các bộ phận khác trong Bộ.
- Ủy thác và quản lý các dịch vụ từ các tổ chức tư vấn và đào tạo bên ngoài để bổ sung năng lực và các khả năng trong ban.

Nhiều việc còn lại sẽ được làm để phát triển RTU thành một ban có hiệu quả đáp ứng các trách nhiệm này:

- Trình độ của đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp sẽ phải tăng theo thời gian.
- RTU sẽ phải phát triển khả năng chuyên môn đa nguyên tắc trong ban để chấp nhận một phương pháp tiếp cận quản lý giao thông nông thôn, bao hàm:
 - i) các khía cạnh chuyên môn hoá của chuyên ngành giao thông nông thôn:
 - quản lý hợp đồng, xây dựng và bảo trì cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn;
 - quy hoạch giao thông nông thôn bao gồm cả vai trò của cơ sở hạ tầng giao thông cấp thấp hơn và các tuyến đường thuỷ nội địa;
 - kinh tế học giao thông nông thôn;
 - các dịch vụ giao thông nông thôn;
 - ii) quá trình phát triển nông thôn:
 - quy mô, phát triển nông thôn về kinh tế và xã hội nghèo nàn;
 - quy hoạch phát triển nông thôn;
 - sự hoạt động của các tổ chức của chính phủ;
 - các quá trình và phương pháp tham gia.

Điều này đòi hỏi việc tuyển nhân viên với các kỹ năng chuyên môn hiện không thấy có ở Bộ GTVT, và một chương trình phát triển đội ngũ nhân viên thông qua đào tạo và học tập ở nước ngoài.

Dự án Giao thông Nông thôn thứ hai (RT2) có một phần lớn của sự trợ giúp kỹ thuật dài hạn hỗ trợ cho Bộ GTVT sẽ đóng góp lớn vào phát triển RTU thành một ban có hiệu quả. Các đầu vào tư vấn chuyên môn kèm theo việc cung cấp các nguồn có giá trị về đào tạo và để uỷ thác các dịch vụ tư vấn địa phương. Sẽ là quan trọng khi sự hỗ trợ kỹ thuật này được khai thác để phát triển RTU thành một phần của cơ cấu tổ chức của Bộ GTVT và không được coi là sự khởi xướng cụ thể-dự án.

Hỗ trợ kỹ thuật của RT2 sẽ không đáp ứng tất cả các nhu cầu xây dựng năng lực. Bộ GTVT phải tiếp tục tìm kiếm hỗ trợ phát triển thể chế từ các nhà tài trợ khác để cải tiến việc quản lý chuyên ngành giao thông nông thôn của Bộ.

Đề xuất những trách nhiệm của Ban Giao thông Nông thôn

- Tiến hành các nghiên cứu và phân tích chuyên môn, và tham mưu để thông báo việc đưa ra quyết định của Bộ GTVT về các khía cạnh của chiến lược giao thông nông thôn quốc gia khác nhau.
- Kiểm tra tình trạng phát triển và việc thực hiện phân phối dịch vụ của hệ thống đường nông thôn toàn quốc, và đánh giá các nhu cầu và những ưu tiên đầu tư.
- Xác định các nhu cầu để nghiên cứu và để tiến hành các dự án thí điểm, và quy hoạch và quản lý việc thực hiện các dự án đó.
- Quy hoạch, phối hợp và quản lý việc chuẩn bị các quy định, các tiêu chuẩn, các quy trình và những hướng dẫn để thực thi hoá chiến lược.
- Đề xuất sự phân bổ các trách nhiệm về thể chế tại cấp địa phương.
- Quản lý quá trình phân tích thể chế để đánh giá các nhu cầu xây dựng năng lực và khả năng của các cơ quan địa phương.
- Quy hoạch, phối hợp và quản lý các chương trình đào tạo và nâng cao nhận thức, và cung cấp sự hướng dẫn trả lời và hỗ trợ các cơ quan địa phương.
- Thiết lập sự cộng tác làm việc hữu ích dài hạn với các cơ quan địa phương, và dẫn dắt sự thay đổi trong Bộ GTVT theo cách làm việc tham gia nhiều hơn.
- Làm việc với các PMU về quy hoạch và chuẩn bị các đầu tư giao thông nông thôn được các nhà tài trợ cấp vốn, và về kiểm tra kinh tế-xã hội và đánh giá các dự án.
- Xác định các vấn đề giữa các ngành nơi mà Bộ GTVT phải tác động đưa ra chính sách quốc gia và cung cấp tư vấn chuyên gia cho Bộ.
- Cung cấp điểm trọng tâm để phổ biến thông tin cho và phối hợp với các cơ quan khác của chính phủ và các nhà tài trợ.

Hình 9: Các trách nhiệm của Ban Giao thông Nông thôn của Bộ GTVT

4.3 Các cơ quan chức trách địa phương

Sự bố trí quản lý cấp địa phương một cách hiệu quả

Sự phân cấp các trách nhiệm tới các Tỉnh, Huyện và Xã phải đưa đến kết quả về quản lý hệ thống giao thông nông thôn đáp ứng tốt hơn tính đa dạng về các điều kiện ở Việt Nam và các nhu cầu và sự ưu tiên của địa phương. Nhưng việc tạo ra các kế hoạch hiệu quả cho việc quản lý của chuyên ngành này theo các cơ quan của chính quyền địa phương yêu cầu một sự khởi xướng phát triển thể chế lớn.

Điểm bắt đầu phải được xác định rõ ràng những trách nhiệm quản lý cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn của từng cấp khác nhau của chính quyền địa phương như sự quản lý được đề xuất trước đây trong Chương này. Bộ GTVT phải phát triển năng lực và khả năng của các cơ quan chính quyền địa phương chịu trách nhiệm để:

- i) khai thác toàn bộ tiềm năng và huy động các nguồn lực địa phương cho chuyên ngành này mà không đặt nhu cầu quá mức vào người dân;
- ii) sử dụng hiệu quả các nguồn lực khan hiếm trong quy hoạch và phân bổ vốn để phát triển, khai thác và bảo trì giao thông nông thôn, để đáp ứng sự ưu tiên của địa phương trong phạm vi khung công việc của chiến lược giao thông quốc gia;
- iii) quản lý thiết kế và thực hiện các công trình xây dựng, khôi phục và nâng cấp để đạt được các tiêu chuẩn kỹ thuật có hiệu quả về chi phí mà vẫn cung cấp cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn bền vững và tin cậy;
- iv) bảo trì cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn trong điều kiện tốt;
- v) theo dõi tình trạng phát triển và sự thực hiện phân phối dịch vụ của hệ thống giao thông nông thôn.

Là một phần của quá trình cải cách hành chính nhà nước, việc phát triển năng lực và khả năng của chuyên ngành này phải đi kèm với sự tiến triển các tổ chức của chính quyền địa phương mà:

- i) được đưa ra dần dần mức độ quyền lực để phù hợp với các trách nhiệm quản lý của họ;
- ii) làm việc trong sự cộng tác hữu ích với các cấp chính quyền địa phương cao hơn hoặc thấp hơn và với Chính quyền Trung ương;
- iii) lôi kéo người dân vào việc quản lý và phát triển nông thôn, bao gồm cả giao thông nông thôn, và chịu trách nhiệm đối với họ như những nhà cung cấp dịch vụ.

Bồ GTVT phải đóng góp vào quá trình tiến triển này.

Ủy ban nhân dân Tỉnh

Đại diện cho Hội đồng Nhân dân, toàn bộ vai trò của Ủy ban nhân dân Tỉnh (PPC) là quản lý sự phát triển kinh tế-xã hội của Tỉnh. Vai trò chuyên ngành giao thông nông thôn của PPC phải là:

Để quản lý hệ thống giao thông nông thôn trong phạm vi khung công việc của chiến lược quốc gia, để đáp ứng các nhu cầu và những ưu tiên trong Tỉnh:

- i) quản lý trực tiếp giao thông nông thôn cấp Tỉnh;
- ii) tạo điều kiện thuận lợi và hướng dẫn quản lý giao thông nông thôn tại cấp Huyện và Xã của các Ủy ban Nhân dân Huyện (DPC) và các Ủy ban Nhân dân Xã (CPC).

Các chức năng của PPC về hoàn thành vai trò này phải là:

Những chức năng quản lý chuyên ngành của Ủy ban nhân dân Tỉnh (PPC)

- Kết hợp quy hoạch giao thông nông thôn như là một phần của quá trình quy hoạch phát triển nông thôn rộng lớn hơn.
- Phối hợp quy hoạch giao thông nông thôn trong Tỉnh.
- Phân bổ vốn trong ngân sách hàng năm cho các nhu cầu đầu tư ưu tiên và cho việc bảo trì các đường theo quy hoạch mà đã cung cấp dịch vụ tốt, uỷ quyền quản lý một số nguồn vốn cho các Huyện.
- Quản lý, hướng dẫn và phối hợp đầu tư của các nhà tài trợ trong Tỉnh để hỗ trợ các quy hoạch phát triển hiện có, để sử dụng các kế hoạch thực hiện đã thiết lập và để làm cho phù hợp với chiến lược quốc gia.
- Phối hợp với các UBND Huyện và UBND Xã đảm bảo rằng họ hiểu trách nhiệm của họ, và cung cấp sự hướng dẫn và hỗ trợ họ.
- Kiểm tra và giám sát các hoạt động của các UBND Huyện và UBND Xã.
- Thiết lập khung công việc điều chỉnh địa phương về khai thác các dịch vụ giao thông nông thôn.
- Theo dõi kết quả của hệ thống giao thông nông thôn.

Các UBND Tỉnh dựa nhiều vào các dịch vụ của Sở GTVT Tỉnh để thực hiện các chức năng giao thông nông thôn của họ. Tuy nhiên, vẫn còn một nhu cầu để phát triển khả năng của các Sở GTVT Tỉnh nhằm hoàn thành vai trò chuyên ngành giao thông nông thôn của họ hiệu quả hơn:

- Sẽ là quan trọng để tạo ra sự hiểu biết tốt hơn giữa các thành viên của Sở GTVT Tỉnh về các đặc trưng và các thành tố của giao thông nông thôn, và sự đóng góp của giao thông nông thôn vào quá trình phát triển; và về các vấn đề quản lý chính như quy hoạch mạng lưới, các tiêu chuẩn thiết kế và việc bảo trì. Các Sở GTVT Tỉnh cần những kiến thức này để đưa ra các quyết định quản lý có hiểu biết hơn. Có lý do này mà đã đề xuất rằng Bộ GTVT phải nhằm vào các chương trình đào tạo và nâng cao nhận thức ở các thành viên của UBND Tỉnh cũng như ở các Sở GTVT Tỉnh.
- Các Sở GTVT Tỉnh thông qua công việc chuyên ngành của họ có thể giải thích, và tạo điều kiện thuận lợi và khuyến khích sự chấp nhận của các Sở GTVT Tỉnh các thói quen ra quyết định và tham gia nhiều hơn vào quy hoạch.

Bộ GTVT phải thúc đẩy hai thay đổi về quy trình cấp ngân sách hàng năm và phân bổ vốn trong các Tỉnh:

- i) Bộ GTVT phải khuyến khích các UBND Tỉnh để uỷ quyền quản lý một số vốn cho các UBND Huyện trên cơ sở 'cấp một cục' cho các công trình về Đường Huyện, cho phép các UBND Huyện quyết định việc sử dụng các vốn này;
- ii) khi UBND Tỉnh uỷ quyền các trách nhiệm về một số Đường Tỉnh cho các UBND Huyện thì cũng phải yêu cầu giao phó cho các UBND Huyện vốn về các các đường này.

Sở Giao thông vận tải Tỉnh

Vai trò chuyên ngành của Sở GTVT Tỉnh là:

Để cung cấp các dịch vụ chuyên gia cho Sở GTVT Tỉnh cả về quản lý trực tiếp hệ thống giao thông nông thôn cấp Tỉnh và tạo thuận lợi và hướng dẫn quản lý giao thông nông thôn tại cấp Huyện và Xã, áp dụng các tiêu chuẩn quốc gia được xác định, các quy trình và những hướng dẫn.

Vai trò của Sở GTVT Tỉnh là mang tính quyết định về việc đạt được sự quản lý cấp địa phương có hiệu quả của chuyên ngành khi mà:

- i) có các trách nhiệm quản lý trực tiếp quan trọng;
- ii) là nguồn khả năng chuyên môn kỹ thuật thích hợp chiếm ưu thế hơn trong các tỉnh; và
- iii) mang lại mối quan hệ trực tiếp giữa các nhà chức trách của chính quyền địa phương và Bộ GTVT.

Các chức năng quản lý giao thông nông thôn của Sở GTVT Tỉnh được đề xuất là:

Những chức năng quản lý giao thông nông thôn của Sở GTVT Tỉnh

- Lập quy hoạch, thực hiện, giám sát và báo cáo về việc xây dựng, khôi phục, nâng cấp và bảo trì các Đường Tỉnh.
- Tham mưu về mặt chuyên môn cho UBND Tỉnh về tất cả các khía cạnh thực hiện chiến lược giao thông nông thôn quốc gia trong Tỉnh.
- Phối hợp với các Huyện chuẩn bị các quy hoạch mạng lưới đường bộ, và hợp nhất các quy hoạch này đối với các Đường Tỉnh, để đảm bảo sự phát triển chắc chắn và liên kết hệ thống đường bộ nông thôn trong Tỉnh.
- Tạo điều kiện thuận lợi chuẩn bị các ngân sách chuyên ngành hàng năm trong Tỉnh.
- Thực hiện các chương trình đầu tư đường bộ nông thôn được các nhà tài trợ cấp vốn.
- Tổ chức các hội thảo và khoá đào tạo cho UBND Huyện và Xã tiếp tục hướng dẫn và hỗ trợ họ.
- Đại diện cho các UBND Tỉnh và UBND Xã tiến hành một số công trình.
- Theo dõi và giám sát các hoạt động của các UBND Huyện và UBND Xã.
- Cùng với Bộ GTVT, cung cấp đào tạo kỹ thuật cho các chủ hợp đồng địa phương và cho các doanh nghiệp thiết kế và tư vấn.
- Tham mưu cho UBND Tỉnh về quy định của các dịch vụ giao thông nông thôn.
- Phối hợp kiểm tra và báo cáo về tình trạng phát triển và việc thực hiện phân phối dịch vụ của hệ thống giao thông nông thôn ở Tỉnh.

Phần 2.5 của Tài liệu này đã xác định sự thiếu khả năng chuyên môn ở các Sở GTVT Tỉnh để giải quyết các vấn đề giao thông nông thôn. Các chức năng của Bộ GTVT được đề xuất để phát triển năng lực và khả năng giao thông nông thôn của các Sở GTVT Tỉnh được nêu trong Phần 4.1. Các chức năng này bao gồm cả việc tiến hành những phân tích về thể chế của các Sở GTVT Tỉnh.

Tuy nhiên, đã khá rõ ràng rằng để hoàn thành vai trò của mình một cách hiệu quả thì Sở GTVT Tỉnh phải có một Phòng Giao thông Nông thôn chịu trách nhiệm thực hiện các chức năng quản lý chuyên ngành. Được dự tính rằng cơ cấu đội ngũ nhân viên của Phòng Giao thông Nông thôn của Sở GTVT Tỉnh sẽ là như sau:

- i) sẽ có một Trưởng phòng, báo cáo Sở GTVT Tỉnh;
- ii) sẽ bao gồm một nhóm nhân viên chuyên nghiệp, những người này sẽ phát triển khả năng chuyên môn để giải quyết của giao thông nông thôn về các khía cạnh về quy hoạch, kinh tế, xã hội và thể chế cũng như kỹ thuật;
- iii) nhóm nhân viên sẽ gồm 1 Kỹ sư Bảo trì có trách nhiệm cụ thể về quản lý việc bảo trì các Đường Tỉnh;
- iv) quy mô nhân viên sẽ phụ thuộc vào mức nhiệm vụ quản lý trong một Tỉnh cụ thể.

Các Phòng Giao thông Nông thôn của Sở GTVT Tỉnh sẽ là các điểm trọng tâm cho các hoạt động của Bộ GTVT và Ban Giao thông Nông thôn để đạt được sự quản lý cấp địa phương có hiệu quả về giao thông nông thôn. Các phòng này sẽ cung cấp các cơ chế về thể chế cho Bộ GTVT để:

- Thiết lập các mối quan hệ làm việc hữu ích với các nhà chức trách địa phương.
- Tạo năng lực và khả năng tại cấp Tỉnh.
- Đánh giá các nhu cầu phát triển thể chế của các UBND Tỉnh và các UBND Xã.
- Tổ chức các hoạt động nâng cao nhận thức và đào tạo cho các UBND Tỉnh và các UBND Xã.
- Đảm bảo rằng các UBND Tỉnh và các UBND Xã nhận được sự hướng dẫn, hỗ trợ và kiểm tra liên tục.
- Ghi nhớ các cách làm việc tham gia.
- Định hướng lại các Sở GTVT Tỉnh theo hướng cung cấp các đầu vào giao thông nông thôn chuyên môn để hỗ trợ và đóng góp vào quá trình phát triển giao thông nông thôn được UBND và Hội đồng Nhân dân lãnh đạo và quản lý.
- Tiến hành các dự án thí điểm để kiểm tra và chứng minh các phương pháp tiếp cận mới.
- Đạt được các số liệu nhất quán và tin cậy từ các Tỉnh cho việc kiểm tra giao thông nông thôn quốc gia.

Các Sở GTVT Tỉnh sẽ tiếp tục có những trách nhiệm lớn về thực hiện các đầu tư từ các nhà tài trợ vào các Đường Huyện và Xã thông qua các Ban Quản lý Dự án Tỉnh. Điều này là thiết thực do có sự thiếu năng lực thực hiện ở các cấp thấp hơn. Tuy nhiên, các Sở GTVT Tỉnh phải tư vấn và liên hệ với các UBND Huyện và các UBND Xã trong việc thực hiện các chương trình được các nhà tài trợ tài trợ. Một mục đích là đảm bảo các trách nhiệm đối với việc bảo trì về sau của các Đường Xã được khôi phục và nâng cấp bởi các Sở GTVT Tỉnh được đồng ý chính thức với các UBND Tỉnh và các UBND Xã.

Ủy ban Nhân dân Tỉnh

Vai trò chuyên ngành của UBND Huyện là quản lý mạng lưới đường nông thôn trong Huyện. Nhiệm vụ quản lý tổng hợp có thể được xem xét và có tầm quan trọng quốc gia. Có khoảng 38.000km các Đường Huyện nối với các cộng đồng nông thôn với các dịch vụ kinh tế và xã hội hành chính. Việc cải tạo và bảo trì hiệu quả các đường này để cung cấp đường tiếp cận trong mọi thời tiết là quan trọng đối với việc phát triển nông thôn và quá trình giảm nghèo đói.

Nhiệm vụ quản lý của từng UBND Huyện là khá nhỏ. Một UBND 'bình quân' chịu trách nhiệm dưới 80km Đường Huyện, trong đó khoảng 20km được đánh giá là trong điều kiện có thể bảo trì được - dù có những thay đổi đáng kể xung quanh các con số bình quân này. Nhưng năng lực và khả năng hiện tại của các UBND Huyện và rất yếu trong mối liên hệ với các trách nhiệm quản lý của họ, và sẽ mất thời gian để phát triển. Phương pháp tiếp cận thực tế theo hướng quản lý chuyên ngành hiệu quả hơn cấp Huyện, là tập trung vào việc cải tạo việc thực hiện của các UBND Huyện trong việc thực hiện các chức năng quan trọng nhất của họ. Các chức năng này là:

- Huy động các nguồn lực địa phương.
- Bảo trì các Đường Huyện có thể bảo trì được đã được quy hoạch.
- Quy hoạch mạng lưới đường nông thôn.
- Thực hiện các chương trình sửa chữa để duy trì các đường khác mở cho xe đi lại.
- Thực hiện các chương trình khôi phục và nâng cấp nhỏ trên các Đường Huyện.
- Hỗ trợ kỹ thuật cho các Xã.

Những trở ngại về ngân sách quản lý hành chính và định kỳ của địa phương có nghĩa là không hiện thực để dự kiến một sự phát triển nhanh về đội ngũ nhân viên hoặc các nguồn lực khai thác của các UBND Huyện, nhưng có các yêu cầu tối thiểu cụ thể. Mặc dù sự phân tích thể chế được đề xuất nhưng Bộ GTVT có thể giúp các UBND Huyện quyết định các nhu cầu năng lực tối thiểu, nhưng ba yêu cầu chung là:

- Phòng Kỹ thuật của từng UBND Huyện phải có đội ngũ nhân viên xác định được giao làm việc đủ thời gian về quản lý giao thông nông thôn. Cơ đội ngũ nhân viên phải được quyết định theo quy mô của nhiệm vụ quản lý trong mối quan hệ với các nhiệm vụ khác của Ban.
- Một thành viên khác của đội ngũ nhân viên Phòng Kỹ thuật phải được giao trách nhiệm về bảo trì đường bộ.
- Nhiều UBND Huyện thiếu các bản đồ mạng lưới đường bộ. Một Phòng Kỹ thuật phải có một bản đồ gốc chính xác về mạng lưới đường bộ nông thôn của Huyện là điểm bắt đầu cho bất kỳ dạng quy hoạch nào. Các công trình đã có trong một số Tỉnh, trong Bộ GTVT và trong khu vực tư nhân cho việc tạo ra các bản đồ như vậy bằng máy tính. Một nhiệm vụ đối với Ban Giao thông Nông thôn có thể là để xác định chương trình đảm bảo rằng tất cả các Huyện (và các Tỉnh) có các bản đồ tốt để làm việc.
- Điều kiện tiên quyết cho việc quản lý riêng mạng lưới giao thông nông thôn là đội ngũ nhân viên chịu trách nhiệm có thể thăm các đường thường xuyên để kiểm tra chúng và giám sát công trình. Từng Phòng Kỹ thuật phải có phương tiện giao thông riêng hoặc ngân sách để nhân viên thuê xe. Nói chung các đường trong các mạng lưới Huyện có thể đến được bằng xe máy.

Các yêu cầu ưu tiên để tăng dần dần khả năng của các UBND Huyện là:

- Tăng nhận thức cho các thành viên của UBND Huyện và đào tạo cho đội ngũ nhân viên của Phòng Kỹ thuật được các Sở GTVT Tỉnh phân phối và được hỗ trợ bởi hỗ trợ kỹ thuật liên tục. Yêu cầu này phải tập trung vào các chức năng quản lý quan trọng nhất:
 - i) quy hoạch, hợp đồng và giám sát việc bảo trì đường nông thôn;
 - ii) các kỹ thuật cơ bản về quy hoạch mạng lưới: lý trình đường bộ, bản đồ, điều tra và báo cáo điều kiện đường;
 - iii) các tiêu chuẩn thiết kế tối thiểu cần thiết đối với các đường nông thôn.

- iv) hợp đồng và giám sát việc sửa chữa, và các công trình khôi phục và nâng cấp nhỏ.
- Đưa vào sử dụng các thông lệ cơ bản về tư vấn với và lôi kéo người dân và các đại biểu Xã của họ vào việc quy hoạch, đưa ra quyết định, thực hiện và giám sát.
- Thu hút các UBND Huyện vào các hoạt động quy hoạch, tư vấn và giám sát theo các chương trình lớn được các nhà tài trợ cấp vốn như Dự án Giao thông Nông thôn thứ 2, gồm cả việc cung cấp đào tạo như là một phương pháp thúc đẩy quá trình học tập của họ.

Ủy ban Nhân dân Xã

Bình quân một UBND Xã chịu trách nhiệm với 5-6km Đường Xã, trong đó khoảng 1km được đánh giá là ở điều kiện có thể bảo trì được, dù có những thay đổi đáng kể xung quanh các con số bình quân này. Các UBND Xã chịu trách nhiệm về các đường làng, đường nhỏ và đường mòn, và có thể được dự kiến là các UBND Xã sẽ tiếp tục đóng góp vào các công trình về một số Đường Huyện.

vai trò chuyên ngành của UBND Xã là:

Để quản lý CSHT giao thông nông thôn của địa phương:

- i) quản lý trực tiếp các Đường Xã và CSHT giao thông cấp thấp hơn trong phạm vi Xã;
- ii) cộng tác với các UBND Xã láng giềng quản lý các đường liên Xã;
- iii) đóng góp vào việc quản lý các đường cấp cao hơn.

Bộ GTVT phải đưa vào sử dụng hai qui trình để đảm bảo rằng các trách nhiệm của từng UBND Xã được xác định rõ ràng:

- Bộ GTVT phải xác định một cơ chế chính thức đối với các UBND Xã lân cận để cộng tác về bảo trì các đường liên Xã. Việc cộng tác sẽ ở dạng hợp đồng mô hình các UBND Xã sẽ sử dụng để thương lượng và đồng ý các trách nhiệm và sự cam kết tương ứng của họ đối với một đường cụ thể.
- Bộ GTVT phải xác định một hợp đồng mô hình cho các đầu vào bởi các UBND Xã đối với việc bảo trì các đường cấp cao hơn. Hợp đồng mô hình này sẽ cung cấp cơ sở cho UBND Xã và UBND Huyện liên quan thương lượng và đồng ý trong sự tư vấn với người dân, các trách nhiệm và sự cam kết của hai bên đối với các Đường Huyện cụ thể.

Các UBND Xã không có năng lực đội ngũ nhân viên kỹ thuật, và sẽ không phát triển thành các tổ chức xây dựng. Tuy nhiên, họ có kiến thức về các điều kiện và CSHT giao thông địa phương, hiểu các vấn đề và các nhu cầu, và là địa điểm tốt để xác định sự ưu tiên. Phương pháp tiếp cận được đề xuất theo hướng quản lý chuyên ngành hiệu quả hơn bởi các UBND Xã là để khai thác kiến thức và sự hiểu biết của địa phương bằng cách phát triển các kỹ năng thực tế trong các Xã để thực hiện các chức năng quan trọng nhất của họ:

- i) sự huy động của người dân;
- ii) quy hoạch CSHT giao thông nông thôn địa phương;
- iii) bảo trì các Đường Xã và liên Xã;
- iv) thực hiện các chương trình sửa chữa để duy trì mở các đường địa phương;

- v) thực hiện các chương trình khôi phục hoặc nâng cấp nhỏ trên các Đường Xã, các đường nhỏ và các đường mòn;
- vi) đóng góp vào việc bảo trì các đường cấp cao hơn;
- vii) đại diện cho các lợi ích của người dân.

Các UBND Xã phải có một số năng lực để quản lý giao thông nông thôn:

- Bộ GTVT đề xuất rằng từng UBND Xã phải chỉ định một thành viên chịu trách nhiệm về các vấn đề giao thông nông thôn là hợp lý. Thành viên này sẽ tạo thuận lợi về trách nhiệm giải trình và cung cấp điểm trung tâm cho các đầu vào để xây dựng khả năng.
- Các UBND Tỉnh có thể chỉ định những người từ Xã để chịu trách nhiệm về các nhiệm vụ cụ thể hoặc để giám sát việc thực hiện các chương trình cụ thể và trả họ phí về dịch vụ này.

Những yêu cầu để tăng dần các khả năng của các UBND Xã là:

- Chuẩn bị các sổ tay thực hành và những hướng dẫn trình bày các thông tin kỹ thuật theo cách mà những người không có chuyên môn có thể hiểu và áp dụng được, kết hợp với việc đào tạo và tăng nhận thức cho các thành viên của UBND Xã và những cá nhân khác được các Sở GTVT Tỉnh và các UBND Huyện phân chia, tập trung vào:
 - i) tạo năng lực quản lý, và thương lượng các hợp đồng về bảo trì các đường Huyện và Đường liên xã;
 - ii) các phương pháp quy hoạch tham gia cơ bản để phù hợp với các nhu cầu;
 - iii) các kỹ thuật để nâng cấp các đường nhỏ và đường mòn;
 - iv) các kỹ thuật bảo trì đường nông thôn thường xuyên và định kỳ;
 - v) các yêu cầu thiết kế tối thiểu các đường nông thôn;
 - vi) thương lượng, quản lý và giám sát các hợp đồng nhỏ, gồm cả các hợp đồng với các nhóm lao động.
- Tiếp tục hướng dẫn và hỗ trợ từ các Sở GTVT Tỉnh và các UBND Huyện:
 - i) chia sẻ thông tin với các UBND Xã gồm cả các bản đồ, lý trình đường bộ và các số liệu điều tra hiện trạng, các quy hoạch và ngân sách hàng năm.
 - ii) tham mưu về thiết kế và thực hiện các chương trình đầu tư nhỏ;
 - iii) cung cấp các dịch vụ thiết kế kỹ thuật và quản lý theo yêu cầu của UBND Xã.
- Bộ GTVT nên thúc đẩy sự uỷ quyền các nguồn lực địa phương cho các UBND Xã đối với các chương trình đầu tư nhỏ. Điều này sẽ xây dựng các thông lệ được sử dụng bởi Chương trình 135 và một số dự án do các nhà tài trợ cấp vốn, và sẽ cung cấp cơ hội để phát triển các khả năng của UBND Xã thông qua kinh nghiệm thực hiện thực tế.
- Các Sở GTVT Tỉnh phải đóng góp các nỗ lực để tạo thuận lợi cho các phương pháp làm việc tham gia nhiều hơn trong phạm vi Xã để các UBND Xã:
 - i) tư vấn và lôi kéo người dân của các Xã tích cực hơn nữa;
 - ii) được trang bị tốt hơn để đại diện các lợi ích của người dân trong những thương lượng với các nhà chức trách cấp cao hơn.

5. HUY ĐỘNG VÀ SỬ DỤNG CÁC NGUỒN ĐẦU TƯ

5.1 Nhu cầu đầu tư và các nguồn lực

Phân tích chi phí đầu tư

Tài liệu 1 đã chỉ rằng hệ thống đường bộ nông thôn là rất rộng rãi, song tiêu chuẩn thấp và trong tình trạng xấu. Các nhu cầu vật chất cho việc phát triển là lớn và lại cao nhất ở các vùng nghèo nhất, nơi có mức phục vụ thấp nhất. Nhu cầu tài chính cho đầu tư đường bộ nông thôn đã được phân tích theo các ưu tiên và chiến lược đã được đề xuất được xác định ở Tài liệu 1:

- Cung cấp tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết tới các xã chưa có đường.
- Cung cấp rộng rãi tiếp cận đường xã và huyện cho mọi điều kiện thời tiết, có thể bảo trì được, tin cậy và bền vững áp dụng tiêu chuẩn với chi phí tối thiểu.
- Sự nâng cấp có chọn lọc đường xã và đường huyện có lưu lượng xe nặng, quan trọng và mang tính kinh tế.
- Phát triển hệ thống đường huyện áp dụng tiêu chuẩn bề mặt, hình học quốc gia có hiệu quả và mang tính kinh tế

Việc phân tích được thực hiện từ sự đánh giá tình trạng vật chất hiện tại của hệ thống đường bộ nông thôn trong Tài liệu 1, và chi phí xây dựng đường bộ nông thôn được trình bày tại Tài liệu 4. Việc phân tích dự tính chi phí các kịch bản đầu tư khác nhau của mỗi loại đường bộ. Các kịch bản đã được xác định như là mục tiêu cho các tỷ lệ đường bộ được cung cấp ở các mức phục vụ khác nhau. Các kịch bản được tổng hợp lại ở hình 10 và phân tích chi tiết ở Phụ lục 1. Các điểm sau đây cần được lưu ý:

- i) Mục tiêu kịch bản được xác định như là tỷ lệ đường bộ được cung cấp các mức phục vụ cụ thể. nó được giả định rằng việc bảo trì ngăn ngừa theo kế hoạch sẽ được áp dụng cho các đường bộ đã ở trong tình trạng tốt và tất cả đường bộ được phục hồi hay nâng cấp trong mỗi kịch bản để duy trì mức phục vụ của chúng.
- ii) các số liệu hiện có không cho phép một phân tích chi tiết và trực tiếp chi phí cung cấp đường bộ tiếp cận cơ bản (BAR). BAR bao gồm sự hỗn hợp của nhiều loại nhưng chưa phải là tất cả các đường huyện và một số tuyến nổi hiện được phân loại như là đường xã.
- iii) Cho mỗi loại đường trong kịch bản 1 thì chi phí thấp nhất, mục tiêu phát triển nhất. Kịch bản 2 là chi phí cao hơn, mục tiêu nhiều tham vọng hơn. Đối với đường huyện và đường tỉnh thì lại là kịch bản 2 và 3. Đây là tất cả đường bộ "lí tưởng" với tiêu chuẩn nhựa tốt, nhưng chỉ có thể đạt được ở một số ít các tỉnh phát triển hơn về kinh tế.

Các kết quả theo tiểu vùng và theo mỗi loại đường bộ là ở các Bảng 3 đến 6. Tổng hợp tổng chi phí đầu tư cho sự phát triển hệ thống đường bộ áp dụng kịch bản 1 hay 2 ở Bảng 7 và 8. Các bảng cũng trình bày các chỉ số ứng dụng các chi phí đầu tư dự tính cho mỗi kịch bản:

Các kịch bản đầu tư đường bộ nông thôn

Các xã không có đường

Kịch bản 1: Tất cả đường tiếp cận cấp phối cho mọi điều kiện thời tiết tới tất cả các xã, nhưng chỉ có đường tiếp cận cho xe máy đến các vùng xa xôi hẻo lánh

Kịch bản 2: Tất cả các đường tiếp cận cho xe cơ giới trong mọi điều kiện thời tiết đến tất cả các xã

Các đường huyện

Kịch bản 1: Tất cả đường huyện trong tình trạng tốt cho mọi điều kiện thời tiết, nhưng phải đạt chi phí tối thiểu với tiêu chuẩn mặt đạt thấp nhất là cấp phối

Kịch bản 2: Ít nhất là 50% đường huyện ở mỗi tỉnh trong tình trạng được rải nhựa tốt, theo tiêu chuẩn hình học, số còn lại tốt trong mọi điều kiện thời tiết như kịch bản 1

Kịch bản 3: Tất cả các đường huyện trong tình trạng được rải nhựa tốt theo tiêu Chuẩn hình học

Các đường tỉnh

Kịch bản 1: Ít nhất 50% đường tỉnh ở mỗi tỉnh trong điều kiện được rải nhựa theo tiêu chuẩn hình học.

Kịch bản 2: Ít nhất 75% đường tỉnh trong mỗi tỉnh được rải nhựa, số còn lại có mặt cấp phối tốt, tất cả theo tiêu chuẩn hình học

Kịch bản 3: Tất cả đường tỉnh trong tình trạng được rải mặt nhựa tốt, theo tiêu Chuẩn hình học

Hình 10: Các kịch bản đầu tư đối với các loại đường khác nhau

Bảng 3: Chi phí đầu tư cho các Xã không có đường bộ

Vùng	Kịch bản 1				Kịch bản 2			
	Chi phí đầu tư (triệu USD)	Các chỉ tiêu			Chi phí đầu tư (triệu USD)	Các chỉ tiêu		
		Chi phí/tỉnh (triệu USD)	Tỷ lệ Chi phí:GDP	Chi phí/người (USD)		Chi phí/tỉnh (triệu USD)	Tỷ lệ Chi phí:GDP	Chi phí/người (USD)
Đông-Bắc	48.95	4.45	0.05	6.6	51.75	4.70	0.05	7.0
Tây-Bắc	50.75	16.90	0.27	27.8	54.40	18.15	0.28	29.8
Đ.bằng Sông Hồng	-	-	-	-	-	-	-	-
Bắc Trung Bộ	29.60	4.95	0.03	3.3	32.15	5.35	0.03	3.6
Nam Trung Bộ	19.80	2.45	0.02	3.3	22.15	2.75	0.02	3.7
Đông Nam Bộ	-	-	-	-	-	-	-	-
Tây Nguyên	7.25	1.80	0.01	2.9	7.25	1.80	0.01	2.9
Đ.bằng Sông Cửu Long	106.50	8.90	0.04	7.7	115.75	9.65	0.04	8.4
Việt Nam	262.85	4.30	0.02	4.4	283.45	4.65	0.02	4.8

Kịch bản 1: Đường tiếp cận cấp phối đi được trong mọi thời tiết đến tất cả các Xã, đường tiếp cận xe máy có thể đi được tới các Xã vùng

Kịch bản 2: Đường tiếp cận cấp phối đi được trong mọi thời tiết đến tất cả các Xã.

Các chỉ tiêu: Chi phí/tỉnh Chi phí đầu tư bình quân trên 1 tỉnh trong Vùng
Tỷ lệ chi phí:GDP Chi phí đầu tư là tỷ lệ của GDP nội Vùng hàng năm
Chi phí/người Chi phí đầu tư trên đầu người dân nông thôn trong Vùng

Bảng 4: Chi phí đầu tư các đường huyện

Vùng	Kịch bản 1				Kịch bản 2				Kịch bản 3			
	Chi phí đầu tư (triệu USD)	Các chỉ tiêu			Chi phí đầu tư (triệu USD)	Các chỉ tiêu			Chi phí đầu tư (triệu USD)	Các chỉ tiêu		
		Chi phí/tỉnh (triệu USD)	Tỷ lệ Chi phí:GDP	Chi phí/người (USD)		Chi phí/tỉnh (triệu USD)	Tỷ lệ Chi phí:GDP	Chi phí/người (USD)		Chi phí/tỉnh (triệu USD)	Tỷ lệ Chi phí:GDP	Chi phí/người (USD)
Đông-Bắc	140.25	12.75	0.14	19.0	216.95	19.70	0.22	29.4	301.30	27.40	0.30	40.8
Tây-Bắc	26.50	8.85	0.14	14.5	38.85	12.95	0.21	21.3	56.30	18.75	0.30	30.8
Đ.bằng Sông Hồng	46.90	4.25	0.02	3.4	61.55	5.60	0.03	4.5	96.15	8.75	0.04	7.0
Bắc Trung Bộ	74.30	12.40	0.06	8.3	108.65	18.10	0.09	12.1	152.80	25.45	0.12	17.1
Nam Trung Bộ	41.65	5.20	0.04	7.0	59.60	7.45	0.06	10.0	84.30	10.55	0.08	14.2
Đông Nam Bộ	25.35	4.20	0.01	4.9	31.85	5.30	0.01	6.3	50.50	8.40	0.02	9.8
Tây Nguyên	46.95	11.75	0.10	19.0	68.75	17.20	0.15	27.8	95.20	23.80	0.20	38.5
Đ.bằng Sông Cửu Long	85.25	7.10	0.03	6.2	150.85	12.55	0.05	11.0	224.35	18.70	0.08	16.3
Việt Nam	487.15	8.00	0.03	8.2	737.05	12.10	0.05	12.4	1,060.90	17.40	0.07	17.9

- Kịch bản 1: Tất cả các đường Huyện ở điều kiện tốt, đi lại được trong mọi thời tiết, những đạt được đường cấp phối với chi phí tối thiểu là tiêu chuẩn làm mặt tối thiểu
- Scenario 2: Ít nhất 50% các đường Huyện trong mọi Tỉnh ở điều kiện tốt, rải nhựa theo đúng với các tiêu chuẩn hình học, phần còn lại ở điều kiện tốt, đi lại được trong mọi thời tiết như Kịch bản 1
- Scenario 3: Tất cả các đường Huyện ở điều kiện tốt, rải nhựa theo đúng với các tiêu chuẩn hình học
- Các chỉ tiêu: Chi phí/tỉnh Chi phí đầu tư bình quân trên 1 tỉnh trong Vùng
Tỷ lệ chi phí:GDP Chi phí đầu tư là tỷ lệ của GDP nội Vùng hàng năm
Chi phí/người Chi phí đầu tư trên đầu người dân nông thôn trong Vùng

Bảng 5: Chi phí đầu tư các đường xô

Vùng	Kịch bản 1				Kịch bản 2			
	Chi phí đầu tư (triệu USD)	Các chỉ tiêu			Chi phí đầu tư (triệu USD)	Các chỉ tiêu		
		Chi phí/tỉnh (triệu USD)	Tỷ lệ Chi phí:GDP	Chi phí/người (USD)		Chi phí/tỉnh (triệu USD)	Tỷ lệ Chi phí:GDP	Chi phí/người (USD)
Đông-Bắc	114.65	10.40	0.12	15.6	256.70	23.35	0.26	34.8
Tây-Bắc	21.50	7.15	0.11	11.8	42.55	14.20	0.22	23.3
Đ.bằng Sông Hồng	18.95	1.70	0.01	1.4	71.80	6.55	0.02	5.2
Bắc Trung Bộ	25.55	4.25	0.02	2.9	53.50	8.90	0.05	6.0
Nam Trung Bộ	25.95	3.25	0.02	4.4	47.75	5.95	0.04	8.0
Đông Nam Bộ	8.15	1.35	0.00	1.6	16.30	2.70	0.00	3.2
Tây Nguyên	16.60	4.15	0.03	6.7	34.85	8.70	0.07	14.1
Đ.bằng Sông Cửu Long	112.00	9.35	0.04	8.1	307.20	25.60	0.10	22.2
Việt Nam	343.35	5.65	0.02	5.8	830.65	13.60	0.06	14.0

Kịch bản 1: 50% các đường Xã trong mọi Tỉnh ở điều kiện tốt, đi lại được trong mọi thời tiết
Tối thiểu là rải mặt cấp phối

Kịch bản 2: Tất cả các đường Xã ở điều kiện tốt, đi lại được trong mọi thời tiết
đạt tiêu chuẩn mặt cấp phối là tối thiểu.

Các chỉ tiêu: Chi phí/tỉnh Chi phí đầu tư bình quân trên 1 tỉnh trong Vùng
Tỷ lệ chi phí:GDP Chi phí đầu tư là tỷ lệ của GDP nội Vùng hàng năm
Chi phí/người Chi phí đầu tư trên đầu người dân nông thôn trong Vùng

Bảng 6: Chi phí đầu tư đường Tỉnh

Vùng	Kịch bản 1				Kịch bản 2				Kịch bản 3			
	Chi phí đầu tư (triệu USD)	Các chỉ tiêu			Chi phí đầu tư (triệu USD)	Các chỉ tiêu			Chi phí đầu tư (triệu USD)	Các chỉ tiêu		
		Chi phí/tỉnh (triệu USD)	Tỷ lệ Chi phí:GDP	Chi phí/người (USD)		Chi phí/tỉnh (triệu USD)	Tỷ lệ Chi phí:GDP	Chi phí/người (USD)		Chi phí/tỉnh (triệu USD)	Tỷ lệ Chi phí:GDP	Chi phí/người (USD)
Đông-Bắc	61.40	5.60	0.06	8.3	133.90	12.15	0.14	18.2	150.60	13.70	0.15	20.4
Tây-Bắc	33.95	11.30	0.18	18.6	69.65	23.20	0.36	38.2	77.10	25.70	0.40	42.2
Đ.bằng Sông Hồng	24.15	2.20	0.01	1.8	69.35	6.30	0.02	5.1	81.30	7.40	0.03	5.9
Bắc Trung Bộ	49.00	8.15	0.04	5.5	104.80	17.45	0.09	11.7	118.75	19.80	0.10	13.3
Nam Trung Bộ	31.85	4.00	0.03	5.4	72.60	9.05	0.07	12.2	82.80	10.35	0.07	13.9
Đông Nam Bộ	15.80	2.65	0.00	3.1	45.50	7.60	0.01	8.9	52.00	8.65	0.01	10.1
Tây Nguyên	49.35	12.35	0.10	20.0	94.25	23.55	0.19	38.2	104.65	26.15	0.21	42.4
Đ.bằng Sông Cửu Long	69.20	5.75	0.02	5.0	134.00	11.15	0.05	9.7	153.65	12.80	0.05	11.1
Việt Nam	334.70	5.50	0.02	5.7	724.05	11.85	0.05	12.2	820.85	13.45	0.06	13.9

Kịch bản 1: Ít nhất 50% các đường Tỉnh ở mọi Tỉnh ở điều kiện tốt, được rải nhựa theo các tiêu chuẩn hình học

Kịch bản 2: Ít nhất 75% các đường Tỉnh trong mọi Tỉnh ở điều kiện tốt, được rải nhựa, phần còn lại ở điều kiện tốt làm mặt đá hoặc cấp phối.
tất cả theo đúng với các tiêu chuẩn hình học.

Kịch bản 3: Tất cả các đường Tỉnh ở điều kiện tốt, được rải nhựa theo đúng với các tiêu chuẩn hình học

Các chỉ tiêu: Chi phí/tỉnh Chi phí đầu tư bình quân trên 1 tỉnh trong Vùng
Tỷ lệ chi phí:GDP Chi phí đầu tư là tỷ lệ của GDP nội Vùng hàng năm
Chi phí/người Chi phí đầu tư trên đầu người dân nông thôn trong Vùng

Bảng 7: Tổng chi phí đầu tư phát triển hệ thống đường nông thôn theo kịch bản 1

Vùng	Chi phí đầu tư (triệu USD)					Các chỉ tiêu		
	Các Xã không có đường bộ	Đường Huyện	Đường Xã	Đường Tỉnh	Tổng	Chi phí/ tỉnh (triệu USD)	Tỷ lệ Chi phí:GDP	Chi phí/ người (USD)
Đông-Bắc	48.95	140.25	114.65	61.40	365.25	33.20	0.37	49.5
Tây-Bắc	50.75	26.50	21.50	33.95	132.70	44.23	0.69	72.7
Đ. bằng Sông Hồng	-	46.90	18.95	24.15	90.00	8.18	0.03	6.6
Bắc Trung Bộ	29.60	74.30	25.55	49.00	178.45	29.74	0.15	20.0
Nam Trung Bộ	19.80	41.65	25.95	31.85	119.25	14.91	0.11	20.1
Đông Nam Bộ	-	25.35	8.15	15.80	49.30	8.22	0.01	9.6
Tây Nguyên	7.25	46.95	16.60	49.35	120.15	30.04	0.24	48.7
Đ. bằng Sông Cửu Long	106.50	85.25	112.00	69.20	372.95	31.08	0.13	27.0
Việt Nam	262.85	487.15	343.35	334.70	1,428.05	23.41	0.10	24.1

Kịch bản 1: Đường cấp phối đi lại được trong mọi thời tiết tới tất cả các Xã, đường tiếp cận xe máy đi được đến các Xã xa nhất.
Tất cả các đường Huyện ở điều kiện tốt, đi lại được trong mọi thời tiết nhưng đạt được đường cấp phối với chi phí tối thiểu là tiêu chuẩn làm mặt tối thiểu.
50% các đường Xã ở mọi Xã ở điều kiện tốt, đi lại được trong mọi thời tiết, nhưng đạt được đường cấp phối với chi phí tối thiểu là tiêu chuẩn làm mặt tối thiểu.
Ít nhất 50% các đường Tỉnh ở mọi Tỉnh ở điều kiện tốt, được rải mặt theo đúng với các tiêu chuẩn hình học.

Các chỉ tiêu: Chi phí/tỉnh Chi phí đầu tư bình quân trên 1 tỉnh trong Vùng
Tỷ lệ chi phí:GDP Chi phí đầu tư là tỷ lệ của GDP nội Vùng hàng năm
Chi phí/người Chi phí đầu tư trên đầu người dân nông thôn trong Vùng

Bảng 8: Tổng chi phí đầu tư phát triển hệ thống đường nông thôn theo kịch bản 2

Vùng	Chi phí đầu tư (triệu USD)					Các chỉ tiêu		
	Các Xã không có đường bộ	Đường Huyện	Đường Xã	Đường Tỉnh	Tổng	Chi phí/ tỉnh (triệu USD)	Tỷ lệ Chi phí:GDP	Chi phí/ người (USD)
Đông-Bắc	51.75	216.95	256.70	133.90	659.30	59.94	0.67	89.4
Tây-Bắc	54.40	38.85	42.55	69.65	205.45	68.48	1.07	112.6
Đ.bằng Sông Hồng	-	61.55	71.80	69.35	202.70	18.43	0.07	14.8
Bắc Trung Bộ	32.15	108.65	53.50	104.80	299.10	49.85	0.26	33.5
Nam Trung Bộ	22.15	59.60	47.75	72.60	202.10	25.26	0.18	34.0
Đông Nam Bộ	-	31.85	16.30	45.50	93.65	15.61	0.02	18.3
Tây Nguyên	7.25	68.75	34.85	94.25	205.10	51.28	0.42	83.2
Đ.bằng Sông Cửu Long	115.75	150.85	307.20	134.00	707.80	58.98	0.24	51.2
Việt Nam	283.45	737.05	830.65	724.05	2,575.20	42.22	0.18	43.5

Kịch bản 2:

Các đường tiếp cận cấp phối, xe cơ giới có thể đi lại được trong mọi thời tiết tới tất cả các Xã không có đường.
 Ít nhất 50% các đường Huyện trong mọi Tỉnh ở điều kiện tốt, được rải nhựa theo đúng với các tiêu chuẩn hình học, phần còn lại ở điều kiện tốt, đi lại được trong mọi thời tiết, nhưng đạt được đường cấp phối với chi phí tối thiểu là tiêu chuẩn rải mặt tối thiểu.
 Tất cả các đường Xã ở điều kiện tốt, đi lại được trong mọi thời tiết, nhưng đạt được đường cấp phối với chi phí tối thiểu là tiêu chuẩn rải mặt tối thiểu.
 Ít nhất 75% các đường Tỉnh trong mọi Tỉnh ở điều kiện tốt, được rải nhựa, phần còn lại lại ở điều kiện tốt, làm mặt đá hoặc cấp phối, tất cả theo đúng với các tiêu chuẩn hình học.

Các chỉ tiêu:

Chi phí/tỉnh
 Tỷ lệ chi phí:GDP
 Chi phí/người

Chi phí đầu tư bình quân trên 1 tỉnh trong Vùng
 Chi phí đầu tư là tỷ lệ của GDP nội Vùng hàng năm
 Chi phí đầu tư trên đầu người dân nông thôn trong Vùng

- Chi phí đầu tư bình quân cho một tỉnh
- Chi phí đầu tư như là tỷ lệ của thu nhập quốc nội (GDP) của vùng
- Chi phí đầu tư bình quân đầu người dân nông thôn

Chi phí đầu tư cần đạt được các mục tiêu trong kịch bản 1 là:

Mục tiêu	Chi phí (triệuUSD)	Chi phí (tỷ đồng)	% tổng chi phí
• Tiếp cận mọi thời tiết tới tất cả các xã không có đường	263	3680	18
• Tất cả đường huyện trong điều kiện tốt, cho mọi thời tiết, chi phí thấp nhất	487	6820	34
• 50% đường xã trong điều kiện tốt mọi thời tiết, chi phí thấp nhất	343	4805	24
• 50% đường tỉnh có tiêu chuẩn tốt, rải nhựa	335	4685	23%
<u>Tổng số</u>	<u>1428</u>	<u>19990</u>	

Việc dự tính chi phí đầu tư tối thiểu để nối tất cả các đường xã không có đường, mang lại tiếp cận bền vững, tin cậy cho mọi thời tiết trên tất cả các đường huyện và 50% đường xã cũng như đạt 50% đường tỉnh đạt tiêu chuẩn rải nhựa cho phép khai thác vận tải có hiệu quả, là cần 1,5 tỷ đô la hay là 20.000 tỷ đồng Việt Nam. Chi phí đầu tư trung bình cho một xã là 23 triệu USD hay là 330 tỷ đồng.

Chi phí đầu tư cần đạt được cho mục tiêu đầy tham vọng được xác định tại kịch bản 2 là:

Mục tiêu	Chi phí (triệuUSD)	Chi phí (tỷ VNĐ)	% tổng chi phí
• Xe cơ giới tiếp cận mọi thời tiết tới tất cả không có đường	283	3970	11
• Tất cả đường huyện trong điều kiện tốt, cho mọi thời tiết, 50% rải nhựa	737	10.320	29
• Tất cả các đường xã trong điều kiện tốt mọi thời tiết, chi phí thấp nhất	831	11.630	32%
• 75% đường tỉnh có tiêu chuẩn tốt, rải nhựa, số còn lại tổ trong mọi thời tiết	724	10.315	28%
<u>Tổng số</u>	<u>2.575</u>	<u>36.055</u>	

Đầu tư dự tính mang lại tiếp cận tin cậy trong mọi thời tiết trên toàn bộ hệ thống đường bộ nông thôn và đạt 50% đường huyện, 75% đường tỉnh rải nhựa cho phép khai thác có hiệu quả xe cơ giới, là trên 2,5 tỷ đô la hay 36.000 tỷ đồng. Chi phí đầu tư tính bình quân một tỉnh là 42 triệu hay 590 tỷ đồng

Cần phải lưu ý rằng chi phí đầu tư này là chỉ cho đường bộ nông thôn. Nó chưa bao gồm việc nâng cấp CSHT giao thông cấp thấp hơn - Đường thôn xóm, đường mòn và đường nhỏ - hay là đầu tư cho các công trình đường sông nông thôn với chi phí thấp.

Sự sẵn có của các nguồn lực

Việc tính toán sự sẵn có của các nguồn lực trong nước cho đường bộ nông thôn là rất phức tạp. Một loạt các số liệu sẵn có từ Bộ KHĐT, Bộ Tài chính và Bộ GTVT về các chi phí trong các năm qua và các kế hoạch Ngân sách trong tương lai. Tuy nhiên:

- i) Một loạt các số liệu khác nhau là không thống nhất
- ii) Số liệu biểu thị chi phí giao thông "địa phương" hay giao thông "nông thôn" không theo loại đường nên rất khó xác định số liệu nào thì cho đường tỉnh, đường huyện và đường xã hay cho một số kết hợp giữa các loại này.
- iii) Trong một số trường hợp, đầu tư và chi phí sự nghiệp kết hợp lại với nhau.
- iv) Một vài số liệu là chi phí "địa phương", nhưng không bao giờ rõ ràng về:
 - Nó bao gồm chi phí quản lý ở tất cả các cấp hành chính địa phương
 - Ngày công lao động nghĩa vụ đã đưa ra bằng giá trị tiền
 - Sự đóng góp của người dân về vật tư và kinh phí đã bao gồm trong chi phí

Cách tiếp cận đã sử dụng ở đây là kết hợp đánh giá các thông tin được cung cấp từ các huyện và các tỉnh trong nghiên cứu để mang lại một sự ước tính "tốt nhất". Ước tính tốt nhất này về mức của nguồn lực trong nước hàng năm mà có thể có sẵn về đầu tư cho các đường huyện và xã cũng như tỉnh trong vòng 5 năm tới và các nguồn tương tự là ở trong *Bảng 9*.

Một ước tính tính đã được tiến hành về mức dự kiến của nguồn ODA hàng năm trong đường bộ nông thôn cho 5 năm tới. Điều này có được từ các thông tin trong mục 3.3:

- i) Đối với đường huyện và đường xã nó có ở trong DAGTNT2, dự án lĩnh vực CSHT nông thôn của ADB, đường ống do NGHT cấp vốn để giảm đói nghèo ở vùng miền núi phía Bắc và các dự án CSHT nông thôn cơ sở xã và các chi phí cho việc cung cấp các đầu vào nhỏ song phương và chương trình phát triển do LHQ tài trợ
- ii) Đối với đường tỉnh nó bao gồm dự án lĩnh vực CSHT nông thôn của ADB, các phần nằm trong các dự án đường quốc lộ, vốn vay của OECF và dự án đường ống của đường tỉnh (ADB)
- iii) Một số các dự án này sẽ được hoàn thiện trong vòng 5 năm tới, một số khác đang thực hiện đến 2005.

Ước tính nguồn đầu tư ODA là ở *Bảng 9*. Phần vốn đối ứng của CP cho các đầu tư này sẽ ở trong nguồn vốn trong nước tại *bảng 9*.

Ước tính sự sẵn có các nguồn đầu tư cho đường huyện

và xã là:	120 triệu USD/năm
trong đó ODA:	40 triệu USD (33%)
và nguồn trong nước là	80 triệu USD (67%).

Các nguồn lực trong nước là :

Các nguồn do CP trung ương quản lý:	19%
Ngân sách từ nguồn thu của xã, huyện và tỉnh:	25%
Sự đóng góp của người dân:	56%

Bảng 9: Ước tính các nguồn vốn sẵn có hàng năm để đầu tư vào các đường nông thôn

Nguồn	Các đường Tỉnh	Các đường Huyện và Xã
Các nguồn vốn đầu tư trong nước		
Các nguồn do Trung ương quản lý	5 triệu USD	15 triệu USD
Ngân sách nguồn thu do địa phương quản lý	30 triệu USD	20 triệu USD
	10 triệu USD	45 triệu USD
	45 triệu USD	80 triệu USD
Đóng góp của nhân dân		
Cộng		
Các nguồn vốn đầu tư ODA		
Dự án CSHT Nông thôn ADB	6 triệu USD	8 triệu USD
Dự án Giao thông Nông thôn thứ hai		
Dự án Đường Tỉnh ADB	16 triệu USD	20 triệu USD
Các nguồn khác	8 triệu USD	12 triệu USD
Cộng	30 triệu USD	40 triệu USD
Tổng	75 triệu USD/năm	120 triệu USD/năm

Ghi chú: Các nguồn đầu tư do Chính quyền Trung ương quản lý bao gồm vốn đối tác đóng góp vào các dự án đầu tư ODA và đối với các Đường Huyện và Xã, Chương trình 135.
Ngân sách nguồn thu do địa phương quản lý đối với các đường Tỉnh là các ngân sách do cấp Tỉnh quản lý. Ngân sách nguồn thu do địa phương quản lý đối với các đường Huyện và Xã là các ngân sách cơ bản do các UBND Huyện và UBND Xã quản lý.
Những ước tính sự đóng góp của nhân dân là dựa vào mức hiện nay.
Sự cấp vốn đã được thực hiện đối với một số nguồn thu từ Huyện và Xã và một số đóng góp từ nhân dân được dự trữ cho việc bảo trì theo kế hoạch chứ không dùng để đầu tư.
Ngân sách dự án đầu tư ODA được điều chỉnh để rút ra tiền dự phòng và những đóng góp toàn quốc.
Các dự án ODA 'khác' đối với các đường Tỉnh gồm các phần đầu tư đường bộ phụ trợ và một phần vốn được cấp theo các khoản vay cho CSHT nông thôn của OECF (JBIC).
Các dự án ODA 'khác' đối với các đường Huyện gồm các dự án phát triển nông thôn sắp tới của Ngân hàng thế giới, và các chương trình theo khu vực được cấp vốn bởi các nhà tài trợ song phương, Liên minh Châu Âu và các cơ quan của Liên hiệp Quốc.
Các nguồn số liệu về các nguồn vốn đầu tư trong nước gồm các tài liệu khác nhau do Bộ Tài chính, Bộ KHĐT và Bộ GTVT và các điều tra Nghiên cứu Chiến lược trong 12 Tỉnh cung cấp cộng với:
"Việt Nam đang tiến lên phía trước". Ngân hàng Thế giới, tháng 4 năm 1999.
Dự thảo Báo cáo Ngành Giao thông vận tải từ Đánh giá Chi tiêu công cộng gần đây.

Ước tính sự sẵn có của các nguồn đầu tư cho đường tỉnh là:

		75 triệu USD/năm
trong đó:	Các nguồn ODA:	30 triệu USD (40 %)
	Nguồn trong nước:	45 triệu USD (60%)

Các nguồn trong nước bao gồm:

Các nguồn do CP trung ương quản lý:	11%
Ngân sách thu của tỉnh :	67%
Đóng góp của dân:	22%

So sánh các số liệu nêu trên với các kịch bản đầu tư:

- Chi phí đầu tư của kịch bản 1 cho đường tỉnh là khoảng bằng 4,5 lần các nguồn lực có thể có sẵn hàng năm trong vòng 5 năm tới. Kịch bản 2 có nhu cầu đầu tư gấp 10 lần nguồn lực sẵn có.
- Chi phí đầu tư trong kịch bản 1 cho các đường huyện và xã (bao gồm cả các xã chưa có đường) gần bằng 9 lần nguồn lực sẵn có trong vòng 5 năm tới. Đối với kịch bản 2 gấp 15,5 lần.

So sánh này cho thấy rằng các nguồn lực có thể sẵn có là rất khan hiếm so với các nhu cầu đầu tư và đặc biệt là trong trường đường xã và đường huyện.

5.2 Sự khác biệt theo vùng và năng lực thực hiện

Sự so sánh nhu cầu đầu tư về mặt quốc gia với sự có thể sẵn có của các nguồn lực đã xác định 3 vấn đề bức xúc:

- Sự khác biệt về nhu cầu đầu tư theo vùng.
- Sự khác biệt trong sự có thể sẵn có về nguồn lực địa phương
- Năng lực của các nhà chức trách địa phương để giải quyết các nguồn lực và thực hiện đầu tư có hiệu quả

Sự khác biệt về nhu cầu đầu tư theo vùng

Nhu cầu đầu tư đường bộ nông thôn là rất lớn giữa các vùng:

- Chi phí để đạt được các mục tiêu của kịch bản 1 bởi một của hơn 7 nhân tố từ mức 49 triệu ở vùng Đông Nam Bộ tới mức 373 triệu USD ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Đối với trong mục tiêu kịch bản 2 quy mô khác nhau là tương tự.
- Sự khác nhau trong nhu cầu đầu tư là rất khác nhau nếu như ngoại trừ các đường tỉnh và chỉ có xem xét đường huyện và đường xã bao gồm cả việc cung cấp tiếp cận tới các xã chưa có đường. Trong kịch bản 1, chi phí thay đổi theo 8 tiểu vùng và trong kịch bản 2 theo 12 nhân tố.
- Sự khác nhau trong nhu cầu đầu tư có thể nhấn mạnh hơn nữa. Tất cả các mục tiêu của kịch bản 1 có thể đạt được ở vùng Đông Nam Bộ cho cùng mức đầu tư như cung cấp tiếp cận cho mọi thời tiết tới các xã chưa có đường bộ trong vùng Tây Bắc, đồng Bắc và một nửa của chi phí nổi tất cả các xã không có đường bộ ở đồng bằng sông Hồng.

Nhu cầu đầu tư đường bộ nông thôn là rất lớn trong các tỉnh thuộc các vùng nghèo hơn. Với kịch bản:

- Chi phí /tỉnh là cao nhất ở vùng nghèo Tây Bắc.
- Chi phí/tỉnh là rất cao ở 3 vùng nghèo nhất khác Đông Bắc, Bắc Trung bộ, Tây Nguyên và trong vùng đồng bằng sông Cửu Long - nơi có số lượng lớn người nghèo

- Chi phí / tỉnh là bằng 4-5 lần so với các vùng kinh tế phát triển ở Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Hồng và bằng 2 lần chi phí /tỉnh của Nam Trung Bộ

Khả năng có thể của các nguồn lực trong nước

Khả năng của các nhà chức trách địa phương để huy động các nguồn lực là thấp ở các vùng nghèo nhất và thấp hơn rất nhiều nhu cầu đầu tư. Đây là trong trường hợp huy động nguồn lực cả từ ngân sách do địa phương quản lý và đóng góp của người dân, như các chỉ tiêu trong bảng 3 đến bảng 8 đã trình bày:

- Tỷ lệ chi phí đầu tư có với GDP hàng năm của vùng đã cho thấy một chỉ tiêu tổng hợp về khả năng của các nhà chức trách xã, huyện và tỉnh trong vùng để huy động các nguồn lực cần thiết từ nguồn thu mà họ quản lý. Tỷ lệ này càng cao thì khả năng càng hạn chế. áp dụng chỉ tiêu này cho hai kịch bản:

	Kịch bản 1	Kịch bản 2
i) Tỷ lệ rất cao ở :		
Tây Bắc	69%	107%
Đông Bắc	37%	67%
Tây Nguyên	24%	42%
ii) Tỷ lệ này cao ở:		
Bắc Trung Bộ	15%	26%
Đồng bằng SCL	13%	24%
Nam Trung Bộ	11%	18%
iii) Tỷ lệ này thấp ở :		
Đông Nam Bộ	1%	2%
Đồng Bằng Sông Hồng	3%	7%

Sự khác biệt trong khả năng trang trải kinh phí cho đầu tư đường bộ nông thôn từ ngân sách do địa phương quản lý tăng lên đáng kể vì sự tăng trưởng kinh tế chậm nhất ở các vùng nghèo nhất.

- Chi phí/người dân nông thôn chỉ ra một chỉ tiêu tổng hợp về khả năng huy động nguồn lực từ sự đóng góp của người dân. Chi phí /người càng cao thì khả năng càng hạn chế. Áp dụng chỉ tiêu này cho hai kịch bản:

	Kịch bản 1	Kịch bản 2
i) Chi phí/người là rất cao ở:		
Tây Bắc	73 USD	113 USD
Đông Bắc	50 USD	89 USD
Tây Nguyên	49 USD	83 USD
ii) Chi phí/người là cao ở:		
Đồng bằng sông Mê Kông	27 USD	51 USD
Bắc Trung bộ	20 USD	34 USD
Nam Trung bộ	20 USD	34 USD
iii) Chi phí /người là thấp hơn ở		
Đồng bằng sông Hồng	7 USD	15 USD
Đông Nam Bộ	10 USD	18 USD

Các chỉ ước tính thấp đi sự khác nhau thực sự bởi vì nó chưa xem xét thực tế là người dân ở vùng nghèo hơn thì sẽ có ít nguồn hơn để đóng góp.

- Khả năng huy động các nguồn lực từ sự đóng góp của dân có thể được đánh giá theo cách khác. Các số liệu ở Bảng 9 cho thấy trong toàn quốc người dân nông thôn

cần đóng góp khoảng 1USD /người /năm cho đầu tư đường bộ nông thôn và điều này sẽ mang lại 28% tổng số nguồn lực. Áp dụng số liệu này:

- i) Vùng Tây Bắc cần phải 20 năm để huy động đủ sự đóng góp từ dân để đạt mục tiêu của kịch bản 1.
- ii) Vùng đồng bằng sông Hồng có thể huy động đủ nguồn lực từ dân để đạt được mục tiêu tham vọng hơn trong kịch bản 2 trong vòng khoảng 4 năm.

Năng lực thực hiện

Sự khan hiếm các nguồn lực trong mối quan hệ với nhu cầu đầu tư, đặc biệt là ở các vùng nghèo hơn là một trở ngại về mức tại đó mà hệ thống đường bộ nông thôn sẽ được phát triển để đáp ứng mục tiêu quốc gia. Các trở ngại cơ bản khác là năng lực hạn chế ở các tỉnh. Hạn chế năng lực được xác định bởi các nguồn kĩ thuật, quản lí nhà nước và quản lí và năng lực thực hiện. Vấn đề chính là năng lực của các nhà chức trách và nhà thầu địa phương để thực hiện đầu tư đường bộ nông thôn một cách có hiệu quả.

Sự kiện này xác định rằng năng lực thực hiện đường bộ nông thôn của các nhà chức trách và nhà thầu địa phương là rất hạn chế. Điều này đã được đề cập trong báo cáo và Bộ GTVT cũng đã thừa nhận rằng phần lớn các chi phí cho đến nay chỉ làm ra các đường tiêu chuẩn thấp có thể nhanh chóng hư hỏng, đặc biệt là các đường xã và đường huyện.

Khả năng các nguồn đầu tư có thể ước tính trong vòng 5 năm tới (Bảng 9) là cao hơn mức chi yếu cho đường bộ nông thôn trong mấy năm gần đây. Song rất khó lượng hoá năng lực thực hiện trong các tỉnh về mức độ đầu tư hàng năm mà có thể quản lí một cách có hiệu quả. Tuy nhiên, các kết quả cho đến nay kiến nghị rằng cần quan tâm đến khả năng của các nhà chức trách địa phương để khai thác có hiệu quả các nguồn lực có sẵn trong vòng 5 năm tới, đặc biệt là cho các đường huyện và đường xã.

Các nhà tài trợ hiện tại, các nguồn lực từ dân, địa phương và quốc gia và bất cứ nguồn lực bổ sung nào huy động được cần phải được đầu tư vào đường bộ nông thôn mà được thiết kế và xây dựng nghiêm chỉnh để mang lại đường tiếp cận bền vững, tin cậy trong điều kiện khí hậu và địa hình hiện có ở Việt Nam¹⁹. Cần ưu tiên cho việc phát triển năng lực quản lí xây dựng của các nhà chức trách địa phương:

- i) bởi Bộ GTVT, như đã xác định trong Mục 4.1.
- ii) thông qua trợ giúp kĩ thuật hỗ trợ cụ thể cho các tỉnh, kết hợp với đầu tư của các nhà tài trợ ở vùng này.

5.3 Huy động các nguồn lực

Nhu cầu đầu tư các nguồn lực bổ sung

Ở đây vẫn còn một nhu cầu huy động các nguồn lực bổ sung cho đầu tư ở trong chuyên ngành, cả để hỗ trợ nỗ lực giảm đói nghèo quốc gia và để thúc đẩy phát triển kinh tế nông thôn. Tuy nhiên mức nguồn lực huy động được trong tầmgr số và sự phân bố chúng cho các tỉnh cụ thể sẽ bị hạn chế bởi các năng lực thực hiện của các nhà chức

¹⁹ Các tiêu chuẩn đường bộ nông thôn có hiệu quả chi phí để đạt được tiêu chuẩn này được kiểm tra ở Tài liệu 4.

trách địa phương để khai thác các nguồn lực một cách có hiệu quả. Các năng lực thực hiện này sẽ tăng cùng với thời gian và việc giám sát có hiệu quả của Bộ GTVT về các thành tựu của các nhà chức trách địa phương và sẽ mang lại cơ sở tốt để đánh giá khả năng của họ để thu hút các nguồn lực bổ sung.

Quy mô của sự khác biệt trong nhu cầu đầu tư giữa các tỉnh trong các vùng khác nhau là vậy do sự hạn chế của năng lực thực hiện, các vùng nghèo hơn của đất nước sẽ cần một thời gian dài hơn để đạt được mục tiêu kịch bản so với các vùng giàu hơn về mức phục vụ do hệ thống đường bộ nông thôn đã được mở rộng và liên thông mang lại. Các mục tiêu quốc gia của việc giảm đói nghèo, cải thiện mức sống và phát triển cân bằng yêu cầu hệ thống đường bộ ở các vùng nghèo hơn cần được cải tạo để mang đến sự tiếp cận cho mọi thời tiết, tin cậy càng nhanh càng khả thi.

Nhu cầu này đã được nhận ra và các nỗ lực cần có để xác định nó thông qua việc hình thành mục tiêu của các nguồn lực do nhà nước trung ương quản lý cho các xã nghèo nhất, quá trình phân phối lại nguồn thu để cân đối ngân sách của tỉnh và hỗ trợ các nhà tài trợ cho chương trình giảm đói nghèo. Sự hạn chế về huy động sự đóng góp từ người dân đã được nhận thức rộng rãi - Bộ GTVT đã kiến nghị rằng cần có một tỷ lệ trong tổng số trong các tỉnh kinh tế phát triển. Tuy nhiên:

- i) quy mô hiện tại của các nỗ lực này chỉ đáp ứng một phần sự khác biệt quá lớn trong việc huy động các nguồn lực địa phương so với nhu cầu đầu tư
- ii) ở đây vẫn còn một xu hướng cho chính phủ Việt Nam để hướng nguồn lực chuyên ngành của một số nhà tài trợ vào sự phân bổ bình quân cho các tỉnh. Điều này không những không công bằng mà còn không hiệu quả. Việc phân bổ cần đáp ứng các nhu cầu đầu tư trong sự hạn chế năng lực thực hiện.
- iii) Sẽ là không thực tế để xác định vấn đề này bằng sự hỗ trợ người dân trong các vùng nghèo hơn để đóng góp nhiều hơn. Như đã lưu ý ở Chương 3, người dân đang được kêu gọi đóng góp cho tất cả sự phát triển chuyên ngành GTNT, không chỉ là đường bộ nông thôn mà nguồn lực của họ lại rất hạn chế. Đặt nhu cầu lớn này vào họ là không đúng đắn. Nó sẽ làm cho họ nghèo hơn và họ sẽ mất sức lòng cuốn và lòng mong muốn đóng góp. Như vậy, giảm nhu cầu đóng góp cho người dân nghèo hơn sẽ có lợi ích cho nỗ lực giảm đói nghèo.

Nhu cầu đầu tư trong chuyên ngành GTNT không chỉ liên quan đến việc cung cấp rộng rãi đường tiếp cận mọi điều kiện thời tiết để giảm đói nghèo. Các vùng phát triển hơn về kinh tế và các khu vực trong tất cả các miền của đất nước với tiềm năng kinh tế cần hệ thống GTNT có hiệu quả. Nó yêu cầu đầu tư đáng kể để nâng cấp các đường xã, đường tỉnh và đường huyện. Việc cung cấp GTNT có hiệu quả sẽ thúc đẩy sự tăng trưởng và phát triển kinh tế mà ngược lại nó sẽ lại làm tăng cơ sở nguồn đầu tư trong nước.

Các nguồn kinh phí dự kiến có thể trong vòng 5 năm tới chỉ đủ cho việc bắt đầu xác định nhu cầu phát triển một hệ thống đường bộ nông thôn có hiệu quả, đặc biệt là các đường huyện và khả năng các nguồn đầu tư trong một thời gian dài hơn sẽ rất khó dự báo. Các nguồn trong nước sẽ tăng cùng với tăng trưởng kinh tế quốc gia, nhưng mức đầu tư về lâu dài có thể dự kiến là không chắc chắn.

Các mục tiêu huy động nguồn lực sẽ là:

Các mục tiêu huy động nguồn lực

- Ưu tiên thứ nhất cho CPVN và Bộ GTVT là tìm kiếm huy động các nguồn lực bổ sung từ các nhà tài trợ và nhân sách Nhà nước và hướng các nguồn vào những tỉnh nghèo hơn, nơi mà nhu cầu đầu tư là lớn nhất, với mục đích nhằm:
 - i) vượt qua các trở ngại do thiếu các nguồn trong nước về mức phát triển các đường xã và huyện trong mọi điều kiện thời tiết, tin cậy trong các khu vực nghèo hơn.
 - ii) giảm mức đóng góp đòi hỏi từ người dân nghèo.
- Bộ GTVT và CPVN nên tìm cách huy động các nguồn đầu tư bổ sung từ tất cả các nguồn quốc tế và trong nước để thúc đẩy sự phát triển của hệ thống đường huyện và đường tỉnh có hiệu quả để vượt qua các trở ngại đến phát triển kinh tế.

Chiến lược huy động nguồn lực

Nguồn đầu tư của các nhà tài trợ đã là một sự đóng góp quan trọng vào sự phát triển của chuyên ngành GTNT. Tầm quan trọng đã nhận được từ nhiều cơ quan phát triển quốc tế cho sự giảm đói nghèo đã mang lại một khung chính sách tích cực cho việc huy động các nguồn lực bổ sung. Tuy nhiên, nhiều tổ chức đã phải đối mặt với nhiều trở ngại và ngày càng có nhu cầu cạnh tranh cho sự cấp vốn của các tổ chức này. Công đồng các nhà tài trợ đã ngày càng tăng nhu cầu nghiêm khắc về việc sử dụng có hiệu quả và sự giải ngân các nguồn lực của họ kịp thời theo mục tiêu đã được thoả thuận.

Nhiệm vụ quản lý cho Bộ GTVT là:

- Trình bày trường hợp đầu tư bổ sung theo cách có hiệu quả ở chuyên ngành, trong khuôn khổ của một chiến lược quốc gia phối hợp và được thoả thuận với Bộ KHĐT và các cơ quan khác chịu trách nhiệm quản lý quốc gia các quan hệ của các nhà tài trợ và hỗ trợ cho Việt Nam.
- Phát triển quản lý các mối quan hệ đối ngoại với các nhà tài trợ như đã xác định tại Mục 4.1 để họ hiểu hết nhu cầu của chuyên ngành.
- Trình bày cho các nhà tài trợ, rằng:
 - i) có một chiến lược quốc gia cho chuyên ngành đã được phê duyệt để đóng góp vào sự giảm đói nghèo và quá trình phát triển nông thôn.
 - ii) nhu cầu đầu tư, các ưu tiên và hướng dẫn đã được xác định rõ ràng.
 - iii) các biện pháp cần thiết phải thực hiện để quản lý việc thực hiện chiến lược một cách có hiệu quả mà các nhà tài trợ có thể được yên tâm là bất cứ nguồn lực bổ sung nào được cung cấp sẽ được sử dụng một cách có hiệu quả trong năng lực hiện có của các nhà chức trách địa phương.

Việc cung cấp nguồn kinh phí bổ sung từ ngân sách do Nhà nước quản lý cho chuyên ngành GTNT phải là một quyết định kinh tế vĩ mô dựa trên sự cân đối nhu cầu phát triển của các ngành khác nhau trong khi phân bổ các nguồn lực khan hiếm để đáp ứng các mục tiêu quốc gia. Nhiệm vụ quản lý cho Bộ GTVT là để đảm bảo rằng trường hợp đầu tư bổ sung trong chuyên ngành GTNT phải được xem xét trong quá trình ra quyết định.

Ở đây có các phương án huy động nguồn của nhà nước bổ sung msf Bộ GTVT cần phải xem xét:

- CPVN xem xét sự tăng đáng kể trong việc tạo vốn GTNT trung ương từ 2001-2005. Việc kêu gọi các nguồn kinh phí bổ sung có thể srx cung cấp cho tiếp cận xã và huyện cho mọi dđiều kiện thời tiết cơ bản trong các tỉnh nghèo hơn. Tuy nhiên các nguồn lực cần được phân bổ rộng rãi hơn là sự tập trung hiện tại vào các xã nghèo nhất trong Chương trình 135. Nếu nguồn Nhà nước được dành cho đường bộ nông thôn hơn là CSHT nông thôn, thì nó cần được qua kênh của Bộ GTVT
- Nếu như sự tăng trưởng kinh tế nhanh hơn ở một số vùng thì ở đây có trường hợp cho việc tăng quy mô của sự phân bổ lại nguồn thu nhận được tại cấp trung ương cho các tỉnh nghèo hơn. Trường hợp dành bất cứ một nguồn kinh phí bổ sung nào phân bổ đầu tư lại cho đường bộ nông thôn sẽ là kém mạnh hơn. Các nhà chức trách địa phương cần phải xác định - trong hướng dẫn quốc gia - cần phải phân bổ như thế nào cho tốt nhất các nguồn lực khan hiếm cho việc phát triển ngành.
- Năm 1999, CPVN đã bán công trái để tăng kinh phí cho đầu tư trong CSHT nông thôn như là một phần của chương trình giảm đói nghèo²⁰. Cần giả định rằng CPVN muốn đánh giá lnh hiệu quả của cơ chế này để tạo ra các nguồn lực bổ sung. Nếu như sự đánh giá là tích cực, CPVN cần xem xét sử dụng cơ chế này để góp phần vào việc tạo vốn đầu tư trong GTNT.
- Đã tham khảo để Quỹ đường bộ được kiến nghị. Quỹ này nhằm tạo vốn cho các chi phí bảo trì để bảo vệ đầu tư đã thực hiện. Tuy nhiên, nếu như nó được quyết định thì cần bao gồm các đường huyện và đường tỉnh trong một quỹ đường bộ phù hợp, nó có thể sẽ xóa quỹ từ ngân sách bảo trì do địa phương quản lí mà sẽ được sử dụng để đầu tư cho GTNT.

Phạm vi huy động các nguồn bổ sung từ ngân sách do địa phương quản lí tại các cấp xã, huyện và tỉnh là rất hạn chế. Cơ sở nguồn thu là bị hạn chế vì có nhiều sự thúc giục mang tính cạnh tranh về các nguồn hiện có. Như đã lưu ý ở trên, các nhà chức trách địa phương cần xác định xem các nguồn cần được phân bổ cho các ngành như thế nào là tốt nhất. Không nên khuyến nghị rằng các nguồn thu từ các thuế cụ thể từ người sử dụng đường bộ nông thôn sẽ dành cho đầu tư đường bộ. Ưu tiên quản lí của Bộ GTVT phải là đảm bảo rằng các nguồn hiện tại được sử dụng có hiệu quả theo hướng dẫn đầu tư để làm ra đường bộ bền vững tin cậy và đảm bảo kĩ thuật tốt.

Ở đây có 2 phương án để huy động nguồn kinh phí bổ sung cho ngân sách địa phương:

- Bộ GTVT đã kiến nghị huy động các nguồn từ các tổ chức như các DNNN và các hợp tác xã. Có trường hợp huy động các nguồn lực trong cách này nhưng những đóng góp cần được xem xét:
 - i) Cho đầu tư trong các chương trình cải tạo đường bộ nông thôn cụ thể.
 - ii) Chỉ có từ nguồn của các tổ chức tư nhân, công cộng và Nhà nước mà sẽ làm lợi trực tiếp về mặt tài chính do việc cung cấp đường bộ nông thôn cải tạo.
- Bộ GTVT đã kiến nghị rằng các nhà chức trách địa phương cần dùng vốn vay để cấp vốn đầu tư cho đường bộ nông thôn. Ở đây sẽ có một sự rủi ro từ kết quả trong việc các nhà chức trách địa phương đã cam kết trả lại vốn vay mà họ không có khả năng đáp ứng. Tuy nhiên, nó cần mang lại một phương thức huy động nguồn lực có thể chấp nhận được nếu như:

²⁰ Xin xem "phát triển trái phiếu chính phủ hiện nay" do ông Vũ Tiến Ninh trình bày tại Hội thảo lần thứ 3 của VITRANSS

i) Vốn vay là dài hạn

ii) Kinh phí được sử dụng chỉ cho đầu tư cho đường bộ nông thôn với tỷ lệ hoàn bởi tài chính và kinh tế có thể tồn tại được mà cùng với thời gian có thể dẫn đến cơ sở nguồn thu gia tăng cho các nhà chức trách địa phương mà từ đó họ có thể trả được vốn vay và lãi.

Bộ GTVT cũng đề xuất rằng Chính phủ Việt Nam cần trả lãi cho những vốn vay như vậy. Tuy nhiên điều này sẽ hưởng nguồn kinh phí của Nhà nước sang đầu tư cho những vùng nghèo nhất.

Sự đóng góp của người dân là nguồn rất đáng kể của nguồn đầu tư cho đường bộ nông thôn. Nhiệm vụ quản lý của Bộ GTVT là để hướng dẫn các nhà chức trách địa phương để khai thác nguồn lực này mà không vượt quá nhu cầu của người dân nông thôn, đặc biệt là người nghèo. Các hướng dẫn cần dựa trên các nguyên tắc như sau:

Huy động sự đóng góp của người dân

- Mức độ nguồn lực được huy động cho đường bộ nông thôn cần được xác định bởi bộ GTVT. Các nhà chức trách địa phương cần quyết định với sự trao đổi với người dân về các chính sách về mức độ đóng góp và nó sẽ được phân bổ trong việc phát triển chuyên ngành như thế nào.
- Sự đóng góp về mặt tài chính cần được xác định cho phù hợp với khả năng chi trả. Điều này yêu cầu cần có sự thay đổi khỏi mức bình quân và nên là sự đóng góp tăng dần dần. Những người nghèo nhất chỉ nên yêu cầu đóng góp ngày công
- Sự đóng góp cần được huy động cho các chương trình đầu tư cụ thể mà sẽ mang lại lợi ích mà họ đóng góp.
- Trong khuôn khổ chính sách địa phương người dân và đại diện cần được trao đổi để thỏa thuận mức, cách thức và sự đóng góp tăng dần cho các chương trình cụ thể
- Sau đó họ cần được tham gia vào việc thiết kế và trong việc theo dõi và giám sát việc thực hiện đầu tư.

5.4 Sự quản lý chiến lược đầu tư đường bộ nông thôn

Điểm cốt lõi của chiến lược giao thông nông thôn quốc gia được kiến nghị là việc tiếp tục và tăng cường đầu tư trong phát triển hệ thống đường bộ nông thôn, sử dụng các nguồn lực có hiệu quả để vượt qua các trở ngại về tiếp cận để giảm đói nghèo và phát triển kinh tế xã hội. Các trách nhiệm của Bộ GTVT là:

- i) đóng góp để đạt được sự tiếp tục và tăng cường huy động nguồn lực, song song với các nỗ lực để phát triển năng lực của các nhà chức trách chính quyền địa phương để thu hút các nguồn lực bổ sung và sử dụng chúng một cách hiệu quả
- ii) xác định và quản lý một chiến lược đầu tư đường bộ nông thôn.

Chiến lược đầu tư đường bộ nông thôn được kiến nghị đã được trình bày trong Tài liệu 1 và nó được tổng hợp tại đây (xem Hình 11). Mục đích của chiến lược là để đạt được việc cung cấp một cách mở rộng tiếp cận đường xã, huyện và tỉnh cho mọi điều kiện

thời tiết, bền vững và tin cậy cho các công trình xã hội và kinh tế kết hợp với vận tải hiệu quả trên các tuyến đường nông thôn quan trọng về mặt kinh tế và trên các tuyến nối cấp cao hơn đến các trung tâm kinh tế và đô thị.

- áp dụng việc quy hoạch mạng lưới trong các tỉnh để xác định và ưu tiên đầu tư, đảm bảo tính liên kết của mạng lưới đường bộ nông thôn
- áp dụng tiêu chuẩn thiết kế mà sử dụng các nguồn lực khan hiếm một cách có hiệu quả
- đáp ứng sự khác nhau theo vùng về nhu cầu và điều kiện

Nhiệm vụ của Bộ GTVT trong quản lý chiến lược đầu tư đường bộ nông thôn là như sau:

1. Bộ GTVT cần đóng góp để và ảnh hưởng, ra quyết định và hình thành mục tiêu của các nhà tài trợ và các nguồn của nhà nước cho các tỉnh trong các vùng khác nhau. Mục đích là phân bổ nguồn lực khan hiếm hiệu quả hơn cho các ưu tiên chiến lược cho việc phát triển đường bộ nông thôn trong việc xác định vấn đề về sự khác biệt trong khả năng để đáp ứng nhu cầu đầu tư bằng việc huy động các nguồn địa phương²¹. Điều này cần được tiến hành trong những hạn chế về năng lực thực hiện của tiêu chí đã được xác định trước cho việc sử dụng một số vốn của các nhà tài trợ
- Ưu tiên thứ nhất là hướng nguồn vốn cho các tỉnh trong 3 vùng mà khả năng để đáp ứng nhu cầu đầu tư từ các nguồn địa phương là thấp nhất - Tây Bắc, vùng trung du và miền núi phía Bắc của đông bắc và Tây Nguyên. Các nguồn cần được phân bổ cho việc cung cấp tiếp cận cho các xã không có đường hay không có đường tiếp cận và đạt được tiếp cận cho mọi thời tiết tin cậy trên hệ thống đường tỉnh. Sự phát triển đường tỉnh đã có một số ưu tiên ở khu vực Tây Nguyên để mở ra một khu vực tiềm năng kinh tế.
- Ưu tiên thứ 2 là hướng nguồn kinh phí cho 3 vùng nơi mà khả năng để đáp ứng nhu cầu đầu tư từ các nguồn địa phương là thấp - vùng Bắc Trung Bộ, vùng Đồng bằng sông Cửu Long và vùng Nam Trung Bộ. Các nguồn cần được phân bổ để cung cấp tiếp cận cho các xã không có đường bộ hay BAR để nâng cấp các đường huyện quan trọng nhất và phát triển hệ thống đường tỉnh
- Ưu tiên thứ 3 là hướng các nguồn cho các khu vực sản xuất mang tính kinh tế nơi mà khả năng để huy động các nguồn địa phương để đầu tư nâng cấp đường bộ nông thôn là hạn chế nhất.

²¹

Cần lưu ý rằng các số liệu về sự khác biệt giữa các vùng trườn đây trong chương này biểu thị sự khác biệt trong khả năng của các tỉnh cụ thể để huy động các nguồn địa phương

Chiến lược đầu tư đường nông thôn

Mục tiêu

Sử dụng các nguồn đầu tư một cách hiệu quả để hội nhập các khu vực nông thôn vào nền kinh tế địa phương rộng lớn hơn bằng cách kết nối các công đồng dân cư với các công trình kinh tế và xã hội và các dịch vụ, sự nổi kết hiệu quả ở cấp cao hơn với các trung tâm đô thị và kinh tế Ưu tiên

Sự ưu tiên là nhằm cung cấp đường tiếp cận tin cậy và bền vững trong mọi thời tiết từ Trụ sở Huyện tới tất cả các trung tâm hành chính Xã với sự chú trọng đặc biệt vào các Xã không có đường.

Được bổ sung bởi:

- i) cung cấp đường tiếp cận tin cậy và bền vững trong mọi thời tiết trên các Đường Huyện và Xã có chức năng kinh tế hoặc xã hội quan trọng; và
- ii) phát triển phối hợp hệ thống Đường Tỉnh hiệu quả nhưng kinh tế.

Quy hoạch mạng lưới đường nông thôn

Áp dụng quy trình quy hoạch vào:

- Xác định các chức năng, tính năng và tầm quan trọng của các tuyến nối trong mạng lưới giao thông nông Huyện.
- Xác định và ưu tiên chương các chương trình đầu tư đầu tư đường nông thôn và đảm bảo sự kết nối hoàn toàn.
- Phối hợp tại cấp Tỉnh đầu tư vào mạng lưới Huyện.
- Quy hoạch phát triển chặt chẽ các đường Tỉnh để cung cấp sự kết nối cấp cao hơn.

Sử dụng hiệu quả các nguồn đầu tư khan hiếm

Sử dụng các nguồn hạn chế để mở rộng đến mức có thể đường tiếp cận trong mọi thời tiết:

- Áp dụng tiêu chuẩn với chi phí tối thiểu để đạt được đường tiếp cận có thể bảo trì, bền vững, tin cậy trong mọi thời tiết.
- Nâng cấp các Đường Huyện và Xã lên tiêu chuẩn rải nhựa chỉ ở nơi có khả thi kinh tế và hiệu quả chi phí.
- Nâng cấp các Đường Tỉnh lên tiêu chuẩn hình học và rải mặt có hiệu quả kinh tế.
- "Cải tạo nơi khó khăn" trên các tuyến đường địa phương.
- Các phương pháp xây dựng dựa trên lao động.

Sự khác biệt theo Vùng

- Ở các Vùng nghèo nhất thì chỉ nâng cấp ở những nơi cần thiết.
- Nhằm đầu tư các nguồn vốn của Nhà nước và của các nhà tài trợ vào các Vùng nghèo hơn theo nhu cầu đầu tư.
- Theo dõi tính năng của hệ thống đường.
- Các tiêu chuẩn thiết kế bao trùm các nguyên vật liệu địa phương và các điều kiện vật chất.
- Trong các khu vực có sông việc xây dựng các cầu lớn trên các đường bộ chỉ làm ở nơi khả thi và có hiệu quả kinh tế.
- Cung cấp các đường xe máy và các đường mòn tốt hơn đối với các Xã xa nhất.

Hình 11: Chiến lược Đầu tư Đường Nông thôn

2. Bộ GTVT cần chuẩn bị và phổ biến cho các nhà chức trách của chính quyền địa phương cho việc đầu tư đường bộ nông thôn. Điều này cần phản ánh các biện pháp để tăng khả năng có sẵn của các nguồn trong ngân sách do địa phương quản lý và các thủ tục huy động và sử dụng sự đóng góp của người dân. Bộ GTVT cần trao đổi với Bộ KHĐT, Bộ TC và GCOP (bởi vì trách nhiệm của nó cho việc phân cấp quản lý nhà nước) trong việc chuẩn bị của các hướng dẫn này. Việc phổ biến các hướng dẫn cần bao gồm việc tiến hành các hội thảo cho các UBND tỉnh, huyện và xã.
3. Bộ GTVT cần chuẩn bị các hướng dẫn đầu tư đường bộ nông thôn và phổ biến nó cho các cơ quan chức trách địa phương. Các hướng dẫn cần mang lại khuôn khổ cho các nhà chức trách địa phương để áp dụng chiến lược đầu tư đường bộ nông thôn:

Hướng dẫn đầu tư đường bộ nông thôn

- Áp dụng quy hoạch mạng lưới đường bộ nông thôn như là cơ sở cho việc xác định nhu cầu đầu tư cho các loại đường bộ khác nhau và xác định các ưu tiên.
- Ưu tiên thứ nhất là để sử dụng các nguồn hiện có cho việc cung cấp tiếp cận cho mọi loại thời tiết:
 - tới các xã không có đường - chỉ tiếp cận cho xe máy tới đại đa số các xã xã xôi hẻo lánh
 - giữa các trung tâm quản lý hành chính của xã và trụ sở của huyện và từ các xã tới các cơ sở xã hội và kinh tế quan trọng.
- Các đầu tư này cần được ưu tiên bởi việc áp dụng các chỉ tiêu đơn giản của lợi ích có so sánh với chi phí và đảm bảo sự phát triển mạng lưới đường bộ nông thôn mang tính kết nối
- Các đường bộ này cần được phục hồi tới tiêu chuẩn thiết kế quốc gia với chi phí tối thiểu
- Nâng cấp các đường xã và huyện lên tiêu chuẩn mặt và hình học cao hơn cần được luận chứng bằng hiệu quả chi phí toàn tuổi thọ và khả năng đứng vững về mặt kinh tế
- Ở các tỉnh nghèo hơn việc nâng cấp đường xã và huyện cần được hạn chế vào những tuyến nổi bật cơ bản cho việc cung cấp dịch vụ mọi điều kiện thời tiết tin cậy cho tới khi đã có sự tiến bộ đáng kể để đáp ứng nhu cầu tiếp cận mọi thời tiết cơ bản.
- Các đường tỉnh cần xây dựng tiêu chuẩn mặt và hình học quốc gia nhưng áp dụng tiêu chuẩn hiệu quả về mặt kinh tế
- Đầu tư trong đường bộ nông thôn ví dụ giữa các xã lân cận cần được giới hạn bằng các cải tạo điểm nơi mà đủ để cung cấp tiếp cận mọi điều kiện thời tiết

4. Bộ GTVT cần chuẩn bị cơ chế khai thác mà cần cho các cơ quan chức trách địa phương để áp dụng các hướng dẫn đầu tư và cung cấp đào tạo trong việc sử dụng nó. Ba cơ chế khai thác là:

- Phương pháp luận cho việc lập kế hoạch đường bộ nông thôn (xem Tài liệu 3)

- Phương pháp luận cho việc ưu tiên và lựa chọn đầu tư đường bộ nông thôn, bao gồm việc đánh giá kinh tế (Xem Tài liệu 3)
 - Tiêu chuẩn thiết kế và các hướng dẫn cho đường bộ nông thôn (xem Tài liệu 4)
5. Bộ GTVT cần xây dựng và khai thác một hệ thống cho việc theo dõi hệ thống đường bộ nông thôn trong mỗi tỉnh. Hệ thống cần tạo ra các thông tin về:
- i) mức và nguồn của các nguồn lực cho việc đầu tư đường bộ nông thôn .
 - ii) mức cung cấp dịch vụ của hệ thống đường bộ nông thôn
 - iii) các thành tựu của các nhà chức trách địa phương trong việc thực hiện đầu tư.
6. Bộ GTVT cần thông qua một cách tiếp cận có sửa đổi cho việc chuẩn bị quy hoạch tổng thể và phát triển giao thông nông thôn. Điều này cần được chuẩn bị để xác định các ưu tiên và các mục tiêu khác nhau cho việc phát triển hệ thống đường bộ nông thôn trong các vùng khác nhau, dựa trên sự so sánh nhu cầu thực tế với sự sẵn có của nguồn lực và với năng lực thực hiện. Một số thực tế như vậy, ví dụ định ra các mục tiêu của mỗi tỉnh nâng cấp một tỷ lệ cố định đường bộ nông thôn của tỉnh mỗi năm là không thực tế.
- (Tài liệu 3 kiểm tra sự chuẩn bị phát triển quy hoạch tổng thể và dựa trên các kịch bản đầu tư trong chương này đánh giá các mục tiêu đạt được cho 8 tiểu vùng trong vòng 10 năm tới)

6. KẾT LUẬN

Tài liệu này đã xem xét lại việc sắp xếp thể chế hiện tại cho việc quản lý chuyên ngành GTNT ở cấp quốc gia và địa phương. Quản lý quốc gia là tổng thể và vai trò của Bộ GTVT là khác so với trách nhiệm khác của Bộ. GTNT là một phần của quá trình phát triển nông thôn cũng như ngành GTVT trách nhiệm quản lý trực tiếp đã được phân cấp cho chính quyền địa phương cấp các tỉnh, huyện và xã. Bộ GTVT hiện đang thiếu cả năng lực chuyên trách lẫn năng lực liên kết để giải quyết có hiệu quả các đặc tính của chuyên ngành. Đây là nhu cầu cho việc theo dõi quốc gia đã được cải tạo và cho sự thay đổi trong mối quan hệ của Bộ GTVT với các nhà chức trách địa phương.

Các trách nhiệm của các cấp khác nhau của chính quyền địa phương về quản lý GTNT tiếp tục bị từ chối. Việc lập quy hoạch, tạo vốn và quá trình thực hiện trong các tỉnh là tổng hợp, với các quan điểm khác nhau, phê chuẩn và giám sát. Đây là xu hướng của mức khác nhau của chính quyền địa phương để khai thác trên cơ sở của sự hướng dẫn như trên hơn là mối quan hệ đối tác. Các trách nhiệm quản lý của GTNT đã được phân cấp cho các cấp khác nhau của chính quyền trung ương và lớn hơn thẩm quyền và quyền lực đã được phân cấp cho họ.

Sở GTVT, nơi cung cấp dịch vụ chuyên môn cho UBND về việc quản lý GTNT, đã thiết lập các cơ quan chuyên môn. Tuy nhiên, các Sở GTVT cũng giải quyết theo cách của các cơ quan khác thường có trách nhiệm nhiều hơn. Nó thiếu năng lực cần thiết trong các lĩnh vực chuyên môn đặc biệt về đường bộ nông thôn và trong các vấn đề thể chế, kinh tế xã hội tổng hợp. UBND huyện quản lý trách nhiệm của mình thông qua "phòng kỹ thuật", nhưng rất yếu về số cán bộ và năng lực điều hành và trong khả năng. UBND xã không có năng lực cán bộ chuyên môn nhưng lại nắm rõ tình trạng GTNT, các vấn đề, nhu cầu và các ưu tiên. Năng lực quản lý của các nhà chức trách địa phương trong mối quan hệ với nhiệm vụ mà họ phải đối mặt là yếu nhất ở những vùng nghèo hơn, nơi nhu cầu cho sự phát triển của hệ thống đường bộ nông thôn là rất lớn.

Tài liệu này đã xem xét sự bố trí hiện tại cho việc tạo vốn đầu tư trong chuyên ngành. Các nguồn trong nước chủ yếu là từ ngân sách do các cơ quan chức trách địa phương quản lý và bằng việc huy động đóng góp của dân. Việc phân bổ các nguồn do Nhà nước quản lý chỉ giới hạn đáng kể trong chương trình 135 và vốn đối ứng cho các chương trình ODA của Chính phủ Việt Nam. Tầm quan trọng của việc đầu tư trong GTNT đã được nhận thức rõ, nhưng các nguồn trong nước rất là khan hiếm. Một nguồn rất đáng kể là huy động từ dân. Nhưng ở đây có một sự rủi ro lớn của nhu cầu quá sức cho họ mà sẽ góp phần đáng kể hơn là giảm đói nghèo. Thực tế hiện tại cho thấy rằng các nhà chức trách địa phương thực ra không xét đến việc sử dụng các nguồn lực để sản xuất ra các sản phẩm theo kế hoạch.

Đầu tư của các nhà tài trợ vào đường xã, huyện và tỉnh là do NHTG, NHPTCA, NHPTHNNB, LMCA và các nhà tài trợ song phương và các cơ quan LHQ. Đầu tư của các nhà tài trợ là nằm ở kênh của các Bộ và cơ chế dự án - các dự án GTNT, các phần của dự án đường quốc lộ, các chương trình CSHT nông thôn và sự phát triển theo khu vực và chương trình giảm đói nghèo. Ở đây thiếu sự phối hợp hỗ trợ các nhà tài trợ ở cấp quốc gia cho các nguồn lực mục tiêu mang tính chất lãnh thổ trong mối quan hệ với nhu cầu và đáp ứng các ưu tiên đầu tư. Việc thiếu sự phối hợp gây ra sự lộn xộn ở cấp tỉnh nơi có nhiều chương trình do các nhà tài trợ khác nhau cấp vốn ử dụng các phương

pháp quy hoạch khác nhau, tiêu chí lựa chọn, tiêu chuẩn kĩ thuật bố trí thực hiện và quản lí và yêu cầu bảo trì khác nhau.

Nhu cầu tài chính cho đầu tư trong việc xây dựng hệ thống đường bộ nông thôn đã được đánh giá bằng 2 kịch bản. Kịch bản thứ nhất xác định ra các mục tiêu phát triển nhanh hơn yêu cầu khoản đầu tư khoảng 1,5 tỷ USD, kịch bản thứ hai là 2,5 tỷ USD. Điều này so sánh với khả năng sẵn có của nguồn lực trong vòng 5 năm từ nguồn ODA và trong nước là khoảng 195 triệu USD/năm. Về lâu dài, tự tăng trưởng kinh tế sẽ tạo ra các nguồn đầu tư bổ sung, song mức kinh phí của các nhà tài trợ thì không chắc chắn.

Các phát hiện chính về nhu cầu phát triển thể chế cho việc quản lí GTNT có hiệu quả là:

- Vai trò quản lí quốc gia của Bộ GTVT cần tạo điều kiện thuận lợi và hướng dẫn việc thực hiện chiến lược GTNT của quốc gia.
- Bộ GTVT cần quản lí việc thực hiện chiến lược ở cấp quốc gia thông qua việc chuẩn bị các quy định, tiêu chuẩn, hướng dẫn và các quy trình, thủ tục; tiến hành nghiên cứu, phân tích chuyên môn, các dự án thử nghiệm và nghiên cứu để thông tin cho việc ra quyết định; theo dõi hệ thống GTNT.
- Bộ GTVT cần xây dựng năng lực và khả năng cho các nhà chức trách địa phương bằng việc xác định một cách rõ ràng các trách nhiệm quản lí 3 cấp của chính quyền địa phương; tiến hành phân tích thể chế để xác định cơ cấu phù hợp; tổ chức nâng cao thành quả và chương trình đào tạo; chuẩn bị sự tham gia vào mối quan hệ đối tác làm việc với các tỉnh, huyện và xã.
- Bộ GTVT cần xây dựng sự quản lí các mối quan hệ bên ngoài của mình với các cơ quan chính phủ và các nhà tài trợ khác để có sự thống nhất tán thành và hỗ trợ cho chiến lược quốc gia và tác động đến việc ra quyết định về các vấn đề mạng tính chất ngành mà có ảnh hưởng đến chuyên ngành.
- Bộ GTVT xây dựng Ban GTNT để mang lại năng lực văn thiết và khả năng chuyên môn làm hạt nhân cho sự quản lí chuyên ngành của mình
- Việc hình thành các phòng GTNT trong các Sở GTVT sẽ mang lại cơ chế thể chế để phát triển sự quản lí có hiệu quả hơn trong các tỉnh và cho Bộ GTVT để làm việc trong mối quan hệ đối tác với các quan chức địa phương. Sở GTVT cần giữ vai trò trong việc cung cấp sự đào tạo, hỗ trợ kĩ thuật và hướng dẫn cho các UBND huyện và xã
- UBND huyện cần có một năng lực tối thiểu đáng kết để quản lí các trách nhiệm của mình. Điều này yêu cầu các phòng kĩ thuật phân công cán bộ để làm việc chuyên về giao thông mà họ có thể có những bản đồ tốt cho việc quy hoạch và có cả cán bộ để đi lại, kiểm tra đường bộ của họ và giám sát việc xây dựng và các công tác bảo trì. Việc đào tạo các UBND huyện cần tập trung vào việc bảo trì đường bộ, quy hoạch mạng lưới đường bộ, thiết kế và quản lí hợp đồng năng cấp nhỏ và các công việc phục hồi và các thực tế tham gia.
- Bộ GTVT cần xây dựng các cơ chế, ở dạng thoả thuận các mô hình cho UBND xã để cộng tác trong việc quản lí các đường bộ liên xã và chính thức hoá sự tham gia của UBND xã trong việc bảo trì của đường huyện
- Mỗi UBND xã cần cử một người chịu trách nhiệm cho các vấn đề GTNT. UBND xã cần có các hướng dẫn thực tế và đào tạo cho những người không có chuyên môn về việc bảo trì phòng ngừa; về việc lập quy hoạch và thực hiện các công việc nâng cấp nhỏ trên đường bộ và CSHT ở cấp thấp hơn; về sự tham gia của người dân.

Các phát hiện chính về sự huy động và sử dụng các nguồn đầu tư là:

- Sự sẵn có của các nguồn lực là khan hiếm trong mối quan hệ với nhu cầu đầu tư, nhiều hơn cho các đường xã, đường huyện, hơn là các đường tỉnh.
- Nhu cầu đầu tư là thay đổi đáng kể giữa các vùng. Nó lớn hơn ở các tỉnh thuộc các vùng nghèo hơn nơi mà khả năng huy động các nguồn lực từ ngân sách do địa phương quản lý và từ người dân là thấp nhất
- ở đây có nhu cầu huy động nguồn đầu tư bổ sung và hướng các nguồn này tới các vùng nghèo hơn. Mức độ phân bổ cần không để vượt quá năng lực thực hiện. Các nguồn cần phải được sử dụng để xây dựng các đường bộ cho mọi điều kiện thời tiết, tin cậy và bền vững mà đáp ứng các tiêu chuẩn thiết kế phù hợp. Vượt quá năng lực thực hiện sẽ dẫn đến kết quả là sự chậm trễ trong việc giải ngân và lãng phí nguồn lực về các đường bộ có chất lượng kỹ thuật kém.
- Chính phủ VN và Bộ GTVT cần tìm kiếm để huy động các nguồn bổ sung, đặc biệt là cho việc đầu tư để cung cấp tiếp cận đường bộ nông thôn cơ bản, từ:
 - i) các nhà tài trợ, bởi việc biểu lộ rằng các nguồn kinh phí cần được sử dụng một cách có hiệu quả trong phạm vi chiến lược GTNT quốc gia đã được thống nhất phê chuẩn để đáp ứng các phát triển ưu tiên và nhu cầu giảm đói nghèo.
 - ii) Ngân sách do nhà nước quản lý tới phạm vi mà các kêu gọi khác về nguồn lực khan hiếm cho phép, nhưng bao gồm sự xem xét các nguồn thu đã được phân bổ lại bổ sung cho các tỉnh nghèo hơn và sử dụng cơ chế cấp vốn trái phiếu chính phủ
 - iii) ngân sách do địa phương quản lý bằng việc huy động đóng góp từ các tổ chức mà sẽ mang lại lợi ích trực tiếp về mặt tài chính từ việc cung cấp đường bộ được cải tạo và bằng vốn vay đầu tư đường bộ mà sẽ tạo ra việc hoàn vốn tài chính, bằng nguồn thu thuế để đáp ứng các cam kết về vốn vay
- Điều mong muốn là để giảm sự phụ thuộc vào đóng góp từ người dân ở các vùng nghèo hơn. Các nhà chức trách của tỉnh, chứ không phải Bộ GTVT cần định ra chính sách đóng góp. Xem xét nhu cầu cho các đầu vào từ người dân cho sự phát triển tất cả chuyên ngành, không chỉ có đường bộ. Sự đóng góp cần tăng dần dần để hạn chế một gánh nặng quá mức cho những người nghèo và sử dụng nó cho chương trình đầu tư đã được thoả thuận bởi người dân mà từ đó người ta được hưởng lợi trực tiếp.
- Bộ GTVT cần phải quản lý việc thực hiện chiến lược đầu tư đường bộ nông thôn để sử dụng có hiệu quả các nguồn lực khan hiếm, đưa các ưu tiên để cung cấp một cách rộng rãi tiếp cận đường bộ cho mọi điều kiện thời tiết cơ bản áp dụng tiêu chuẩn với chi phí tối thiểu kết hợp với vận tải có hiệu quả trên các tuyến quan trọng về mặt kinh tế và sự kết nối vào cao cấp hơn tới các trung tâm kinh tế và đô thị. Các nhiệm vụ cho Bộ GTVT là cho:
 - i) Đóng góp vào và ảnh hưởng tới việc ra quyết định về việc hình thành mục tiêu của các nhà tài trợ và các nguồn của nhà nước cho các tỉnh trong các vùng khác nhau để đáp ứng nhu cầu đầu tư ưu tiên.
 - ii) Chuẩn bị và thông báo cho các hướng dẫn cho các nhà chức trách địa phương về việc huy động các nguồn lực địa phương, bao gồm sử dụng việc đóng góp của người dân.
 - iii) Chuẩn bị các hướng dẫn đầu tư đường bộ nông thôn và cung cấp việc đào tạo cho các nhà chức trách địa phương trong sự sử dụng nó.
 - iv) Chuẩn bị cơ chế khai thác để áp dụng các hướng dẫn này - phương luận cho việc lập quy hoạch mạng lưới đường bộ nông thôn và sự tiên và lựa chọn các chương trình đầu tư, các hướng dẫn và tiêu chuẩn thiết kế đường bộ nông thôn phù hợp

- v) Xây dựng và khai thác một hệ thống cho việc theo dõi hệ thống đường bộ nông thôn ở mỗi tỉnh để xác định nhu cầu đầu tư tương lai và đánh giá năng lực thực hiện.
- vi) thông qua cách tiếp cận đã chỉnh sửa cho sự phát triển dài hạn và quy hoạch tổng thể dựa trên sự so sánh nhu cầu đầu tư thực tế với sự sẵn có có thể của nguồn lực và năng lực thực hiện.

Thách thức là cơ cấu thể chế địa phương và quốc gia có hiệu quả năng lực và khả năng quản lý chuyên ngành GTNT để sử dụng có hiệu quả các nguồn lực khan hiếm những đang tăng lên trong việc đóng góp vào giảm đói nghèo và phát triển xã hội, kinh tế nông thôn. Đây là một quá trình dài hạn với sự thông qua chiến lược GTNT quốc gia được hỗ trợ bởi cộng đồng các nhà tài trợ như là một điểm khởi đầu.

Bộ GTVT cần một Ban GTNT có hiệu quả để quản lý chiến lược ở cấp quốc gia. Sự hỗ trợ kỹ thuật trong dự án RT2 sẽ giúp để xây dựng và phát triển Ban GTNT, nhưng ở đây còn một nhu cầu phát triển thể chế được phối hợp để hỗ trợ Bộ GTVT từ các nhà tài trợ khác nhau.

Ban GTNT có một vai trò chính là đạt được sự quản lý có hiệu quả GTNT bởi các cơ quan chức trách địa phương. Đây là một phần của quá trình cải cách quản lý nhà nước rộng lớn để tạo ra các cơ quan chính phủ được phân cấp có thẩm quyền trong phạm vi trách nhiệm của mình và nó sẽ hoạt động như là người cung cấp dịch vụ có thể hạch toán cho người dân mà nó phục vụ.

PHỤ LỤC 1: NHU CẦU ĐẦU TƯ ĐƯỜNG NÔNG THÔN

1. Mục đích phân tích

Phân phân tích trình bày ở đây nhằm dự báo nhu cầu đầu tư phát triển hệ thống đường ở nông thôn và sự khác nhau về nhu cầu đó giữa các vùng. Bốn nhân tố của sự phát triển đó bao gồm:

- Tạo đường tiếp cận đi được trong mọi điều kiện thời tiết tới các xã hiện không có đường
- Khôi phục và nâng cấp hệ thống đường huyện
- Khôi phục và nâng cấp hệ thống đường xã
- Phát triển hệ thống đường tỉnh

Việc cung cấp tiếp cận đi được trong mọi điều kiện thời tiết tới các xã hiện không có đường được xem như là một ưu tiên trong chính sách của quốc gia. Một ưu tiên khác trong chính sách của quốc gia là tạo sự kết nối từ trung tâm hành chính của xã tới huyện, các tuyến đường này được gọi là Đường tiếp cận cơ sở (BAR). Như đã trình bày ở tài liệu 1, theo hệ thống phân cấp đường hiện đang được áp dụng thì nhiều BAR là đường huyện nhưng không phải đường huyện nào cũng là BARs và một số BARs là đường xã. Khó có thể phân tích được nhu cầu đầu tư, đặc biệt là nhu cầu đầu tư các BARs vì những số liệu hiện có về điều kiện đường và loại bề mặt, nhân tố khởi đầu cho việc phân tích này, lại được phân loại theo tuyến đường. Tuy nhiên:

- i) Các đường nối hiện là đường cấp huyện đều tạo ra sự kết nối quan trọng trong mạng lưới đường nông thôn cấp huyện cho dù một số không đóng vai trò như là BARs;
- ii) Những đường nối cấp xã mặc dù không đóng vai trò là BARs song chúng vẫn có vai trò quan trọng vì một trong ba lý do sau. Chúng:
 - nối các xã với các vị trí quan trọng trong huyện hơn là tới trung tâm huyện
 - liên kết các xã xung quanh; hoặc
 - là các tuyến đường tiếp cận nội tuyến quan trọng nhất trong xã.

Chi phí cho các kịch bản đầu tư khác nhau đã được ước tính tùy theo từng trường hợp. Những kịch bản này được xây dựng nhằm đạt các mục tiêu khác nhau tùy thuộc vào loại hình dịch vụ cụ thể mà đường đó mang lại. Các kịch bản này không được xây dựng với tiêu chí đạt độ dài của đường. Một ví dụ đơn giản để minh họa cho điều này, mục tiêu của một kịch bản là đạt 50% tổng số đường là đường nhựa chứ không phải nhằm rải nhựa 50% tổng số đường bộ.

Bảng phân tích trong Phụ lục này dự tính chi phí đầu tư theo huyện. Đây là một phần quan trọng của phương pháp luận dự tính nhưng do độ chính xác của các dữ liệu đầu vào về loại bề mặt đường hiện nay, điều kiện, và chi phí xây dựng mà chúng nên được sử dụng để đánh giá nhu cầu, những ưu tiên ở cấp vùng chứ không phải cấp tỉnh.

Kết quả trình bày ở đây được dùng trong chương 5 của Tài liệu này. Chúng cũng được dùng trong Tài liệu số 3 để đánh giá mức phát triển của hệ thống đường nông thôn, điều có thể đạt được ở các vùng khác nhau của Việt Nam trong vòng 10 năm tới.

2. Phương pháp phân tích

Phương pháp phân tích trong bảng tính này như sau:

- Điểm khởi đầu để dự tính chi phí đầu tư cho từng kịch bản là **tình trạng hiện thời**. Số liệu về độ dài, tình trạng bề mặt của đường được lấy từ phụ lục 2, chương 2 của báo cáo này, Cơ sở dữ liệu giao thông nông thôn¹.
- Từ tình trạng hiện thời, **nhiệm vụ đầu tư** là yêu cầu khôi phục hay nâng cấp đường ở những mức độ khác nhau nhằm đạt mục tiêu kịch bản đề ra.
- Đơn giá tính cho 1km tùy theo mức độ khôi phục hay nâng cấp dựa trên mức dự báo về chi phí xây dựng đường giao thông nông thôn đã trình bày trong Tài liệu 4. Mức giá dự báo ở Tài liệu 4 bao gồm mức chi phí tối thiểu, phù hợp với các điều kiện hình học quốc gia của tuyến đường tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với các loại bề mặt khác nhau cho năm loại địa hình khác nhau. Những mức giá dự báo này có thể áp dụng cho chiến lược đầu tư đường bộ nông thôn đã được đề nghị,² chủ yếu là do:

- i) ưu tiên quốc gia nên tăng các tuyến đường tiếp cận nông thôn bằng cách sử dụng chi tiêu chuẩn đi được trọng mọi điều kiện thời tiết có thể bảo trì, với chi phí tối thiểu đối với mặt đường cấp phối và đường có bề mặt cơ bản;
- ii) chiến lược này nên kết hợp với việc nâng cấp có chọn lọc các đường nông thôn có mật độ xe nặng và những đường có tầm quan trọng về mặt kinh tế để tạo ra một tiêu chuẩn bề mặt cao hơn và phù hợp với các tiêu chuẩn hình học quốc gia;
- iii) khi phát triển hệ thống đường huyện nên áp dụng tiêu chuẩn hình học quốc gia và những tiêu chuẩn về mặt đường có hiệu quả kinh tế cao nhất để phù hợp với tình hình giao thông hiện nay cũng như trong tương lai.

Đơn giá khôi phục hay nâng cấp 1km đường huyện ở những mức độ khác nhau, tùy thuộc vào kiểu địa hình và kiểu địa hình cụ thể ở huyện đó.

- **Chi phí đầu tư** được tính bằng đơn giá tính cho 1km khôi phục hay nâng cấp tùy theo từng mức độ nhân với tổng số km mà nhiệm vụ đầu tư đã đưa ra.
- **Bề mặt và điều kiện** tổng hợp mức độ phát triển của đường theo sự đạt được mục tiêu kết quả kịch bản đưa ra.
- Ba **chỉ số** được áp dụng để đánh giá chi phí đầu tư cho mỗi kịch bản:
 - i) chi phí đầu tư bình quân cho mỗi tỉnh là một chỉ số lớn về quy mô của nhiệm vụ đầu tư trong quan hệ với khả năng thực hiện của các tỉnh trong một vùng;
 - ii) tỉ lệ chi phí đầu tư so với GDP hàng năm là một chỉ số lớn về mức đầu tư yêu cầu so với khả năng của các tỉnh trong vùng nhằm xác định nguồn vốn từ ngân sách do địa phương quản lý;
 - iii) chi phí đầu tư tính theo mỗi đầu người dân nông thôn là chỉ số lớn về quy mô của nhiệm vụ đầu tư trong quan hệ với tính khả thi của việc huy động nguồn đóng góp từ người dân địa phương ở mỗi vùng. Song đây không phải là lời đề nghị người dân đóng góp.

¹ Dữ liệu của hai tỉnh Bình Dương và Bình Phước được gộp chung. Điều này thể hiện trong bảng tính.

² Những tiêu chuẩn thiết kế đường nông thôn được kiểm tra chi tiết ở Tài liệu 4

Dữ liệu cơ sở trình bày ở Tài liệu 1 của bảng tính này được sử dụng để tính các chỉ số trên.

3. Các kịch bản đầu tư cho các xã không có đường

Phân tích nhu cầu đầu tư cho các xã không có đường được trình bày ở phần 2 và phần 3 của bảng tính này.

Kịch bản 1: Tạo đường tiếp cận đi được trong mọi điều kiện thời tiết tới tất cả các xã không có đường, nhưng chỉ làm đường tiếp cận cho xe máy tới những xã xa xôi hẻo lánh nhất

Kịch bản này cho thấy chính sách ưu tiên của quốc gia khi tạo ra các đường tiếp cận tới các xã miền núi, các xã ở đồng bằng sông Cửu Long, những nơi hiện chưa có đường bộ. Tuy nhiên nó cũng chỉ ra rằng đối với những xã thuộc vùng sâu, vùng xa địa hình khó khăn thì chi phí xây dựng các tuyến đường với bề rộng 3,5 m cho xe cơ giới thông thường là rất đắt. Một chiến lược trung hạn mang tính thực tế hơn cho các xã này, đã được nêu ra ở Tài liệu 1, là xây dựng những đường hẹp đủ để cho xe gắn máy chạy quanh năm.

Mục tiêu cần đạt được:

- đường tiếp cận cấp phối cho xe cơ giới đi trong mọi điều kiện thời tiết tới phần lớn các xã hiện chưa có đường;
- đường tiếp cận cấp phối cho xe máy đi trong mọi điều kiện thời tiết tới những xã thuộc vùng xa nhất hiện chưa có đường.

Bộ giao thông vận tải đã đề xuất chiến lược này trong một báo cáo về phát triển giao thông nông thôn ở những vùng miền núi³. Kịch bản này cũng sử dụng những giả định giống như trong tài liệu của Bộ giao thông vận tải, trong đó giả định các xã đều có đường cho xe máy.

Đơn giá được dự tính như sau:

- i) chi phí cho một km đường xe cơ giới là chi phí dự tính trong Tài liệu 4 đối với việc xây dựng đường cấp phối phù hợp với các tiêu chuẩn hình học, cộng thêm \$1000 cho 1km tiền trưng thu đất. Dự tính sự "hài lòng hoàn hảo" cũng được dùng vì sẽ phải làm một khối lượng lớn công việc đào đất khi xây dựng đường mới, cộng thêm 5% chi phí cho công tác điều tra và thiết kế, 10% cho chi phí dự phòng;
- ii) chi phí cho một km đường cho xe máy đi được bằng 60% chi phí đã tính ở trên;
- iii) chi phí cho một m dài cầu được lấy từ chi phí dự tính ở Tài liệu 4 về chi phí xây dựng một m² mặt cầu với đơn giá là 550USD, giả định mặt cầu rộng 3,5m, và 5% cho chi phí điều tra và thiết kế, 10% cho chi phí dự phòng. Như vậy chi phí này tương đương với mức giá 2.225USD cho một m dài cầu.
- iv) giả định các xã không có đường đều tập trung ở những vùng địa hình xấu nhất ở mỗi huyện.

³ Quy hoạch tổng thể quốc gia về phát triển giao thông nông thôn và miền núi giai đoạn 1999 - 2005 và những năm tiếp theo. Tài liệu dự thảo của Bộ GTVT, tháng 9 năm 1999

Kịch bản 2: Tạo đường tiếp cận xe cho cơ giới đi trong mọi điều kiện thời tiết tới tất cả các xã không có đường

Kịch bản này đưa ra đơn giá đắt hơn khi xây dựng đường tiếp cận cấp phối cho xe cơ giới đi trong mọi điều kiện thời tiết tới tất cả các xã hiện không có đường.

Đơn giá giống như ở kịch bản 1.

4. Các kịch bản đầu tư cho việc khôi phục và nâng cấp hệ thống đường huyện

Phân tích nhu cầu đầu tư cho việc khôi phục và nâng cấp hệ thống đường huyện đã được nêu từ Tài liệu 4 đến Tài liệu 7 của bản tính này.

Kịch bản 1: Đưa tất cả đường cấp huyện đạt tới điều kiện tốt, tạo đường tiếp cận với tiêu chuẩn mặt tối thiểu là cấp phối, đi được trong mọi điều kiện thời tiết.

Đây là kịch bản với chi phí đầu tư thấp nhất nhằm cải tạo hệ thống đường huyện thành những đường tốt, đi được trong mọi điều kiện thời tiết, với các giả định rằng:

- i) các đường cấp phối, đá rậm và rải nhựa hiện đang trong điều kiện tốt không cần đầu tư; nhưng
- ii) những đường hiện trong tình trạng xấu cần được nâng cấp để đạt tiêu chuẩn với kiểu mặt đường hiện có;
- iii) tất cả các đường đất phải được nâng cấp thành đường cấp phối đạt điều kiện tốt.

Mục tiêu cần đạt được:

- tất cả các đường huyện cấp phối, đá rậm và rải nhựa hiện thời cần đạt tiêu chuẩn nhưng không cần tuân theo tiêu các tiêu chuẩn hình học quốc gia.
- những đường huyện còn lại là đường cấp phối với điều kiện tốt nhưng không cần tuân theo các tiêu chuẩn hình học quốc gia.

Đơn giá dự tính cho một km như sau:

- i) để nâng cấp đường đất thành đường cấp phối điều kiện tốt, người ta sử dụng chi phí dự tính thấp nhất cho việc xây dựng đường cấp phối ở Tài liệu 4 cộng 5% cho việc điều tra và thiết kế, 10% cho chi phí dự phòng, cộng thêm 10% cho việc xây mới, sửa chữa các cầu hiện có(chi phí này ở vùng địa hình thấp và đồng bằng là 20%) và \$500 cho một km liên trung thu đất;
- ii) khôi phục các đường cấp phối chưa đạt tiêu chuẩn, người ta giả định rằng một số công việc đào đắp và hệ thống cấp thoát nước đã cải tạo vẫn dùng được. Nhờ đó mà chi phí dự tính thấp nhất cho việc xây dựng đường cấp phối giảm 25%, bao gồm 5% cho việc điều tra và thiết kế, 10% cho chi phí dự phòng, 15% cho việc xây mới và sửa chữa các cầu hiện có(chi phí này ở vùng địa hình thấp và đồng bằng là 20%), cộng thêm \$375 cho một km liên trung thu đất;
- iii) khôi phục đường đá rậm chưa đạt tiêu chuẩn với giả định là công việc đào đất, hệ thống cấp thoát nước và các cầu vẫn sử dụng được. Nhờ đó mà chi phí dự tính thấp nhất cho việc xây dựng đường đá rậm ở Tài liệu 4 giảm đi 50% và chỉ

- thêm 10% cho chi phí cầu, bao gồm 5% chi phí điều tra và thiết kế, 10% chi phí dự phòng, cộng thêm \$250 cho 1 km tiền trưng thu đất.
- iv) khôi phục đường nhựa chưa đạt tiêu chuẩn với giả định là kết cấu hiện thời, hệ thống cấp thoát nước ngang dọc nhìn chung là đạt yêu cầu. Nhờ đó mà chi phí dự tính cho việc xây dựng mặt đường nhựa ở Tài liệu 4 phải cộng thêm 10% cho các công việc nhỏ khác, 5% cho công tác điều tra và thiết kế và 10% cho chi phí dự phòng;
- v) ở tất cả các đơn giá dự tính đều giả định mặt đường rộng 3,5m

Kịch bản 2: chi phí bổ xung để đạt mục tiêu 50% đường huyện là đường nhựa, đạt tiêu chuẩn

Kịch bản này dự tính chi phí tăng thêm so với kịch bản 1 để đạt được 50% đường huyện ở tất cả các tỉnh là đường nhựa đạt tiêu chuẩn, số còn lại là đường tốt, đi lại được trong mọi điều kiện thời tiết'. Do đó nhiệm vụ đầu tư là nâng cấp đường cấp phối và đường đá rầm để 50% đường huyện đạt tiêu chuẩn đường nhựa.

Mục tiêu cần đạt được:

- ít nhất 50% đường huyện ở tất cả các tỉnh là đường nhựa ở tình trạng tốt và phù hợp với các tiêu chuẩn hình học quốc gia.
- số còn lại là đường cấp phối hay đá dăm nhưng không cần thiết phải đạt tiêu chuẩn hình học quốc gia.

Đơn giá dự tính cho 1 km như sau:

- i) nâng cấp từ đường mặt đá dăm thành đường mặt nhựa, lấy chi phí dự tính cho việc xây dựng đường nhựa đạt tiêu chuẩn hình học quốc gia ở Tài liệu 4 trừ đi chi phí xây dựng tối thiểu dự tính cho đường đá dăm;
- ii) nâng cấp từ đường cấp phối thành đường nhựa, lấy chi phí dự tính xây dựng đường nhựa đạt tiêu chuẩn hình học ở Tài liệu 4 trừ đi chi phí xây dựng tối thiểu dự tính cho đường cấp phối.
- iii) trong cả hai trường hợp đều có thêm một khoản 5% cho việc khảo sát và thiết kế, 10% cho chi phí dự phòng và \$500 cho mỗi km tiền trưng thu đất;
- iv) giả thiết tất cả các cầu cần thiết đã có theo kịch bản 1.

Kịch bản 3: Chi phí bổ xung để đạt 100% đường huyện là đường nhựa tốt

Kịch bản này dự tính chi phí tăng thêm so với kịch bản 2 để đưa hệ thống đường huyện còn lại thành đường nhựa tốt. Do đó nhiệm vụ đầu tư là nâng cấp những đường huyện còn lại hiện là đường cấp phối và đá dăm thành đường nhựa đạt tiêu chuẩn.

Mục tiêu cần đạt được là 100% đường huyện ở các tỉnh đều là đường nhựa, trong điều kiện tốt và tuân theo những tiêu chuẩn hình học quốc gia.

Đơn giá dự tính cho 1 km bằng với đơn giá ở kịch bản 2

⁴ Ghi chú : kết quả đạt được trong kịch bản 1 ở hai tỉnh là hơn 50% đường xã đạt tiêu chuẩn đường nhựa, tốt.

5. Các kịch bản đầu tư cho việc khôi phục và nâng cấp hệ thống đường cấp xã

Việc phân tích nhu cầu đầu tư cho công tác khôi phục và nâng cấp hệ thống đường cấp xã đã được nêu ở tài liệu 8 đến tài liệu 11 của bản tính này.

Kịch bản 1: 50% đường ở tất cả các xã đạt tiêu chuẩn là đường cấp phối với tiêu chuẩn bề mặt thấp nhất, điều kiện tốt, đi lại được trong mọi điều kiện thời tiết

Kịch bản này nhằm mục tiêu là đưa 50% hệ thống đường xã ở mỗi tỉnh thành những đường tốt, đi lại được trong mọi điều kiện thời tiết, với các giả định là:

- i) các đường cấp phối, đá dăm và đường nhựa hiện đang ở điều kiện tốt thì không cần đầu tư thêm; nhưng
- ii) những đường đang ở tình trạng xấu phải được nâng cấp để đạt tiêu chuẩn tốt hơn trên cơ sở mặt đường hiện tại, nhằm đạt được mục tiêu đã đề ra.
- iii) đường đất phải nâng cấp thành mặt đường cấp phối, đủ tiêu chuẩn để đạt được 50% mục tiêu ở một tỉnh.

Mục tiêu cần đạt được: 50% đường xã ở mỗi huyện đều ở tình trạng tốt, đi lại được trong mọi điều kiện thời tiết nhưng không cần thiết phải tuân theo những tiêu chuẩn hình học quốc gia, với sự hỗn hợp các kiểu bề mặt tùy thuộc tình trạng hiện thời của hệ thống đường xã ở huyện đó.

Đơn giá tính cho 1km nâng cấp đường đất thành đường cấp phối, điều kiện tốt và khôi phục các đường nhựa, đá dăm và cấp phối ở tình trạng xấu giống như đơn giá đã nêu trong kịch bản 1 cho các đường huyện, cũng với giả định bề rộng mặt đường là 3,5m.

Kịch bản 2: Đưa tất cả đường xã thành đường tốt, có đường tiếp cận cấp phối theo tiêu chuẩn bề mặt tối thiểu, đi được trong mọi điều kiện thời tiết

Đây là kịch bản với chi phí đầu tư thấp nhất nhằm đưa hệ thống đường xã thành những đường tốt, đi được trong mọi điều kiện thời tiết với giả định là:

- i) đường nhựa, đá dăm và đường cấp phối đang trong tình trạng tốt thì không cần đầu tư; nhưng phải
- ii) khôi phục đường xấu thành đường tốt với kiểu bề mặt hiện tại;
- iii) nâng cấp tất cả đường đất thành đường cấp phối

Mục tiêu cần đạt được:

- tất cả đường xã hiện là đường cấp phối, đá dăm và dải nhựa đều phải đạt tiêu chuẩn nhưng không cần thiết phải tuân theo những tiêu chuẩn hình học quốc gia.
- Số đường xã còn lại là đường cấp phối nhưng cũng không cần phải tuân theo những tiêu chuẩn hình học quốc gia.

Đơn giá tính cho 1 km giống như ở kịch bản 1.

6. Phát triển hệ thống đường tỉnh

Phân phân tích nhu cầu đầu tư để phát triển hệ thống đường tỉnh đã được nêu ở Tài liệu 12 đến Tài liệu 18 của bảng tính này.

Kịch bản 1: đạt 50% đường tỉnh là đường nhựa, chất lượng tốt

Kịch bản này dự tính chi phí đầu tư cần thiết để đạt được 50% đường huyện ở mỗi tỉnh là đường nhựa mà không quan tâm đến số đường tỉnh còn lại. Người ta giả định rằng những đường tỉnh là đường nhựa hiện đang trong tình trạng tốt thì không cần đầu tư. Quy mô đầu tư giữa các tỉnh rất khác nhau - ít nhất 50% số đường hiện có trong năm tỉnh là đường nhựa, đạt tiêu chuẩn. Tùy thuộc vào hiện trạng đường ở các tỉnh còn lại mà nhiệm vụ đầu tư sẽ bao gồm một số hay tất cả những yếu tố sau:

- i) khôi phục một số hay tất cả những đường tỉnh là đường nhựa đang ở tình trạng xấu;
- ii) nâng cấp một số hay tất cả đường tỉnh hiện là đường đá dăm thành đường nhựa;
- iii) nâng cấp một số hay tất cả đường tỉnh hiện là đường cấp phối thành đường nhựa;
- iv) nâng cấp một số đường đất thành đường nhựa

Mục tiêu cần đạt được là ít nhất 50% đường tỉnh ở một tỉnh là đường nhựa, đạt điều kiện tốt và phù hợp với các tiêu chuẩn hình học quốc gia.

Đơn giá cho 1 km được dự tính từ tài Tài liệu 4 về việc xây dựng đường phù hợp với các tiêu chuẩn hình học quốc gia nhưng có sửa đổi các chi phí về mặt đường, công việc đào đất và hệ thống cấp thoát nước dọc với giả định là tất cả đường tỉnh sẽ được xây dựng với bề rộng mặt đường là 6 hoặc 7 m;

- i) khôi phục những đường nhựa xấu, áp dụng giá dự tính ở Tài liệu 4 đối với việc xây dựng đường nhựa rộng 3,5m, nhưng chi phí cho mặt đường và hệ thống cấp thoát nước ngang phải tăng gấp đôi vì đây là đường rộng 7m, cộng thêm 10% cho việc xây mới và sửa chữa những cầu hiện có, 5% cho công tác điều tra và thiết kế, 10% cho chi phí dự phòng và \$2000 cho 1 km tiền trưng thu đất.
- ii) đối với việc nâng cấp đường đá dăm, áp dụng chi phí dự tính ở Tài liệu 4 cho việc xây dựng đường nhựa rộng 3,5m, nhưng chi phí đào đắp tăng khoảng 50% (giả định rằng số lượng công việc đào đắp sẽ nhiều hơn khi nâng cấp một đường nhựa) và chi phí cho mặt đường và hệ thống cấp thoát nước ngang phải tăng gấp đôi vì đây là đường rộng 7m, cộng thêm 10% cho việc xây mới và sửa chữa những cầu hiện có, 5% cho công tác điều tra và thiết kế, 10% cho chi phí dự phòng và \$2000 cho 1 km tiền trưng thu đất;
- iii) đối với việc nâng cấp đường cấp phối áp dụng chi phí dự tính ở Tài liệu 4 cho việc xây dựng đường nhựa rộng 3,5m, nhưng chi phí đào đắp tăng khoảng 50%, chi phí cho hệ thống cấp thoát nước ngang tăng gấp đôi và điều chỉnh chi phí mặt đường cho phù hợp với đường rộng 6m, cộng thêm 10% cho việc xây mới và sửa chữa những cầu hiện có, 5% cho công tác điều tra và thiết kế, 10% cho chi phí dự phòng và \$2.000 cho 1 km tiền trưng thu đất.;
- iv) đối với việc nâng cấp đường đất, chi phí dự tính giống như chi phí nâng cấp đường cấp phối cộng thêm 5% chi phí cho các công việc về cầu.

Các mức giá dự tính này được xây dựng dựa trên giả định rằng các đường đá dăm và đường nhựa sẽ được xây dựng với chiều rộng 7m, đường đất và đường cấp phối là 6m; và với các đường có tiêu chuẩn thấp hơn hiện tại thì khối lượng công việc đào đắp lại lớn hơn.

Kịch bản 2: Đạt 75% đường tỉnh là đường nhựa, số còn lại theo tiêu chuẩn bề mặt thấp nhất là đường cấp phối, trong tình trạng tốt, có đường tiếp cận đi được trong mọi điều kiện thời tiết

Kịch bản này nhằm mục tiêu nâng cấp hệ thống đường tỉnh để đạt 75% đường cấp tỉnh ở mỗi tỉnh là đường nhựa, số còn lại là đường tốt, đi được trong mọi điều kiện thời tiết. Đầu tư để đạt 75% đường tỉnh là đường nhựa tốt, cần làm các việc:

- i) khôi phục các đường tỉnh hiện là đường nhựa ở tình trạng xấu; cộng thêm một số hay tất các đường còn lại tùy thuộc vào hiện trạng của tất cả các đường tỉnh trong một tỉnh⁵;
- ii) nâng cấp một số hay tất cả các đường tỉnh có mặt đá dăm thành đường nhựa;
- iii) nâng cấp một số hay tất cả các đường tỉnh có mặt cấp phối thành đường nhựa;
- iv) nâng cấp một số đường tỉnh đất thành đường nhựa.

Đầu tư để đạt được số đường tỉnh còn lại là đường tốt đi được trong mọi điều kiện thời tiết, cần làm một số việc:

- i) khôi phục những đường cấp phối và đá dăm còn lại với kiểu bề mặt hiện tại;
- ii) nâng cấp những đường đất còn lại thành đường cấp phối, chất lượng tốt.

Mục tiêu cần đạt được:

- ít nhất 75% đường cấp tỉnh ở mỗi tỉnh là đường nhựa, điều kiện tốt và phù hợp với các tiêu chuẩn hình học quốc gia;
- tất cả những đường cấp tỉnh còn lại là đường cấp phối hoặc đá dăm điều kiện tốt và phù hợp với các tiêu chuẩn hình học quốc gia.

Đơn giá tính theo 1km cho việc khôi phục đường nhựa xấu, nâng cấp đường đất, đường cấp phối và đường đá dăm hiện tại thành đường nhựa giống như đơn giá ở kịch bản 1.

Đơn giá tính theo 1km cho việc cải tạo những đường tỉnh còn lại thành đường tốt đi được trong mọi điều kiện thời tiết được dự tính ở Tài liệu 4 đối với việc xây dựng đường phù hợp với tiêu chuẩn hình học quốc gia, nhưng có điều chỉnh chi phí về các công việc đào đắp, hệ thống cấp thoát nước ngang và mặt đường theo giả định là tất cả các đường huyện sẽ rộng 6m hoặc 7m. Đơn giá dự tính giống như ở kịch bản 1 trừ một số vấn đề:

- i) đối với việc khôi phục đường đá dăm, chi phí mặt đường tính theo đường đá dăm chứ không phải đường nhựa;
- ii) đối với việc khôi phục đường cấp phối và nâng cấp đường nhựa, chi phí mặt đường tính theo đường cấp phối chứ không phải đường nhựa;
- iii) chi phí cho cầu giảm xuống còn 5%.

⁵ Trong một tỉnh hơn 70% đường được đánh giá là đường nhựa, tốt.

Kịch bản 3: Đạt 100% đường tỉnh là đường nhựa tốt

Kịch bản này dự tính cho phí đầu tư trong tình hình cuối cùng là tất cả đường tỉnh trong mọi tỉnh đều là đường nhựa² tốt (đạt tiêu chuẩn). Người ta giả định là các đường nhựa hiện đang trong tình trạng tốt thì không cần đầu tư thêm. Nhiệm vụ đầu tư gồm có:

- i) khôi phục tất cả đường nhựa hiện đang ở tình trạng xấu;
- ii) nâng cấp tất cả đường đá dăm thành đường nhựa;
- iii) nâng cấp tất cả đường cấp phối thành đường nhựa;
- iv) nâng cấp tất cả đường đất thành đường nhựa.

Mục tiêu cần đạt được là tất cả đường tỉnh trên khắp lãnh thổ đều là đường nhựa, chất lượng tốt, phù hợp với các tiêu chuẩn hình học quốc gia.

Đơn giá tính cho 1km giống như ở kịch bản 1.

Ghi chú: Các giá ở bảng tính này đều được tính bằng đô la Mỹ. Tỷ giá hối đoái sử dụng trong phân tích này là:

1 đô la Mỹ = 14000 đồng

NHU CẦU ĐẦU TƯ ĐƯỜNG NÔNG THÔN
Cơ sở dữ liệu

Trang 1

Khu vực và Tỉnh	Dân số và diện tích			Cơ cấu hành chính		Địa hình						Số liệu kinh tế	
	Dân số hàng thôn (000) 1996	Diện tích Đất nông thôn km ²	Mật độ Dân số (người/ km ²)	Khu vực nông thôn		Tỷ lệ diện tích đất theo						GDP 1996 tỷ đồng	GDP Hàng nghiệp nông thôn 1996 tỷ đồng
				Số huyện	Số xã	Miền núi	Đất nông nghiệp Vùng cao	Ruộng thấp có tưới tiêu	Đồng bằng châu thổ	Đất cát ven biển			
Đông - Bắc													
Ha Giang	504.5	7.780	64.6	9	175	30	50	20	0	0	571.8	374.7	
Tuyên Quang	800.8	5.733	104.8	5	134	0	20	80	0	0	971.2	549.6	
Cao Bằng	505.5	8.393	60.2	10	177	15	75	10	0	0	716.7	482.0	
Lạng Sơn	821.2	8.083	78.9	10	206	0	90	20	0	0	1.343.5	745.2	
Lào Cai	496.9	7.972	62.3	8	161	40	35	25	0	0	576.8	330.6	
Yên Bái	553.3	6.686	82.8	7	159	30	20	50	0	0	991.0	488.2	
Quảng Ninh	520.0	5.735	90.7	10	134	5	15	65	10	5	2.474.4	280.3	
Bắc Cạn	281.1	4.785	59.0	5	112	5	70	25	0	0	280.3	204.1	
Thái Nguyên	764.3	3.433	222.6	7	144	0	15	85	0	0	1.728.0	650.6	
Phụ Thọ	1.149.4	3.408	337.3	8	249	5	20	75	0	0	2.041.3	664.1	
Bắc Giang	1.375.9	3.741	367.8	9	205	0	10	90	0	0	2.045.4	1.114.1	
Tổng phụ	7.372.9	65.729	112.2	88	1.856	14.4	42.0	42.3	6.9	0.4	13.740.4	5.883.7	
Tây - Bắc													
Lai Châu	487.6	17.055	27.4	8	140	90	10	0	0	0	639.4	405.7	
Sơn La	723.5	14.101	51.3	9	181	85	15	0	0	0	798.4	583.1	
Hòa Bình	634.3	4.489	141.3	9	194	0	40	60	0	0	1.038.1	568.2	
Tổng phụ	1.825.4	35.645	51.2	26	515	76.5	15.8	7.7	0.0	0.0	2.675.9	1.557.0	
Đồng bằng Sông Hồng													
Hà Nội	1.038.7	865	1.200.8	5	118	0	0	100	0	0	13.581.9	674.6	
Hải Phòng	1.091.8	1.388	788.5	8	157	0	0	70	30	0	5.441.6	1.101.0	
Hải Tây	2.144.8	1.962	1.093.2	12	300	0	5	95	0	0	3.809.7	1.780.6	
Vĩnh Phúc	1.004.3	1.308	767.8	5	136	0	15	85	0	0	1.410.6	681.0	
Bắc Ninh	874.1	747	1.170.1	5	115	0	0	100	0	0	1.538.0	712.4	
Thái Bình	1.721.3	1.400	1.229.5	7	272	0	0	80	10	10	3.760.4	2.206.7	
Ninh Bình	808.9	1.305	620.6	8	126	0	10	85	5	0	1.242.7	803.2	
Hải Dương	1.600.1	1.557	1.021.1	11	244	0	0	100	0	0	3.619.6	1.308.5	
Hưng Yên	1.027.5	1.182	869.3	8	148	0	0	100	0	0	1.871.0	1.194.0	
Nam Định	1.665.3	1.548	1.075.6	9	201	0	0	80	20	0	3.344.0	1.378.8	
Hà Nam	737.0	751	981.4	5	104	0	0	100	0	0	1.305.3	639.8	
Tổng phụ	13.714.6	14.023	976.0	79	1.921	0.0	3.1	89.0	6.9	1.0	40.922.8	12.278.8	
Bắc Trung Bộ													
Thanh Hóa	3.162.0	11.001	287.4	24	578	5	25	65	0	5	5.683.5	2.365.2	
Nghe An	2.593.2	16.253	159.6	17	429	10	30	55	0	5	4.750.5	2.213.2	
Hà Tĩnh	1.261.8	5.973	211.3	8	240	5	10	80	0	5	2.040.4	1.125.1	
Quảng Bình	699.5	7.891	88.6	6	135	5	25	65	0	5	1.094.6	450.2	
Quảng Trị	458.8	4.494	102.1	7	119	5	20	65	0	10	812.4	385.2	
Thừa thiên Huế	759.5	4.875	155.8	8	124	5	20	65	0	10	1.764.8	508.6	
Tổng phụ	8.934.8	58.487	177.8	70	1.625	6.8	23.9	63.8	0.0	5.9	18.146.2	7.047.5	
Nam Trung Bộ													
Đà Nẵng	201.8	1.488	135.6	2	14	5	15	70	0	10	2.298.0	244.9	
Quảng Nam	1.161.2	10.210	113.7	12	189	15	35	45	0	5	2.262.0	1.158.1	
Quảng Ngãi	1.107.0	5.069	218.4	12	159	5	10	75	0	10	1.701.7	829.3	
Bình Định	1.189.2	5.943	200.1	10	127	5	15	75	0	5	2.627.6	1.381.6	
Phu Yên	615.2	5.136	119.8	6	86	5	25	65	0	5	1.150.8	497.1	
Khánh Hòa	606.3	5.071	119.6	7	105	0	30	65	0	5	2.931.2	866.8	
Bình Thuận	705.0	7.773	90.7	8	96	0	15	80	0	5	1.509.1	555.8	
Ninh Thuận	361.7	3.313	109.2	3	43	0	20	80	0	0	1.022.2	568.0	
Tổng phụ	5.947.4	44.003	135.2	80	819	5.5	22.3	66.8	0.0	5.4	15.502.6	6.079.8	
Đồng Bắc Nam Bộ													
TP Hồ Chí Minh	1.341.3	1.910	702.3	5	62	0	0	0	100	0	37.450.0	1.233.0	
Tây Ninh	808.1	3.919	206.2	8	78	0	0	100	0	0	2.133.0	1.123.6	
Đồng Nai	1.410.9	5.613	251.4	8	133	0	10	90	0	0	6.783.9	1.923.8	
Bà Rịa Vũng Tàu	463.3	1.844	251.2	5	43	0	5	90	0	5	12.152.8	690.1	
Bình Phước	508.9	6.788	75.0	5	62	0	15	85	0	0	926.1	836.1	
Bình Dương	594.2	2.681	221.6	3	67	0	0	100	0	0	2.324.6	657.2	
Tổng phụ	5.126.7	22.755	225.3	34	445	0.0	7.3	83.4	8.9	0.4	61.770.4	6.264.3	
Tây Nguyên													
Kon Tum	207.3	9.876	21.0	6	36	25	60	15	0	0	481.8	295.9	
Gia Lai	633.8	18.031	39.7	11	144	10	50	40	0	0	1.305.1	689.5	
Đắk Lắk	1.083.8	19.691	55.0	17	168	10	50	40	0	0	3.226.5	2.328.3	
Lâm Đồng	541.0	10.030	53.9	9	99	25	65	10	0	0	1.871.4	1.208.9	
Tổng phụ	2.465.9	55.628	44.3	43	477	15.4	54.5	30.1	0.0	0.0	6.884.8	4.522.6	
Đồng bằng sông Mê Kông													
Long An	1.119.2	4.173	268.2	13	162	0	0	0	100	0	3.798.8	2.158.0	
Đồng Tháp	1.283.7	1.986	649.4	9	120	0	0	0	100	0	3.554.0	2.469.9	
An Giang	1.644.6	3.042	540.8	9	120	0	0	0	100	0	5.271.0	2.622.0	
Tiền Giang	1.494.0	2.234	668.8	7	144	0	0	0	100	0	4.045.9	2.441.4	
Vĩnh Long	943.3	1.335	706.6	6	94	0	0	0	100	0	2.354.9	1.381.0	
Bến Tre	1.273.1	2.145	592.1	7	143	0	0	0	100	0	2.945.2	1.893.8	
Kiên Giang	1.122.7	5.945	188.8	11	90	0	0	0	100	0	4.850.7	2.796.8	
Cần Thơ	1.506.0	2.780	541.7	6	73	0	0	0	100	0	4.879.8	2.192.4	
Tra Vinh	928.1	2.307	402.3	7	72	0	0	0	100	0	2.103.7	1.535.6	
Sóc Trăng	1.029.5	2.985	344.9	6	81	0	0	0	100	0	2.822.0	1.936.4	
Bạc Liêu	602.5	2.316	260.1	3	37	0	0	0	100	0	1.622.2	1.041.0	
Cà Mau	887.5	5.028	176.5	6	56	0	0	0	100	0	3.250.4	2.036.7	
Tổng phụ	13.837.2	36.276	381.4	90	1.192	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	41.538.6	24.505.0	
TỔNG	59.234.9	324.546	182.5	490	8.850	15.5	26.7	43.0	13.0	1.8	199.181.7	68.138.5	

NHU CẦU ĐẦU TƯ ĐƯỜNG NÔNG THÔN

Cung cấp đường đi lại trong mọi điều kiện thời tiết cho các xã chưa có đường

Bảng 1: cung cấp đường đi lại trong mọi điều kiện thời tiết cho các xã chưa có đường, đường xe máy đi được cho các xã vùng 2

Chỉ phí đơn vị theo địa hình			
Địa hình	Đường ô tô đi được (km)	Đường xe máy đi được (km)	Cầu (\$/m dài)
Miền núi	31.000	18.900	2.225
Cao nguyên	19.600	11.780	2.225
Trung du	15.700	9.420	2.225
Đồng bằng	30.200	18.120	2.225
Ven biển	17.900	10.740	2.225

Khu vực và Tỉnh	Hiện trạng			Nhiệm vụ đầu tư			Chỉ phí đơn vị			Chỉ phí đầu tư			Chỉ số		
	Số xã chưa có đường	Chiều dài đường cần có (km)	Số cầu cần có (m dài)	Chiều dài đường ô tô đi được (km)	Chiều dài đường xe máy đi được (km)	Chiều dài nhịp cầu (m)	Đường ô tô (\$/km)	Đường xe máy (\$/km)	Cầu (\$/m dài)	Đường ô tô (\$'000)	Đường xe máy (\$'000)	Cầu (\$'000)	Tổng số (\$'000)	Chỉ phí bình quân đầu tư (\$'000)	Tỷ lệ chi phí trên GDP hàng năm
Đông - Bắc															
Hà Giang	28	333	1.250	333	0	1.250	31.000	-	2.225	10.323	0	2.781	13.104	0.32	28.0
Tuyên Quang	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Cao Bằng	25	251	419	251	0	419	31.000	-	2.225	7.781	0	932	8.713	0.17	17.2
Lạng Sơn	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Lào Cai	16	174	341	174	0	341	31.000	-	2.225	5.394	0	759	6.153	0.15	12.4
Yên Bái	30	412	809	187	225	809	31.000	18.600	2.225	5.797	4.185	1.800	11.782	0.17	21.3
Quảng Ninh	2	26	403	26	0	403	31.000	-	2.225	808	0	897	1.703	0.01	3.3
Bắc Cạn	13	142	344	142	0	344	25.300	-	2.225	3.593	0	765	4.358	0.22	15.5
Thái Nguyên	3	20	314	20	0	314	19.600	-	2.225	392	0	699	1.091	0.01	1.4
Phủ Thọ	2	66	0	66	0	0	31.000	-	-	2.046	0	0	2.046	0.01	1.8
Bắc Giang	3	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Tổng phụ	122	1.424	3.880	1.199	225	3.880				36.132	4.185	8.833	48.950	4.450	0.05
Tây - Bắc															
Lai Châu	36	736	2.125	593	143	2.125	31.000	18.600	2.225	18.383	2.660	4.728	25.771	0.43	55.1
Sơn La	38	530	3.195	380	150	3.195	31.000	18.600	2.225	11.780	2.790	7.109	21.679	0.38	30.0
Hòa Bình	7	92	875	92	0	875	19.600	-	2.225	1.803	0	1.502	3.305	0.04	5.2
Tổng phụ	81	1.358	5.995	1.065	293	5.995				31.968	5.450	13.339	50.755	16.918	0.27
Đồng bằng Sông Hồng															
Hà Nội	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Hải Phòng	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Hà Tây	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Vĩnh Phúc	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Bắc Ninh	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Thái Bình	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Hình Bình	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Hải Dương	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Hưng Yên	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Nam Định	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Hà Nam	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Tổng phụ	0	0	0	0	0	0				0	0	0	0	0	0.00
Bắc Trung Bộ															
Thanh Hóa	16	98	983	62	36	983	31.000	18.600	2.225	1.922	670	2.187	4.779	0.01	1.5
Nghệ An	29	328	1.388	169	159	1.388	31.000	18.600	2.225	5.239	2.957	3.088	11.285	0.03	4.4
Hà Tĩnh	11	100	900	88	12	900	31.000	18.600	2.225	2.728	223	2.003	4.954	0.03	3.9
Quảng Bình	19	72	1.600	72	0	1.600	25.300	-	2.225	1.822	0	3.560	5.382	0.07	7.7
Quảng Trị	6	22	266	22	0	266	31.000	-	2.225	682	0	592	1.274	0.02	2.8
Thừa thiên Huế	5	26	505	26	0	505	31.000	-	2.225	806	0	1.124	1.930	0.02	2.5
Tổng phụ	86	646	5.642	439	207	5.642				13.199	3.850	12.553	29.602	4.934	0.03
Nam Trung Bộ															
Đà Nẵng	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Quảng Nam	24	239	3.076	89	150	3.076	31.000	18.600	2.225	2.759	2.790	6.844	12.393	0.08	10.7
Quảng Ngãi	9	130	460	90	40	460	31.000	18.600	2.225	2.790	744	1.024	4.558	0.04	4.1
Bình Định	6	22	0	22	0	0	31.000	-	-	682	0	0	682	0.00	0.6
Phu Yên	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Khánh Hòa	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Bình Thuận	3	71	166	71	0	166	19.600	-	2.225	1.392	0	369	1.761	0.02	2.5
Ninh Thuận	4	20	0	20	0	0	19.600	-	-	392	0	0	392	0.01	1.1
Tổng phụ	46	482	3.702	292	190	3.702				8.015	3.534	8.237	19.786	2.473	0.02
Đông Bắc Nam Bộ															
TP Hồ Chí Minh	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Tây Ninh	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Đồng Nai	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Bà Rịa Vũng Tàu	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Bình Phước	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Bình Dương	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Tổng phụ	0	0	0	0	0	0				0	0	0	0	0	0.00
Tây Nguyên															
Kon Tum	4	105	0	105	0	0	31.000	-	-	3.255	0	0	3.255	0.09	15.7
Gia Lai	5	79	550	79	0	550	31.000	-	2.225	2.449	0	1.224	3.673	0.04	5.6
Đắk Lắk	0	5	72	5	0	72	31.000	-	2.225	155	0	160	315	0.00	0.3
Lâm Đồng	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Tổng phụ	9	189	622	189	0	622				5.859	0	1.384	7.243	1.811	0.01
Đồng bằng sông Mã Hồng															
Long An	49	437	1.700	267	170	1.700	30.200	18.120	2.225	8.063	3.080	3.783	14.926	0.06	13.3
Đồng Tháp	8	74	555	74	0	555	30.200	-	2.225	2.235	0	1.235	3.470	0.01	2.7
An Giang	2	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0	0.00	0.0
Tiền Giang	3	11	279	11	0	279	30.200	-	2.225	332	0	621	953	0.00	0.6
Vĩnh Long	44	466	4.437	317	149	4.437	30.200	18.120	2.225	9.573	2.700	9.872	22.148	0.13	23.6
Bến Tre	10	75	1.501	75	0	1.501	30.200	-	2.225	2.265	0	3.340	5.605	0.03	4.1
Kiến Giang	21	216	6.442	100	116	6.442	30.200	18.120	2.225	3.020	2.102	14.333	19.455	0.06	17.3
Cần Thơ	29	233	1.757	160	73	1.757	30.200	18.120	2.225	4.832	1.323	3.909	10.064	0.03	5.7
Tra Vinh	6	44	413	44	0	413	30.200	-	2.225	1.329	0	919	2.248	0.01	2.4
Sóc Trăng	22	180	2.975	100	80	2.975	30.200	18.120	2.225	3.020	1.450	6.619	11.089	0.06	10.8
Bạc Liêu	26	240	2.892	100	140	2.892	30.200	18.120	2.225	3.020	2.537	6.435	11.992	0.10	19.9
Cà Mau	44	110	752	75	35	752	30.200	18.120	2.225	2.265	634	1.673	4.572	0.02	5.2
Tổng phụ	262	2.086	23.703	1.323	763	23.703				39.955	13.826	52.739	106.519	8.877	0.04
TỔNG	606	6.185	43.544	4.507	1.678	43.544				135.125	30.845	96.885	262.855	4.309	0.02

NHU CẦU ĐẦU TƯ ĐƯỜNG NÔNG THÔN

Cung cấp đường đi lại trong mọi điều kiện thời tiết cho các xã chưa có đường (liếp theo)

Trang 3

Kích bản 2: Cung cấp một cách đầy đủ đường ở lại trong mọi điều kiện thời tiết đến tất cả các xã chưa có đường

Khu vực và Tỉnh	Chi phí đơn vị theo địa hình									
	Đường ở		Cầu		Đường ở		Cầu		Đường ở	
	tô (\$/km)		(\$/m dài)		tô (\$/km)		(\$/m dài)		tô (\$/km)	
	Đường	Cầu	Đường	Cầu	Đường	Cầu	Đường	Cầu	Đường	Cầu
Nhiệm vụ đầu tư	Chiều dài (km)	Chiều dài (m)	Đường ở (\$/km)	Cầu (\$/m dài)	Đường ở (\$/000)	Cầu (\$/000)	Tổng số (\$/000)	Chi phí đầu tư bình quân một tỉnh (\$/000)	Tỷ lệ chi phí trên GDP hàng năm	Chi phí trên đầu người (\$)
Đông - Bắc										
Hà Giang	333	1.250	31.000	2.225	10.323	2.781	13.104	0.32	28.0	
Tuyên Quang	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Cao Bằng	251	119	31.000	2.225	7.781	932	8.713	0.17	17.2	
Lạng Sơn	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Lào Cai	174	341	31.000	2.225	5.394	759	6.153	0.15	12.4	
Yên Bái	412	809	31.000	2.225	12.772	1.800	14.572	0.21	26.3	
Quảng Ninh	26	403	31.000	2.225	806	897	1.703	0.01	3.3	
Bắc Cạn	142	344	25.300	2.225	3.593	765	4.358	0.22	15.5	
Thái Nguyên	20	314	19.600	2.225	392	699	1.091	0.01	1.4	
Phủ Thọ	66	0	31.000	-	2.046	0	2.046	0.01	1.8	
Bắc Giang	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Tổng phụ	1.424	3.680			43.107	8.633	51.740	4.704	0.05	7.0
Tây - Bắc										
Lai Châu	736	2.125	31.000	2.225	22.816	4.728	27.544	0.46	58.9	
Sơn La	530	3.195	31.000	2.225	16.430	7.109	23.539	0.41	32.5	
Hòa Bình	92	675	19.600	2.225	1.803	1.502	3.305	0.04	5.2	
Tổng phụ	1.358	5.995			41.049	13.339	54.388	18.129	0.28	29.8
Đông bằng Sông Hồng										
Hà Nội	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Hải Phòng	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Hà Tây	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Vĩnh Phúc	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Bắc Ninh	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Thái Bình	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Ninh Bình	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Hải Dương	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Hưng Yên	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Nam Định	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Hé Nam	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Tổng phụ	0	0			0	0	0	0	0.00	0.0
Bắc Trung Bộ										
Thanh Hóa	98	983	31.000	2.225	3.038	2.187	5.225	0.01	1.7	
Nghệ An	326	1.388	31.000	2.225	10.168	3.088	13.256	0.04	5.1	
Hà Tĩnh	100	900	31.000	2.225	3.100	2.003	5.103	0.04	4.0	
Quảng Bình	72	1.600	25.300	2.225	1.822	3.560	5.382	0.07	7.7	
Quảng Trị	22	266	31.000	2.225	682	592	1.274	0.02	2.8	
Thừa Thiên Huế	25	505	31.000	2.225	806	1.124	1.930	0.02	2.5	
Tổng phụ	646	5.642			19.616	12.553	32.169	5.362	0.03	3.6
Nam Trung Bộ										
Đà Nẵng	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Quảng Nam	239	3.076	31.000	2.225	7.409	6.844	14.253	0.09	12.3	
Quảng Ngãi	130	460	31.000	2.225	4.030	1.024	5.054	0.04	4.6	
Bình Định	22	0	31.000	-	682	0	682	0.00	0.6	
Phủ Yên	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Khánh Hòa	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Bình Thuận	71	166	19.600	2.225	1.392	369	1.761	0.02	2.5	
Ninh Thuận	20	0	19.600	-	392	0	392	0.01	1.1	
Tổng phụ	482	3.702			13.905	8.237	22.142	2.768	0.02	3.7
Đông Bắc Nam Bộ										
TP Hồ Chí Minh	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Tây Ninh	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Đồng Nai	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Bà Rịa Vũng Tàu	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Bình Phước	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Bình Dương	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Tổng phụ	0	0			0	0	0	0	0.00	0.0
Tây Nguyên										
Kon Tum	105	0	31.000	-	3.255	0	3.255	0.09	15.7	
Gia Lai	79	550	31.000	2.225	2.449	1.224	3.673	0.04	5.8	
Đắk Lắk	5	72	31.000	2.225	155	160	315	0.00	0.3	
Lâm Đồng	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Tổng phụ	189	622			5.859	1.384	7.243	1.811	0.01	2.9
Đông bằng sông Mê Kông										
Long An	437	1.700	30.200	2.225	13.197	3.783	16.980	0.06	15.2	
Đồng Tháp	74	555	30.200	2.225	2.235	1.235	3.470	0.01	2.7	
An Giang	0	0	-	-	0	0	0	0.00	0.0	
Tiền Giang	11	279	30.200	2.225	332	621	953	0.00	0.6	
Vĩnh Long	466	4.437	30.200	2.225	14.073	9.872	23.945	0.14	25.4	
Bến Tre	75	1.501	30.200	2.225	2.265	3.340	5.605	0.03	4.4	
Kiên Giang	216	8.442	30.200	2.225	6.573	14.313	20.887	0.06	16.6	
Cần Thơ	233	1.757	30.200	2.225	7.037	3.909	10.946	0.03	7.3	
Trà Vinh	44	413	30.200	2.225	1.329	919	2.248	0.01	2.4	
Sóc Trăng	180	2.975	30.200	2.225	5.436	6.619	12.055	0.06	11.7	
Bạc Liêu	240	2.892	30.200	2.225	7.218	6.435	13.653	0.12	22.7	
Cà Mau	110	752	30.200	2.225	3.322	1.873	4.995	0.02	5.6	
Tổng phụ	2.086	23.703			62.997	52.739	115.736	9.645	0.04	8.4
TỔNG	8.185	43.544			186.532	96.885	283.418	4.646	0.02	4.8

NHU CẦU ĐẦU TƯ ĐƯỜNG NÔNG THÔN
Khôi phục và nâng cấp mạng lưới đường huyện

Trang 4

Khu vực và Tỉnh	Hiện trạng											
	Quy mô và tình trạng của mạng lưới đường huyện						Tình trạng đường phân theo loại mặt của mạng lưới đường huyện					
	Chiều dài Đường (km)	Chiều dài phân theo loại mặt (km):				Tình trạng Tốt/bình (km)	Mặt nhựa				Cấp phối	
		Mặt nhựa	Đã đầm	Cấp phối	Đất		Tốt (km)	Xấu (km)	Đã đầm (km)	Xấu (km)	Tốt (km)	Xấu (km)
Dông - Bắc												
Hà Giang	812	0	0	110	702	138	0	0	0	0	33	77
Tuyên Quang	725	45	50	300	330	185	30	15	15	35	90	210
Cao Bằng	750	15	35	350	350	178	10	5	11	25	105	245
Lạng Sơn	779	19	153	20	587	153	13	6	16	107	6	14
Cao Cao	2.708	0	0	1.708	1.000	682	0	0	0	0	512	1.198
Yên Bái	960	0	0	400	560	204	0	0	0	0	120	280
Quảng Ninh	536	72	95	330	39	182	48	24	29	67	99	231
Bắc Cạn	393	0	0	239	154	95	0	0	0	0	72	167
Thái Nguyên	1.783	0	83	1.000	700	430	0	0	25	58	300	700
Phu Thọ	1.130	130	200	350	450	320	87	43	60	140	105	245
Bắc Giang	528	31	97	300	100	155	21	10	29	68	90	210
Tổng phụ	11.104	312	713	5.107	4.972	2.701	209	103	214	499	1.532	3.575
Tây - Bắc												
Tai Châu	393	0	0	0	393	59	0	0	0	0	0	0
Sơn La	789	121	487	5	176	255	81	40	146	341	2	4
Hòa Bình	770	62	378	85	245	217	42	20	113	265	26	60
Tổng phụ	1.952	183	865	90	814	531	123	60	260	608	27	63
Dông bằng Sông Hồng												
Hà Nội	1.115	280	750	85	0	438	188	92	225	525	26	60
Hải Phòng	438	195	5	238	0	204	131	64	2	4	71	167
Hà Tây	542	3	49	272	218	131	2	1	15	34	82	190
Vĩnh Phúc	227	46	81	100	0	85	31	15	24	57	30	70
Đắc Ninh	296	59	100	137	0	111	40	19	30	70	41	96
Thái Bình	553	190	363	0	0	236	127	63	109	254	0	0
Ninh Bình	398	41	103	51	203	104	27	14	31	72	15	36
Hải Dương	308	28	87	131	80	90	19	9	20	47	39	92
Hưng Yên	238	72	32	98	36	93	48	24	10	22	29	69
Nam Định	699	212	202	85	200	258	142	70	61	141	28	60
Hà Nam	302	130	25	0	147	117	87	43	8	18	0	0
Tổng phụ	5.114	1.258	1.777	1.197	884	1.866	842	414	533	1.244	359	838
Bắc Trung Bộ												
Thanh Hóa	2.051	38	996	211	806	508	25	13	299	697	63	148
Ngệ An	1.597	82	102	401	1.012	358	55	27	31	71	120	281
Hà Tĩnh	662	20	0	142	500	131	13	7	0	0	43	99
Quảng Bình	775	18	92	103	562	155	12	6	28	64	31	72
Quảng Trị	476	12	0	162	302	102	8	4	0	0	49	113
Thừa thiên Huế	411	126	31	156	98	155	84	42	9	22	47	109
Tổng phụ	5.972	296	1.221	1.175	3.280	1.409	198	98	366	855	353	823
Nam Trung Bộ												
Đà Nẵng	133	10	1	78	44	37	7	3	0	1	23	55
Quảng Nam	935	82	8	144	701	206	55	27	2	6	43	101
Quảng Ngãi	707	69	0	169	469	167	46	23	0	0	51	118
Bình Định	402	40	17	115	230	101	27	13	5	12	35	81
Phu Yên	505	76	1	143	285	137	51	25	0	1	43	100
Khánh Hòa	350	40	6	88	176	100	54	26	2	4	26	62
Bình Thuận	219	48	35	45	91	70	32	16	11	25	14	32
Ninh Thuận	59	35	32	7	14	37	23	12	10	22	2	5
Tổng phụ	3.339	440	100	789	2.010	853	295	145	30	70	237	552
Dông Bắc Nam Bộ												
TP Hồ Chí Minh	806	506	22	278	0	429	339	167	7	15	83	195
Tây Ninh	378	71	4	127	176	113	48	23	1	3	36	89
Đồng Nai	196	62	5	43	86	89	42	20	2	4	13	30
Đà Rạt Vũng Tàu	89	68	0	10	11	50	46	22	0	0	3	7
Bình Phước	791	84	6	234	467	198	56	28	2	4	70	164
Bình Dương												
Tổng phụ	2.260	791	37	692	740	860	530	261	11	26	208	484
Tây Nguyên												
Kon Tum	480	17	13	150	300	105	11	6	4	9	45	105
Gia Lai	1.167	21	15	192	939	217	14	7	5	11	58	134
Đắk Lắk	793	15	5	258	515	166	10	5	2	4	77	181
Lâm Đồng	861	203	42	205	411	272	136	67	13	29	62	144
Tổng phụ	3.301	256	75	805	2.165	760	172	84	23	53	242	564
Dông bằng sông Mê Kông												
Lạng An	424	17	0	407	0	133	11	6	0	0	122	285
Đồng Tháp	411	38	96	307	0	137	25	13	20	46	92	215
An Giang	467	17	58	392	0	146	11	6	17	41	118	274
Tiền Giang	550	24	21	405	106	159	16	8	6	15	122	284
Vĩnh Long	372	0	0	300	78	102	0	0	0	0	50	210
Bạc Tre	255	0	20	65	170	51	0	0	8	14	20	46
Kiên Giang	532	0	0	338	300	116	0	0	0	0	101	237
Cần Thơ	116	0	100	200	116	107	0	0	30	70	60	140
Tiểu Việt	315	0	0	200	115	77	0	0	0	0	60	140
Sóc Trăng	458	0	108	230	120	110	0	0	32	76	69	161
Bạc Liêu	360	0	75	100	125	71	0	0	23	53	30	70
Cà Mau	320	0	20	100	150	77	0	0	27	63	30	70
Tổng phụ	4.932	96	538	3.044	1.254	1.327	64	32	161	377	913	2.131
TỔNG	37.974	3.630	5.326	12.899	16.119	10.517	2.432	1.198	1.598	3.728	3.870	9.029

Khôi phục và nâng cấp mạng lưới đường huyện (tiếp theo)

Kịch bản 1: Đưa tất cả các dương nuyên đến tình trạng tốt, Cung cấp dương đi lại trong mọi điều kiện thời tiết (tối thiểu là mặt Cặp phôi)

[illegible]

NHU CẦU ĐẦU TƯ ĐƯỜNG NÔNG THÔN

Khôi phục và nâng cấp mạng lưới đường huyện (tiếp theo)

(Kịch bản 2: Chi phí tăng thêm đã 50% đường huyện đạt tiêu chuẩn tốt, mặt nhựa)

Chi phí đơn vị theo địa hình (\$/km)

Địa hình	Nâng cấp	
	Đã đầm	Cấp phối
Mặt nhựa	18 500	23 500
Cao nguyên	10 250	14 900
Trung du	3 500	14 000
Đồng bằng	20 500	29 800
Ven biển	9 800	13 750

Chiếm ưu thế đầu tư tăng thêm			Chi phí đơn vị			Chi phí đầu tư			Tình trạng thu được và loại mặt đường huyện			Chỉ số		
Chiều dài được nâng cấp (km)	Đã đầm (km)	Cấp phối (km)	Nâng cấp đã đầm (\$/km)	Nâng cấp cấp phối (\$/km)	Nâng cấp đã đầm (\$'000)	Nâng cấp cấp phối (\$'000)	Tổng số (\$'000)	Mặt nhựa Tốt (km)	Đã đầm Tốt (km)	Cấp phối Tốt (km)	Chi phí đầu tư bình quân một km (\$'000)	Tỷ lệ chi phí trên GDP hàng năm	Chi phí đầu tư trên người (\$)	
106	0	406	12.575	17.300	0	7.024	7.024	406	0	406	0,17	13,9		
318	50	268	9.650	14.180	483	3.793	4.276	363	0	363	0,06	7,1		
360	35	325	3.725	4.925	130	1.801	1.731	375	0	375	0,03	3,4		
371	153	218	10.100	14.720	1.545	3.202	4.747	390	0	390	0,05	7,6		
1.354	0	1.354	13.363	18.115	0	24.528	24.528	1.354	0	1.354	0,60	49,4		
480	0	480	12.350	17.030	0	8.174	8.174	480	0	480	0,12	14,8		
196	95	101	11.178	16.178	1.062	1.634	2.696	268	0	268	0,02	5,2		
197	0	197	10.475	15.105	0	2.968	2.968	197	0	197	0,15	10,6		
892	83	809	9.813	14.135	798	11.428	12.226	892	0	892	0,10	16,0		
435	200	235	10.100	14.655	2.020	3.444	5.464	565	0	565	0,04	4,8		
233	97	136	9.575	14.090	929	1.916	2.845	264	0	264	0,02	2,1		
5.240	713	4.527			6.987	69.712	76.699	5.552	0	5.552	6,971	8,08	10,4	
197	0	197	17.675	22.640	0	4.449	4.449	197	0	197	0,07	9,5		
274	274	0	17.263	22.210	4.730	0	4.730	395	213	181	0,08	6,5		
323	323	0	9.800	14.360	3.185	0	3.185	385	55	330	0,04	5,0		
793	597	197			7.895	4.449	12.344	977	268	708	4,115	0,06	6,8	
278	278	0	9.500	14.000	2.641	0	2.641	558	172	85	0,00	2,5		
24	5	19	12.800	18.740	64	356	420	219	0	219	0,00	0,4		
268	49	219	9.538	14.045	467	3.076	3.543	271	0	271	0,01	1,7		
68	68	0	9.813	14.135	654	0	654	114	13	100	0,01	0,7		
89	89	0	9.500	14.000	846	0	846	148	11	137	0,01	1,0		
87	87	0	10.630	15.555	925	0	925	277	276	0	0,00	0,5		
158	103	55	10.125	14.880	1.043	818	1.861	199	0	199	0,02	2,3		
125	67	58	9.500	14.000	637	812	1.449	153	0	153	0,01	0,9		
47	32	15	9.500	14.000	304	210	514	119	0	119	0,00	0,5		
138	138	0	11.700	17.160	1.615	0	1.615	350	64	285	0,01	1,0		
21	21	0	9.500	14.000	200	0	200	151	4	147	0,00	0,3		
1.301	937	366			9.394	5.272	14.666	2.559	840	1.715	1,333	0,01	1,1	
988	988	0	10.153	14.688	10.031	0	10.031	1.028	8	1.017	0,02	3,2		
717	102	515	10.640	15.206	1.085	9.345	10.430	799	0	799	0,03	4,0		
311	0	311	10.040	14.553	0	4.526	4.526	331	0	331	0,03	3,8		
370	92	278	10.153	14.688	934	4.076	5.010	388	0	388	0,06	7,2		
226	0	226	10.130	14.630	0	3.306	3.306	238	0	238	0,06	7,2		
80	31	49	10.130	14.630	314	710	1.024	206	0	206	0,01	1,3		
2.690	1.213	1.478			12.364	21.983	34.327	2.987	8	2.978	5,721	0,03	3,8	
57	1	56	10.083	14.585	10	809	820	67	0	67	0,00	1,1		
386	8	378	11.128	15.728	89	5.937	6.026	468	0	468	0,04	5,2		
285	0	285	10.055	14.540	0	4.137	4.137	354	0	354	0,03	3,7		
161	17	144	10.078	14.598	171	2.102	2.273	201	0	201	0,01	1,9		
177	1	176	10.153	14.688	10	2.578	2.588	253	0	253	0,03	4,2		
95	6	89	11.740	14.258	58	1.269	1.327	175	0	175	0,01	2,2		
62	35	27	11.628	14.123	337	374	711	110	0	110	0,01	1,0		
3	9	0	9.650	14.180	87	0	87	14	23	21	0,00	3,2		
1.230	77	1.153			783	17.204	17.987	1.670	23	1.647	2,246	0,02	3,0	
0	0	0	20.500	29.800	0	0	0	506	22	278	0,00	0,0		
118	4	114	11.800	14.000	38	1.596	1.634	180	0	180	0,01	2,0		
36	5	31	11.575	14.090	48	137	185	96	0	96	0,00	0,3		
0	0	0	3.553	14.033	0	0	0	88	0	21	0,00	0,0		
312	8	306	9.813	14.135	58	4.318	4.376	396	0	396	0,02	4,0		
468	15	451			144	6.351	6.495	1.257	22	982	1,082	0,00	1,3	
223	13	210	12.200	16.915	159	1.552	1.711	240	0	240	0,11	17,1		
563	15	548	10.775	15.400	182	8.432	8.593	584	0	584	0,09	13,6		
382	5	377	10.775	15.400	54	5.798	5.852	397	0	397	0,03	5,4		
228	42	186	12.238	16.960	514	3.146	3.660	431	0	431	0,03	5,3		
1.395	75	1.320			668	20.928	21.596	1.651	0	1.651	5,454	0,04	6,8	
195	0	195	20.500	29.800	0	5.811	5.811	212	0	212	0,02	5,2		
168	66	102	20.500	29.800	1.363	3.025	4.388	206	0	206	0,02	3,4		
217	58	159	20.500	29.800	1.189	4.723	5.912	314	0	314	0,02	5,6		
251	21	230	20.500	29.800	1.131	5.851	6.982	275	0	275	0,03	6,5		
139	0	139	20.500	29.800	0	5.632	5.632	89	0	89	0,03	5,0		
128	20	108	20.500	29.800	410	3.291	3.701	128	0	128	0,02	2,8		
319	0	319	20.500	29.800	0	6.561	6.561	129	0	129	0,03	5,5		
208	100	108	20.500	29.800	2.111	2.111	4.222	158	0	158	0,02	3,5		
158	0	158	20.500	29.800	0	6.561	6.561	158	0	158	0,03	5,1		
229	108	121	20.500	29.800	2.214	1.606	3.820	229	0	229	0,03	5,7		
150	75	75	20.500	29.800	1.538	2.235	3.773	150	0	150	0,03	5,1		
150	50	100	20.500	29.800	1.815	2.086	3.901	160	0	160	0,02	4,4		
2.370	538	1.832			11.029	54.594	65.623	2.166	0	2.166	5.469	0,02	4,7	
15.484	4.165	11.322			49.443	200.474	249.917	19.117	1.161	17.697	4.097	0,02	4,2	

200
200

NHU CẦU ĐẦU TƯ ĐƯỜNG NÔNG THÔN

Trang 7

Khôi phục và nâng cấp mạng lưới đường huyện (tiếp theo)

Kích bản: Chi phí tăng thêm (đã so sánh với kích bản 2) đã 100% đường huyện đạt tiêu chuẩn đường tốt, mặt nhựa

Chi phí đơn vị (theo địa hình (\$/km)

Địa hình	Nâng cấp Đã đầm	Nâng cấp Cấp phối
Miền núi	18.500	23.500
Sườn núi	19.250	14.900
Trung du	13.500	14.000
Đồng bằng	20.500	29.800
Ven biển	9.800	13.750

Thảm vụ đầu tư tăng thêm			Chi phí đơn vị		Chi phí đầu tư			Tình trạng thi được và loại mặt đường huyện			Chỉ số			
Chiều dài đường	Nâng cấp	Nâng cấp	Đã đầm (\$/km)	Cấp phối (\$/km)	Đã đầm lên (\$'000)	Nâng cấp lên (\$'000)	Tổng số (\$'000)	Mặt nhựa (km)	Đã đầm (km)	Cấp phối (km)	Chi phí đầu tư b. quĩn mặt tính (\$'000)	Tỷ lệ chi phí trên GDP hàng năm	Chi phí trên đầu người (\$)	
Đoạn (km)	Đã đầm (km)	Cấp phối (km)												
406	0	406	12.575	17.300	0	7.024	7.024	312	0	0	0	0.17	13.9	
363	0	363	9.650	14.180	0	5.140	5.140	725	0	0	0	0.07	9.6	
175	0	375	3.725	4.925	0	1.847	1.847	750	0	0	0	0.04	3.7	
390	0	390	10.100	14.720	0	5.733	5.733	779	0	0	0	0.06	9.2	
1.354	0	1.354	13.363	18.115	0	24.528	24.528	2.708	0	0	0	0.60	19.4	
480	0	480	12.350	17.030	0	8.174	8.174	960	0	0	0	0.12	14.8	
268	0	268	11.178	16.178	0	4.336	4.336	536	0	0	0	0.02	8.3	
197	0	197	10.475	15.105	0	2.968	2.968	393	0	0	0	0.15	10.6	
892	0	892	9.613	14.135	0	12.601	12.601	1.783	0	0	0	0.10	16.5	
565	0	565	10.100	14.655	0	8.280	8.280	1.130	0	0	0	0.06	7.2	
264	0	264	9.575	14.090	0	3.720	3.720	528	0	0	0	0.03	2.7	
5.552	0	5.552			0	84.351	84.351	11.104	0	0	0	7.668	9.09	11.4
197	0	197	17.875	22.640	0	4.449	4.449	393	0	0	0	0.07	9.5	
394	213	181	17.263	22.210	3.677	4.020	7.697	789	0	0	0	0.13	10.6	
385	55	330	9.800	14.360	539	4.730	5.278	770	0	0	0	0.07	8.3	
976	268	708			4.216	13.208	17.423	1.952	0	0	0	5.808	0.09	9.5
557	472	85	9.500	14.000	4.484	1.190	5.674	1.115	0	0	0	0.01	5.5	
219	0	219	12.800	16.740	0	4.104	4.104	438	0	0	0	0.01	3.8	
271	0	271	9.538	14.045	0	3.806	3.806	542	0	0	0	0.01	1.8	
113	13	100	9.613	14.135	125	1.414	1.538	227	0	0	0	0.02	1.5	
148	11	137	9.500	14.000	105	1.918	2.023	296	0	0	0	0.02	2.3	
276	276	0	10.630	15.555	2.934	0	2.934	553	0	0	0	0.01	1.7	
199	0	199	10.125	14.880	0	2.961	2.961	398	0	0	0	0.03	3.7	
153	0	153	9.500	14.000	0	2.142	2.142	308	0	0	0	0.01	1.3	
119	0	119	9.500	14.000	0	1.666	1.666	238	0	0	0	0.01	1.6	
349	84	265	11.700	17.160	749	4.891	5.639	699	0	0	0	0.02	3.4	
151	4	147	9.500	14.000	38	2.058	2.096	302	0	0	0	0.02	2.8	
2.555	840	1.715			8.434	26.149	34.584	5.114	0	0	0	3.144	0.01	2.5
1.025	8	1.017	10.153	14.688	81	14.937	15.018	2.051	0	0	0	0.04	4.7	
799	0	799	10.640	15.209	0	12.143	12.143	1.597	0	0	0	0.04	4.7	
331	0	331	10.019	14.553	0	4.817	4.817	662	0	0	0	0.03	3.8	
380	0	380	10.153	14.688	0	5.691	5.691	775	0	0	0	0.07	8.1	
238	0	238	10.130	14.630	0	3.482	3.482	478	0	0	0	0.06	7.6	
206	0	206	10.130	14.630	0	3.006	3.006	411	0	0	0	0.02	4.0	
2.986	8	2.978			81	44.077	44.158	5.972	0	0	0	7.360	0.04	4.9
67	0	67	10.093	14.585	0	970	970	133	0	0	0	0.01	4.8	
488	0	488	11.128	15.728	0	7.353	7.353	935	0	0	0	0.05	9.3	
354	0	354	10.055	14.540	0	5.140	5.140	707	0	0	0	0.04	4.8	
201	0	201	10.078	14.598	0	2.934	2.934	402	0	0	0	0.02	2.5	
253	0	253	10.153	14.688	0	3.709	3.709	505	0	0	0	0.05	6.0	
175	0	175	9.740	14.258	0	2.495	2.495	350	0	0	0	0.01	4.1	
110	0	110	9.628	14.123	0	1.546	1.546	219	0	0	0	0.01	2.2	
44	23	21	9.650	14.180	222	298	520	88	0	0	0	0.01	1.4	
1.670	23	1.647			222	24.444	24.666	3.339	0	0	0	3.083	0.02	4.1
300	22	278	20.500	29.800	451	8.284	8.735	806	0	0	0	0.00	6.5	
189	0	189	9.500	14.000	0	2.646	2.646	378	0	0	0	0.02	3.3	
98	0	98	9.575	14.090	0	1.381	1.381	196	0	0	0	0.00	1.0	
21	0	21	9.583	14.033	0	298	298	89	0	0	0	0.00	0.8	
396	0	396	9.613	14.135	0	5.590	5.590	791	0	0	0	0.02	5.1	
1.084	22	982			451	18.196	18.647	2.260	0	0	0	3.108	0.00	3.6
240	0	240	12.200	16.915	0	4.060	4.060	480	0	0	0	0.12	19.6	
584	0	584	10.775	15.400	0	8.986	8.986	1.187	0	0	0	0.10	14.2	
397	0	397	10.775	15.400	0	6.106	6.106	793	0	0	0	0.03	5.8	
431	0	431	12.238	16.960	0	7.301	7.301	881	0	0	0	0.05	13.5	
1.651	0	1.651			0	26.453	26.453	3.301	0	0	0	6.613	0.05	10.7
212	0	212	20.500	29.800	0	6.318	6.318	424	0	0	0	0.02	5.6	
206	0	206	20.500	29.800	0	6.124	6.124	411	0	0	0	0.02	4.7	
234	0	234	20.500	29.800	0	6.358	6.358	467	0	0	0	0.02	4.2	
275	0	275	20.500	29.800	0	6.195	6.195	350	0	0	0	0.03	5.5	
189	0	189	20.500	29.800	0	6.632	6.632	378	0	0	0	0.03	6.0	
128	0	128	20.500	29.800	0	3.800	3.800	255	0	0	0	0.02	3.0	
319	0	319	20.500	29.800	0	9.506	9.506	638	0	0	0	0.03	6.5	
208	0	208	20.500	29.800	0	6.198	6.198	416	0	0	0	0.02	4.1	
158	0	158	20.500	29.800	0	4.694	4.694	315	0	0	0	0.03	5.1	
229	0	229	20.500	29.800	0	6.824	6.824	458	0	0	0	0.03	6.6	
150	0	150	20.500	29.800	0	4.470	4.470	300	0	0	0	0.04	7.4	
160	0	160	20.500	29.800	0	4.762	4.762	320	0	0	0	0.02	5.3	
2.466	0	2.466			0	73.487	73.487	4.912	0	0	0	6.124	0.02	5.7
18.858	1.161	17.697			13.404	310.366	323.770	37.974	0	0	0	5.308	0.02	5.5

201

NHU CẦU ĐẦU TƯ ĐƯỜNG NÔNG THÔN
Khôi phục và nâng cấp mạng lưới đường xã

Khu vực và Tỉnh	Hiện trạng										Tình trạng mạng lưới đường xã phân theo loại mặt							
	Quy mô và tình trạng của mạng lưới đường xã										Tình trạng							
	Chiều dài Đường (km)	Chiều dài phân theo loại mặt (km)				Tình trạng Tốt/T. bình (km)	Mặt nhựa				Đã đảm				Cấp phối			
		Mặt nhựa	Đã đảm	Cấp phối	Đất		Tốt (km)	Xấu (km)	Tốt (km)	Xấu (km)	Tốt (km)	Xấu (km)	Tốt (km)	Xấu (km)	Đất (km)			
Đông - Bắc																		
Hà Giang	1.310	0	0	0	1.310	131	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.310	
Tuyên Quang	1.314	5	184	449	576	215	3	3	37	147	108	341	576					
Quảng Bình	1.822	0	0	1.416	406	380	0	0	0	0	340	1.076	406					
Lạng Sơn	1.566	0	0	0	1.566	157	0	0	0	0	0	0	1.566					
Lào Cai	5.242	0	0	711	4.531	621	0	0	0	0	171	540	4.531					
Yên Bái	384	0	0	41	343	44	0	0	0	0	10	31	343					
Quảng Ninh	1.378	63	0	0	1.315	163	32	32	0	0	0	0	1.315					
Bắc Cạn	486	0	0	160	326	71	0	0	0	0	38	122	326					
Thái Nguyên	817	0	40	288	289	106	0	0	8	32	69	219	289					
Phu Thọ	1.241	0	31	917	293	256	0	0	8	25	220	697	293					
Bắc Giang	1.948	0	0	1.439	509	396	0	0	0	0	45	1.094	509					
Tổng phụ	17.308	68	255	5.421	11.564	2.542	34	34	51	204	1.301	4.120	11.564					
Tây - Bắc																		
Lai Châu	501	0	0	0	501	50	0	0	0	0	0	0	501					
Sơn La	1.177	0	0	0	1.177	118	0	0	0	0	0	0	1.177					
Hòa Bình	414	0	0	227	187	73	0	0	0	0	54	173	187					
Tổng phụ	2.092	0	0	227	1.665	241	0	0	0	0	54	173	1.665					
Đồng bằng Sông Hồng																		
Hà Nội	152	90	62	0	0	57	45	45	12	50	0	0	0					
Hải Phòng	183	21	63	99	0	47	11	11	13	50	24	75	0					
Hải Tây	298	18	79	128	73	63	9	9	16	63	31	97	73					
Vĩnh Phúc	802	0	79	461	262	153	0	0	16	63	111	350	262					
Bắc Ninh	998	0	45	790	163	215	0	0	9	36	190	600	163					
Thái Bình	588	558	30	0	0	285	279	279	8	24	0	0	0					
Ninh Bình	129	42	77	10	0	39	21	21	15	62	2	8	0					
Hải Dương	1.101	70	638	395	0	257	35	35	127	509	95	300	0					
Hưng Yên	752	160	151	432	9	215	80	80	30	121	104	328	9					
Nam Định	1.478	322	610	46	0	544	411	411	122	488	11	35	0					
Hà Nam	1.159	42	828	68	223	225	21	21	165	661	16	52	223					
Tổng phụ	7.640	1.823	2.658	2.429	730	2.099	912	912	532	2.126	583	1.846	730					
Bắc Trung Bộ																		
Thanh Hóa	1.076	0	79	479	518	183	0	0	18	63	115	384	518					
Nghe An	884	23	77	388	396	160	12	12	15	62	93	295	396					
Hà Tĩnh	468	0	0	224	244	78	0	0	0	0	54	170	244					
Quảng Bình	260	0	71	42	147	39	0	0	14	57	10	32	147					
Quảng Trị	580	14	87	84	395	84	7	7	17	70	20	64	395					
Thừa thiên Huế	240	8	58	41	135	39	4	4	11	45	10	31	135					
Tổng phụ	3.508	45	370	1.258	1.835	582	23	23	74	296	302	958	1.835					
Nam Trung Bộ																		
Đà Nẵng	90	0	0	35	55	14	0	0	0	0	8	27	55					
Quảng Nam	456	2	0	0	454	46	1	1	0	0	0	0	454					
Quảng Ngãi	736	0	0	313	423	117	0	0	0	0	75	238	423					
Bình Định	908	0	0	456	452	155	0	0	0	0	109	347	452					
Phu Yên	193	0	0	101	92	33	0	0	0	0	24	77	92					
Khánh Hòa	199	0	0	103	96	34	0	0	0	0	25	78	96					
Bình Thuận	175	0	0	69	105	27	0	0	0	0	17	52	105					
Ninh Thuận	59	0	0	23	36	9	0	0	0	0	6	17	36					
Tổng phụ	2.816	2	0	1.100	1.714	436	1	1	0	0	264	836	1.714					
Đồng Bắc Nam Bộ																		
TP Hồ Chí Minh	169	0	0	142	27	37	0	0	0	0	34	108	27					
Tây Ninh	366	0	0	111	255	52	0	0	0	0	27	84	255					
Đồng Nai	97	0	0	38	59	15	0	0	0	0	9	29	59					
Bà Rịa Vũng Tàu	94	0	0	37	57	15	0	0	0	0	9	28	57					
Bình Phước	129	0	0	81	78	20	0	0	0	0	12	39	78					
Bình Dương																		
Tổng phụ	855	0	0	378	476	139	0	0	0	0	91	288	476					
Tây Nguyên																		
Kon Tum	559	5	80	205	269	95	3	3	16	64	39	156	269					
Gia Lai	954	5	104	11	834	109	3	3	21	83	3	8	834					
Đắk Lắk	545	0	0	214	331	84	0	0	0	0	51	183	331					
Lâm Đồng	72	0	0	28	44	11	0	0	0	0	7	21	44					
Tổng phụ	2.130	10	184	458	1.478	300	5	5	37	147	110	348	1.478					
Đồng bằng sông Mê Kông																		
Long An	587	2	102	222	261	101	1	1	20	82	53	169	261					
Đồng Tháp	408	6	195	137	70	42	3	3	39	156	33	104	70					
An Giang	860	20	8	790	14	205	10	10	1	5	190	600	14					
Tiền Giang	1.336	8	336	525	467	244	4	4	67	269	126	399	467					
Vĩnh Long	141	0	19	0	122	16	0	0	4	15	0	0	122					
Bến Tre	260	0	0	44	216	32	0	0	0	0	11	33	216					
Kiên Giang	586	0	0	37	539	55	0	0	0	0	11	36	539					
Cần Thơ	2.720	0	6	2.670	44	546	0	0	1	5	641	2.079	44					
Trà Vinh	550	8	1	6	533	59	4	4	1	2	1	5	533					
Sóc Trăng	2.741	2	3	2.695	41	153	1	1	1	2	617	2.048	41					
Bạc Liêu	226	1	3	10	212	25	1	1	1	2	2	8	212					
Cà Mau	222	1	6	6	209	24	1	1	1	5	1	5	209					
Tổng phụ	10.637	48	679	7.152	2.758	2.152	24	24	136	543	1.716	5.436	2.758					
TỔNG	46.986	1.996	4.146	18.424	22.420	8.491	998	998	829	3.317	4.422	14.002	22.420					

NHU CẦU ĐẦU TƯ ĐƯỜNG NÔNG THÔN

Khôi phục và nâng cấp mạng lưới đường xã (tiếp theo)

Kích bản 1: Đơn tài cả các đường xã đến tình trạng tốt, Cung cấp đường đi lại trong mọi điều kiện thời tiết (tối thiểu là mặt Cấp phối)

Chi phí đơn vị theo địa hình (\$/km)					Chi phí đơn vị					Chi phí đầu tư					Tổng số (\$'000)
Địa hình	Nâng cấp Đất	Khôi phục Cấp phối	Khôi phục Đá dăm	Khôi phục Mặt nhựa	Nâng cấp đường đất	Khôi phục đường Cấp phối	Khôi phục đường Đá dăm	Khôi phục đường Mặt nhựa	Nâng cấp đường đất (\$'000)	Khôi phục đường Cấp phối (\$'000)	Khôi phục đường Đá dăm (\$'000)	Khôi phục đường Mặt nhựa (\$'000)			
Hiện tại	21.500	17.200	16.450	16.300											
Cao nguyên	17.400	14.100	14.150	15.450											
Trung du	14.400	11.850	12.400	15.300											
Đồng bằng	25.000	20.800	22.900	30.000											
Ven biển	14.900	12.000	12.100	13.100											
Chi phí đơn vị theo địa hình (\$/km)					Chi phí đơn vị					Chi phí đầu tư					Tổng số (\$'000)
Chiều dài đường đầu tư (km)	Khôi phục Đường Mặt nhựa (km)	Khôi phục Đường Đá dăm (km)	Khôi phục Đường Cấp phối (km)	Nâng cấp Đường Đất (km)	Nâng cấp đường đất (\$/km)	Khôi phục đường Cấp phối (\$/km)	Khôi phục đường Đá dăm (\$/km)	Khôi phục đường Mặt nhựa (\$/km)	Nâng cấp đường đất (\$'000)	Khôi phục đường Cấp phối (\$'000)	Khôi phục đường Đá dăm (\$'000)	Khôi phục đường Mặt nhựa (\$'000)			
655	0	0	0	655	18.030	14.580	14.490	15.675	11.810	0	0	0	11.810		
510	3	147	341	19	15.000	12.300	12.750	15.330	285	4.197	1.877	38	6.397		
571	0	0	571	0	17.715	14.340	14.320	15.563	0	8.190	0	0	8.190		
783	0	0	0	783	16.800	13.650	13.800	15.420	13.154	0	0	0	13.154		
2.450	0	0	540	1.910	18.290	14.778	14.633	15.753	34.934	7.985	0	0	42.919		
182	0	0	31	151	17.130	13.905	13.965	15.630	2.587	433	0	0	3.020		
658	32	0	0	626	16.290	13.358	13.900	16.733	10.198	0	0	527	10.725		
205	0	0	122	83	16.855	13.693	13.828	15.455	1.399	1.665	0	0	3.064		
231	0	32	199	0	14.850	12.188	12.663	15.323	0	2.430	405	0	2.835		
394	0	25	369	0	15.355	12.568	12.953	15.380	0	4.643	321	0	4.964		
629	0	0	629	0	14.700	12.075	12.575	15.315	0	7.591	0	0	7.591		
7.266	34	204	2.603	4.227					74.366	37.135	2.603	565	114.669		
251	0	0	0	251	21.090	16.890	16.220	16.215	5.283	0	0	0	5.283		
589	0	0	0	589	20.885	16.735	16.105	16.173	12.291	0	0	0	12.291		
153	0	0	153	0	15.600	12.750	13.100	15.360	0	1.945	1.998	0	3.943		
992	0	0	153	839					17.574	1.945	1.998	0	21.517		
19	19	0	0	0	14.400	11.850	12.400	15.300	0	0	0	285	285		
45	11	34	0	0	17.580	14.535	15.550	19.710	0	0	0	207	207		
93	9	63	21	0	14.550	11.983	12.488	15.308	0	251	262	138	651		
275	0	63	211	0	14.850	12.188	12.663	15.323	0	2.576	2.678	0	5.252		
300	0	36	264	0	14.400	11.850	12.400	15.300	0	1.133	3.279	0	6.412		
9	9	0	0	0	15.510	12.760	13.420	16.550	0	0	0	149	149		
26	21	5	0	0	15.230	12.523	13.100	16.050	0	0	0	337	337		
294	35	259	0	0	14.400	11.850	12.400	15.300	0	0	0	536	536		
162	80	82	0	0	14.400	11.850	12.400	15.300	0	0	0	1.224	1.224		
195	195	0	0	0	16.520	13.640	14.500	18.240	0	0	0	3.556	3.556		
377	21	356	0	0	14.400	11.850	12.400	15.300	0	0	0	321	321		
1.794	399	898	497	0					0	5.960	6.217	6.752	18.930		
407	0	63	344	0	15.530	12.688	13.025	15.278	0	4.365	4.481	0	8.846		
322	12	62	249	0	16.035	13.068	13.315	15.335	0	3.252	3.314	176	6.742		
180	0	0	170	10	15.080	12.350	12.763	15.255	151	2.102	2.173	0	4.426		
106	0	57	32	17	15.530	12.688	13.025	15.278	264	405	416	0	1.085		
245	7	70	64	105	15.405	12.583	12.923	15.160	1.618	803	825	106	1.352		
95	4	45	31	15	15.405	12.583	12.923	15.160	231	392	403	61	1.086		
1.356	73	296	890	147					2.263	11.320	11.611	343	25.538		
37	0	0	27	10	15.255	12.470	12.835	15.153	153	332	341	3	826		
227	1	0	0	226	16.540	13.448	13.605	15.393	3.738	0	0	15	3.753		
293	0	0	238	55	15.105	12.358	12.748	15.145	831	2.940	3.032	0	6.803		
345	0	0	345	0	15.230	12.463	12.850	15.263	0	4.294	4.428	0	8.722		
72	0	0	72	0	15.530	12.688	13.025	15.278	0	917	941	0	1.858		
75	0	0	75	0	15.325	12.533	12.910	15.235	0	937	965	0	1.903		
71	0	0	52	19	14.875	12.195	12.648	15.213	275	640	663	0	1.578		
24	0	0	17	7	15.000	12.300	12.750	15.330	98	215	223	0	535		
1.143	1	0	826	316					5.094	10.274	10.594	15	25.977		
50	0	0	50	0	25.000	20.800	22.900	30.000	0	1.049	1.155	0	2.203		
196	0	0	84	72	14.400	11.850	12.400	15.300	1.037	1.000	1.048	0	3.083		
39	0	0	29	11	14.700	12.075	12.575	15.315	154	349	363	0	866		
36	0	0	28	10	14.575	11.970	12.473	15.198	148	337	351	0	833		
52	0	0	39	14	14.880	12.019	12.531	15.311	200	466	466	0	1.152		
337	0	0	231	108					1.537	3.200	3.400	0	8.137		
212	3	64	145	0	17.975	14.838	14.463	15.640	0	2.112	2.101	39	4.253		
451	3	83	8	357	16.610	13.510	13.680	15.478	5.930	113	114	39	6.198		
221	0	0	163	59	16.610	13.510	13.680	15.475	972	2.197	2.225	0	5.394		
29	0	0	21	8	16.125	14.650	14.550	15.648	145	312	310	0	766		
913	5	147	338	424					7.048	4.734	4.750	78	16.609		
219	1	82	136	31	25.000	20.800	22.900	30.000	0	2.833	3.119	30	5.983		
129	1	176	3	0	25.000	20.800	22.900	30.000	3	0	0	90	93		
229	10	5	211	0	25.000	20.800	22.900	30.000	0	1.160	1.910	100	2.069		
471	4	269	198	3	25.000	20.800	22.900	30.000	0	1.118	1.534	120	2.773		
67	0	15	0	52	25.000	20.800	22.900	30.000	1.288	0	0	0	1.288		
119	0	0	33	86	25.000	20.800	22.900	30.000	2.150	596	766	0	3.611		
282	0	0	36	246	25.000	20.800	22.900	30.000	6.150	743	816	0	7.711		
716	0	5	713	0	25.000	20.800	22.900	30.000	0	14.835	16.332	0	31.167		
269	4	2	5	258	25.000	20.800	22.900	30.000	6.450	95	104	120	6.769		
722	1	2	719	0	25.000	20.800	22.900	30.000	0	14.949	16.458	30	11.437		
110	1	2	8	99	25.000	20.800	22.900	30.000	2.475	158	174	15	2.822		
108	1	5	5	98	25.000	20.800	22.900	30.000	2.450	95	104	15	2.964		
3.442	24	513	2.066	839					20.966	42.961	47.321	720	111.987		
17.244	486	2.058	7.603	6.897					128.847	117.548	88.495	8.474	343.364		

NHU CẦU ĐẦU TƯ ĐƯỜNG NÔNG THÔN

Trang 10

Khôi phục và nâng cấp mạng lưới đường xã (liếp theo)

Kích bản 1 (tiếp theo)

Tình trạng thu được và loại mặt đường xã							Chỉ số		
Mặt nhựa Tốt (km)	Mặt nhựa Xấu (km)	Đã dăm Tốt (km)	Đã dăm Xấu (km)	Cấp phối Tốt (km)	Cấp phối Xấu (km)	Đất (km)	Chi phí đầu tư b. quân một tỉnh (\$'000)	Tỷ lệ chi phí trên GDP hàng năm	Chi phí trên đầu người (\$)
0	0	0	0	855	0	855		0.29	23.4
5	0	184	0	488	0	857		0.09	19.6
0	0	0	0	911	505	406		0.16	16.2
0	0	0	0	783	0	783		0.14	21.2
0	0	0	0	2,821	0	2,821		1.04	86.4
0	0	0	0	192	0	192		0.04	5.5
63	0	0	0	626	0	689		0.06	20.6
0	0	0	0	243	0	243		0.15	10.9
0	0	40	0	269	20	289		0.02	3.7
0	0	31	0	590	328	293		0.03	4.3
0	0	0	0	974	485	509		0.05	5.5
68	0	255	0	8,331	1,317	7,317	10,424	0.12	15.6
0	0	0	0	251	0	251		0.09	11.3
0	0	0	0	589	0	589		0.22	17.0
0	0	0	0	207	20	187		0.05	6.2
0	0	0	0	1,046	20	1,026	7,172	0.11	11.8
64	28	12	50	0	0	0		0.00	0.3
21	0	47	18	24	75	0		0.00	0.2
18	0	79	0	52	78	73		0.00	0.3
0	0	79	0	322	139	262		0.05	5.2
0	0	45	0	454	338	163		0.06	7.3
286	270	8	24	0	0	0		0.00	0.1
42	0	20	57	2	8	0		0.00	0.4
70	0	386	250	95	300	0		0.00	0.3
160	0	112	39	104	328	9		0.01	1.2
606	216	122	488	11	35	0		0.01	2.1
42	0	521	305	16	52	223		0.00	0.1
1,311	512	1,430	1,228	1,066	1,349	730	1,721	0.01	1.4
0	0	79	0	459	20	516		0.02	2.8
23	0	77	0	342	48	396		0.02	2.6
0	0	0	0	234	0	234		0.03	3.5
0	0	71	0	59	0	130		0.01	1.6
14	0	87	0	189	0	290		0.06	7.3
8	0	56	0	56	0	120		0.01	1.4
45	0	370	0	1,339	66	1,688	4,256	0.02	2.9
0	0	0	0	45	0	45		0.01	4.1
2	0	0	0	226	0	226		0.02	3.2
0	0	0	0	368	0	368		0.06	6.1
0	0	0	0	454	2	452		0.05	7.3
0	0	0	0	97	5	92		0.02	3.0
0	0	0	0	100	4	96		0.01	3.1
0	0	0	0	88	0	88		0.01	2.2
0	0	0	0	30	0	30		0.01	1.5
2	0	0	0	1,406	10	1,396	3,247	0.02	4.4
0	0	0	0	85	58	27		0.00	1.6
0	0	0	0	163	0	163		0.02	3.8
0	0	0	0	49	0	49		0.00	0.6
0	0	0	0	47	0	47		0.00	1.8
0	0	0	0	65	0	65		0.00	1.0
0	0	0	0	428	58	370	1,356	0.00	1.6
5	0	80	0	195	11	269		0.12	20.5
5	0	104	0	368	0	477		0.07	9.8
0	0	0	0	273	0	273		0.02	5.0
0	0	0	0	36	0	36		0.01	1.4
10	0	184	0	871	11	1,055	4,152	0.03	6.7
2	0	102	0	190	33	261		0.02	5.3
6	0	185	30	33	104	70		0.00	0.1
20	0	6	0	404	386	44		0.03	5.9
8	0	336	0	324	201	467		0.03	5.9
0	0	19	0	52	0	71		0.01	1.4
0	0	0	0	130	0	130		0.02	2.8
0	0	0	0	293	0	293		0.02	6.9
0	0	6	0	1,354	1,316	44		0.09	20.7
8	0	3	0	264	0	275		0.05	7.3
2	0	3	0	1,368	1,330	41		0.16	30.5
1	0	3	0	109	0	113		0.02	4.7
1	0	6	0	104	0	111		0.01	3.0
48	0	649	30	4,622	3,369	1,919	9,332	0.04	8.1
1,484	512	2,688	1,258	19,122	6,199	15,523	5,629	0.02	5.8

NHU CẦU ĐẦU TƯ ĐƯỜNG NÔNG THÔN

Khôi phục và nâng cấp mạng lưới đường huyện (tiếp theo)

(Kịch bản 2: Chi phí tăng thêm do 50% đường xấu đạt tiêu chuẩn tốt, mặt nhựa)

Chi phí đơn vị theo địa hình (\$/km)

Địa hình	Nâng cấp	Khôi phục	Khôi phục	Khôi phục
	Đất	Cấp phối	Đá dăm	Mặt nhựa
Miền núi	21.500	17.200	16.450	16.300
Cao nguyên	17.400	14.100	14.150	15.450
Trung du	14.400	11.850	12.400	15.300
Đồng bằng	25.000	20.800	22.900	30.000
Ven biển	14.900	12.000	12.100	13.100

Nhiệm vụ đầu tư				Chi phí đơn vị				Chi phí đầu tư				Tình trạng thu được và loại mặt đường xấp xỉ				Chi phí				
Khôi phục	Khôi phục	Khôi phục	Nâng cấp	Nâng cấp	đường	đường	đường	Nâng cấp	đường	đường	đường	Mặt nhựa	Đá dăm	Cấp phối	Tổng số	Chi phí	Tỷ lệ	Chi phí	Chi phí	
Mặt nhựa	Đá dăm	Cấp phối	đường	đường	Cấp phối	Đá dăm	Mặt nhựa	đường	Cấp phối	Đá dăm	Mặt nhựa	Tốt	Tốt	Tốt		đầu tư	trên GDP	đầu tư	trên GDP	
(km)	(km)	(km)	(km)	(km)	(km)	(km)	(km)	(km)	(km)	(km)	(km)	(km)	(km)	(km)	(km)	(\$'000)	(%)	(\$)	(\$)	
0	0	0	1.310	18.030	14.580	14.490	15.675	23.819	0	0	0	23.819	0	0	1.310	0,58		18,8		
3	147	341	678	15.000	12.300	12.750	15.330	10.140	4.197	1.677	38	18.252	5	184	1.125	0,23		27,1		
0	0	1.076	408	17.715	14.340	14.320	15.563	7.192	15.432	0	0	22.624	0	0	1.822	0,44		44,8		
0	0	0	1.566	18.800	13.650	13.800	15.420	26.309	0	0	0	26.309	0	0	1.566	0,27		42,4		
0	0	540	4.531	18.290	14.778	14.633	15.753	82.872	7.985	0	0	90.857	0	0	5.242	2,21		182,8		
0	0	31	343	17.130	13.905	13.965	15.630	5.876	433	0	0	8.309	0	0	384	0,09		11,4		
32	0	0	1.315	18.290	13.358	13.900	16.733	21.421	0	0	527	21.948	63	0	1.315	0,12		42,2		
0	0	122	326	16.855	13.693	13.828	15.455	5.495	1.665	0	0	7.160	0	0	468	0,38		25,5		
0	32	219	289	14.850	12.188	12.663	15.323	4.292	2.668	405	0	7.364	0	40	577	0,06		3,6		
0	25	697	293	15.355	12.568	12.953	15.380	4.498	8.759	321	0	13.579	0	31	1.210	0,09		11,8		
0	0	1.094	509	14.700	12.075	12.575	15.315	7.482	13.206	0	0	20.688	0	0	1.948	0,14		15,0		
34	204	4.120	11.564					199.197	54.345	2.603	565	258.710	68	255	16.988	23.337	0,26		34,8	
0	0	0	501	21.090	18.890	16.220	16.215	10.568	0	0	0	10.568	0	0	501	0,18		22,8		
0	0	0	1.177	20.885	16.735	16.105	16.173	24.582	0	0	0	24.582	0	0	1.177	0,43		34,0		
0	0	173	187	15.600	12.750	13.100	15.360	2.917	2.200	2.260	0	7.377	0	0	414	0,10		11,6		
0	0	173	1.865					38.065	2.200	2.260	0	42.525	0	0	2.092	14.175	0,22		23,3	
45	50	0	0	14.400	11.850	12.400	15.300	0	0	0	689	689	90	62	0	0,00		3,7		
11	50	75	0	7.580	14.535	15.550	19.710	0	1.094	1.170	207	2.471	21	63	99	0,01		2,3		
9	63	97	73	4.550	11.963	12.468	15.308	1.062	1.164	1.215	138	3.578	18	79	201	0,01		1,7		
0	63	350	262	14.850	12.188	12.863	15.323	3.891	4.270	4.438	0	12.597	0	79	723	0,13		12,5		
0	38	800	163	4.400	11.850	12.400	15.300	2.347	7.115	7.445	0	16.907	0	45	953	0,15		19,3		
279	24	0	0	15.510	12.760	13.420	18.550	0	0	0	4.617	4.617	558	30	0	0,02		2,7		
21	82	8	0	18.230	12.523	13.100	16.050	0	95	100	337	532	42	77	10	0,01		0,7		
35	509	300	0	14.400	11.850	12.400	15.300	0	3.557	3.722	536	7.815	70	636	395	0,03		4,9		
80	121	328	9	14.400	11.850	12.400	15.300	130	3.891	4.071	1.224	9.315	160	151	441	0,07		9,1		
111	488	35	0	16.520	13.640	14.500	18.240	0	477	507	7.497	8.480	822	810	46	0,04		5,1		
21	661	52	223	14.400	11.850	12.400	15.300	3.211	612	641	321	4.786	42	826	291	0,05		6,5		
912	2.126	1.846	730					10.641	22.274	23.307	15.565	71.788	1.823	2.658	3.159	6.526	0,02		5,2	
0	63	364	518	15.530	12.688	13.025	15.278	8.045	4.619	4.742	0	17.405	0	79	997	0,04		5,5		
12	62	295	396	16.035	13.068	13.315	15.335	8.350	3.853	3.926	176	14.306	23	77	784	0,04		5,5		
0	0	170	244	15.080	12.350	12.763	15.255	3.880	2.102	2.173	0	7.955	0	0	468	0,05		6,3		
0	57	32	147	15.530	12.588	13.025	15.278	2.283	405	416	0	3.104	0	71	189	0,04		1,4		
7	70	84	395	15.405	12.583	12.923	15.160	6.085	803	825	106	7.819	14	87	179	0,13		17,0		
4	45	31	135	15.405	12.583	12.923	15.160	2.080	392	403	61	2.935	8	56	176	0,02		3,9		
23	296	956	1.835					28.521	12.175	12.484	343	53.524	45	370	3.093	8.921	0,05		6,6	
0	0	27	55	15.255	12.470	12.835	15.153	839	332	341	0	1.512	0	0	90	0,01		7,5		
1	0	0	454	16.540	13.448	13.605	15.393	7.509	0	0	15	7.525	2	0	454	0,05		6,5		
0	0	238	423	15.105	12.358	12.748	15.145	6.389	2.940	3.032	0	12.361	0	0	736	0,10		11,2		
0	0	347	452	15.230	12.463	12.850	15.263	6.884	4.319	4.453	0	15.656	0	0	908	0,08		13,2		
0	0	77	92	15.530	12.688	13.025	15.278	1.429	974	1.000	0	3.402	0	0	193	0,04		5,5		
0	0	78	96	15.325	12.533	12.910	15.235	1.471	981	1.011	0	3.463	0	0	199	0,02		5,7		
0	0	52	106	14.875	12.195	12.648	15.213	1.577	640	663	0	2.879	0	0	175	0,03		4,1		
0	0	17	36	15.000	12.300	12.750	15.330	540	215	223	0	978	0	0	58	0,01		2,7		
1	0	836	1.714					26.638	10.400	10.724	15	47.777	2	0	2.814	5.972	0,04		8,0	
0	0	108	27	25.000	20.800	22.900	30.000	675	2.245	2.471	0	5.391	0	0	169	0,00		1,0		
0	0	84	255	14.400	11.850	12.400	15.300	3.672	1.000	1.046	0	5.718	0	0	388	0,04		7,1		
0	0	29	59	14.700	12.075	12.575	15.315	867	349	363	0	1.579	0	0	97	0,00		1,1		
0	0	28	57	14.575	11.970	12.473	15.198	831	337	351	0	1.518	0	0	94	0,00		3,3		
0	0	39	78	14.850	12.019	12.531	15.311	1.158	486	486	0	2.110	0	0	129	0,01		1,9		
0	0	288	476					7.203	4.396	4.717	0	16.316	0	0	855	2.719	0,00		3,2	
3	64	156	269	17.975	14.538	14.463	15.610	4.835	2.265	2.253	39	9.393	5	80	474	0,27		45,3		
3	43	8	834	16.610	13.510	13.680	15.475	13.853	113	114	39	14.119	5	104	845	0,15		22,3		
0	0	163	331	16.610	13.510	13.680	15.475	5.498	2.197	2.225	0	9.920	0	0	545	0,04		9,2		
0	0	21	44	18.125	14.650	14.550	15.648	798	312	310	0	1.419	0	0	72	0,01		2,6		
5	147	348	1.476					24.983	4.887	4.902	78	34.850	10	184	1.936	8.713	0,07		14,1	
1	82	189	281	28.000	20.800	22.500	30.000	6.525	3.509	3.884	30	13.928	2	102	483	0,05		12,4		
3	158	104	70	28.000	20.800	22.500	30.000	1.750	2.166	2.384	90	6.390	8	195	207	0,03		3,0		
10	5	800	44	25.000	20.800	22.500	30.000	1.100	12.488	13.749	300	27.637	20	8	834	0,07		18,8		
1	269	309	487	25.000	20.800	22.500	30.000	11.975	8.299	9.137	120	29.231	8	338	992	0,10		19,6		
3	15	0	122	25.000	20.800	22.500	30.000	3.050	0	0	0	3.050	0	19	122	0,02		3,2		
0	0	33	216	25.000	20.800	22.500	30.000	5.400	664	744	0	6.861	0	0	260	0,01		5,4		
0	0	36	539	25.000	20.800	22.500														

NHU CẦU ĐẦU TƯ ĐƯỜNG NÔNG THÔN
Cơ sở dữ liệu

Trang 12

Khu vực và Tỉnh	Chiều dài và tình trạng của hệ thống đường tỉnh					Số km theo tình trạng mặt của hệ thống đường tỉnh							
	Chiều dài đường (km)	Chiều dài phân theo loại mặt đường				Đường Tỏi/T. bình (km)	Mặt nhựa		Đã đầm		Cấp phối		Đất (km)
		Nhựa	Đã đầm	Cấp phối	Đất		Tốt (km)	Kém (km)	Tốt (km)	Kém (km)	Tốt (km)	Kém (km)	
Đông - Bắc													
Hà Giang	448	18	80	190	200	134	14	5	28	52	53	98	200
Tuyên Quang	385	30	150	205	0	147	23	8	53	96	72	133	0
Cao Bằng	489	166	123	200	0	238	125	42	43	80	70	130	0
Lang Sơn	560	20	154	301	85	191	15	5	54	100	105	196	85
Lào Cai	292	88	104	100	0	137	66	22	36	68	35	65	0
Yên Bái	185	60	25	100	0	89	35	15	9	16	35	65	0
Quảng Ninh	179	123	56	0	0	112	32	31	20	36	0	0	0
Bắc Cạn	277	125	52	100	0	147	94	31	18	34	35	65	0
Thái Nguyên	106	93	0	13	0	74	70	23	0	0	5	8	0
Phủ Thọ	322	97	100	125	0	152	73	24	35	65	44	81	0
Bắc Giang	343	20	123	200	0	128	15	5	43	80	70	130	0
Tổng phụ	3.586	840	967	1.494	285	1.548	630	210	338	629	523	971	285
Tây - Bắc													
Lai Châu	287	16	136	15	120	89	12	4	46	88	5	10	120
Sơn La	668	86	298	23	261	229	65	22	104	194	8	15	261
Hòa Bình	473	131	270	72	0	218	98	33	95	176	25	47	0
Tổng phụ	1.428	233	704	110	381	536	175	58	246	458	39	72	381
Đồng bằng Sông Hồng													
Hà Nội	362	180	52	130	0	199	135	45	18	34	46	85	0
Hải Phòng	97	92	5	0	0	71	89	23	2	3	0	0	0
Hà Tây	187	64	35	88	0	91	48	16	12	23	31	57	0
Vĩnh Phúc	322	126	94	100	0	164	96	32	33	61	35	65	0
Bắc Ninh	135	54	31	50	0	69	41	14	11	20	18	33	0
Thái Bình	126	98	26	2	0	83	74	25	9	17	1	1	0
Ninh Bình	279	81	140	20	58	113	46	15	49	91	7	13	58
Hải Dương	395	106	107	102	80	169	80	27	37	70	36	66	80
Hưng Yên	205	98	68	39	0	111	74	25	24	44	14	25	0
Nam Định	212	81	140	11	0	99	46	15	49	91	4	7	0
Hà Nam	102	83	39	0	0	61	47	16	14	25	0	0	0
Tổng phụ	2.422	1.005	737	542	138	1.229	754	251	258	479	190	352	138
Bắc Trung Bộ													
Thanh Hóa	1.098	261	504	0	331	336	196	65	176	328	0	0	331
Ngệ An	225	109	0	45	35	116	79	26	0	0	30	55	35
Hà Tĩnh	440	82	102	84	212	147	47	18	36	86	22	42	212
Quảng Bình	249	52	102	0	95	94	39	13	36	68	0	0	95
Quảng Trị	338	26	0	172	140	108	20	7	0	0	60	110	140
Thừa thiên Huế	505	73	106	203	123	188	55	18	37	69	71	11	123
Tổng phụ	2.853	579	814	524	936	1.090	434	145	285	529	183	341	936
Nam Trung Bộ													
Đà Nẵng	166	44	31	47	44	69	33	11	11	20	16	31	44
Quảng Nam	417	199	89	0	129	206	149	50	31	58	0	0	129
Quảng Ngãi	300	72	0	116	112	117	54	18	0	0	41	75	112
Bình Định	422	43	30	116	233	130	32	11	11	20	41	75	233
Phủ Yên	241	20	6	72	143	71	15	5	2	4	25	47	143
Khánh Hòa	192	50	37	35	70	77	38	13	13	24	12	23	70
Bình Thuận	236	39	17	60	120	80	29	10	6	11	21	39	120
Ninh Thuận	105	28	10	22	45	41	21	7	4	7	8	14	45
Tổng phụ	2.079	495	220	468	896	791	371	124	77	143	164	304	896
Đông Bắc Nam Bộ + A97													
TP Hồ Chí Minh	229	229	0	0	0	172	172	57	0	0	0	0	0
Tây Ninh	358	168	0	152	38	187	126	42	0	0	53	99	38
Đồng Nai	309	102	0	99	138	128	77	26	0	0	24	45	138
Bà Rịa Vũng Tàu	125	35	27	21	42	51	26	9	9	18	7	14	42
Bình Phước	540	125	0	138	277	197	94	31	0	0	48	90	277
Tổng phụ	1.561	659	27	380	495	736	494	165	9	18	133	247	495
Tây Nguyên													
Kon Tum	362	38	23	100	201	112	29	10	8	15	35	65	201
Gia Lai	583	45	4	97	437	157	34	11	1	3	34	63	437
Đắk Lắk	874	12	87	258	517	233	9	3	30	57	90	168	517
Lâm Đồng	298	33	38	76	151	95	25	8	13	25	27	49	151
Tổng phụ	2.117	128	152	531	1.306	596	96	32	53	99	186	345	1.306
Đồng bằng sông Mã Kông													
Long An	391	73	0	318	0	166	55	18	0	0	111	207	0
Đồng Tháp	30	15	18	3	0	19	11	4	8	12	1	2	0
An Giang	245	57	54	134	0	109	43	14	19	35	17	87	0
Tiền Giang	206	66	0	100	40	93	50	17	0	0	35	65	40
Vĩnh Long	157	2	20	100	35	51	2	1	7	13	35	65	35
Bến Tre	279	0	34	58	189	89	0	0	12	22	20	38	189
Kiên Giang	128	9	0	119	0	48	7	2	0	0	42	77	0
Cần Thơ	110	10	12	50	38	37	8	3	4	8	18	33	38
Trà Vinh	129	2	27	30	70	35	2	1	9	18	11	20	70
Sóc Trăng	56	5	10	20	21	18	4	1	4	7	7	13	21
Bạc Liêu	117	2	25	40	50	34	2	1	9	16	14	26	50
Cà Mau	118	5	30	83	0	43	4	1	11	20	29	54	0
Tổng phụ	1.972	246	230	1.053	443	722	185	62	81	150	369	684	443
Tổng	18.018	4.185	3.851	5.102	4.880	7.248	3.139	1.046	1.348	2.503	1.786	3.316	4.880

Phát triển hệ thống đường tỉnh (tiếp theo)

Kịch bản 1: 50% đường tỉnh đạt tiêu chuẩn đường rải nhựa, tốt

Chi phí đơn vị theo địa hình (\$/km)

Địa hình	Mặt nhựa		Đá dăm		C. phối		Đất	
	xấu	lên nhựa	lên nhựa	lên nhựa	lên nhựa	lên nhựa	lên nhựa	lên nhựa
Miền núi	65.000	70.000	55.000	68.000				
Cao nguyên	50.000	53.500	49.300	51.000				
Trung du	46.000	49.000	45.000	47.000				
Đồng bằng	87.300	92.500	84.000	87.000				
Ven biển	45.000	48.000	44.000	46.000				

Chi phí đơn vị								Chi phí đầu tư								
Chiều dài	Khởi phục	Năng cấp	Năng cấp	Năng cấp	Năng cấp	Năng cấp	Khởi phục	Đường	Năng cấp	Năng cấp	Năng cấp	Năng cấp	Tổng số			
Tốt làm	như xâu	mặt đá	mặt đá	mặt cấp	mặt cấp	đường	xấu	Nhựa xấu	đá dăm	Cấp phối	đường đất					
(km)	thành tốt	lên nhựa	lên nhựa	lên nhựa	lên nhựa	lên nhựa	lên tốt	thành tốt	lên nhựa	lên nhựa	lên nhựa	lên nhựa	(\$'000)			
(km)	(km)	(km)	(km)	(km)	(km)	(km)	(\$/km)	(\$/km)	(\$/km)	(\$/km)	(\$'000)	(\$'000)	(\$'000)			
211	5	28	52	53	73	0	53.700	57.550	53.000	-	-	242	4.604	6.652	0	11.497
170	3	53	98	11	0	0	46.800	49.900	45.800	-	-	351	7.465	504	0	9.340
120	42	43	35	0	0	0	51.850	55.525	-	-	-	2.152	4.334	0	0	5.486
265	5	54	100	105	1	0	49.200	52.600	48.200	-	-	246	8.100	5.126	0	13.472
80	22	36	22	0	0	0	58.000	58.975	-	-	-	1.210	3.444	0	0	4.854
48	15	9	16	8	0	0	52.500	56.200	51.800	-	-	788	1.405	414	0	2.607
0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
45	31	14	0	0	0	0	49.750	53.200	-	-	-	1.555	745	0	0	2.299
0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
88	24	35	29	0	0	0	47.750	50.950	-	-	-	1.158	3.261	0	0	4.419
157	5	43	80	29	0	0	46.400	49.450	45.400	-	-	232	6.082	1.317	0	7.631
1.183	156	315	432	206	74	0	-	-	-	-	-	7.933	39.460	14.012	0	61.405
132	4	48	80	0	0	0	63.500	68.350	-	-	-	254	8.721	0	0	8.975
270	22	104	144	0	0	0	62.750	67.525	-	-	-	1.349	18.766	0	0	18.116
138	33	95	10	0	0	0	37.600	50.800	-	-	-	1.559	5.309	0	0	6.868
539	58	246	234	0	0	0	-	-	-	-	-	3.162	30.797	0	0	33.959
46	45	1	0	0	0	0	46.000	49.000	-	-	-	2.070	49	0	0	2.119
0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
46	18	12	18	0	0	0	46.200	49.225	-	-	-	739	1.489	0	0	2.228
65	32	33	0	0	0	0	46.600	49.675	-	-	-	1.491	1.634	0	0	3.126
27	14	11	2	0	0	0	46.000	49.000	-	-	-	621	630	0	0	1.251
0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
94	15	49	30	0	0	0	48.465	51.625	-	-	-	739	4.078	0	0	1.817
118	27	37	54	0	0	0	46.000	49.000	-	-	-	1.219	4.461	0	0	5.700
29	25	4	0	0	0	0	46.000	49.000	-	-	-	1.127	196	0	0	1.323
60	15	45	0	0	0	0	54.260	57.700	-	-	-	327	2.597	0	0	3.424
4	4	0	0	0	0	0	46.000	-	-	-	-	164	0	0	0	164
488	192	192	104	0	0	0	-	-	-	-	-	9.016	15.154	0	0	24.172
352	65	176	111	0	0	0	47.900	51.125	-	-	-	3.125	14.693	0	0	17.819
34	26	0	0	8	0	0	49.050	-	48.150	-	-	1.286	0	385	0	1.673
174	16	36	66	22	34	0	47.300	50.450	46.350	-	-	733	5.146	2.614	0	3.493
86	13	36	37	0	0	0	47.900	51.125	-	-	-	623	3.717	0	0	4.339
150	7	0	0	80	83	0	47.850	-	46.700	-	-	310	0	6.667	0	6.997
198	18	37	89	71	3	0	47.850	50.850	46.700	-	-	870	5.390	3.458	0	9.718
992	145	285	283	162	120	0	-	-	-	-	-	8.948	28.946	13.145	-	49.038
50	11	11	20	8	0	0	47.450	50.625	46.500	-	-	522	1.569	372	0	2.463
59	50	9	0	0	0	0	50.200	53.675	-	-	-	2.497	483	0	0	2.981
96	18	0	0	41	37	0	47.250	-	46.300	-	-	851	0	3.593	0	4.443
179	11	11	20	41	75	22	47.500	50.675	46.550	48.800	-	511	1.520	5.400	1.069	3.500
106	5	2	4	25	47	23	47.900	51.125	46.950	49.000	-	240	307	3.380	1.103	5.029
59	13	13	24	9	0	0	47.150	50.300	46.150	-	-	589	1.861	415	0	2.866
89	10	6	11	21	39	2	46.550	49.625	45.550	47.550	-	454	844	2.733	95	4.126
32	7	4	7	8	6	0	46.800	49.900	45.800	-	-	328	499	627	0	1.454
668	124	55	85	152	204	47	-	-	-	-	-	5.991	7.083	16.521	2.267	31.862
0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
53	42	0	0	11	0	0	46.000	-	45.000	-	-	1.932	0	495	0	2.427
78	26	0	0	24	28	0	46.400	-	45.400	-	-	1.183	0	2.368	0	1.551
36	9	9	18	0	0	0	46.150	49.175	-	-	-	404	1.328	0	0	1.732
176	31	0	0	46	90	7	46.600	-	45.600	47.600	-	1.456	0	6.293	333	9.082
344	108	9	18	83	118	7	-	-	-	-	-	4.975	1.328	9.155	333	15.792
153	10	8	15	35	65	20	53.150	56.950	52.100	54.650	-	505	1.310	52.40	1.093	3.118
258	11	1	3	34	63	146	49.900	53.350	49.000	51.100	-	561	213	4.753	7.435	12.561
428	3	30	57	90	168	80	49.900	53.350	49.000	51.100	-	150	4.641	12.642	4.086	21.521
124	8	13	25	27	49	21	53.350	57.175	52.600	54.850	-	440	2.173	3.998	1.110	6.120
463	32	53	99	186	345	248	-	-	-	-	-	1.656	8.337	26.633	12.726	49.352
141	18	0	0	111	12	0	37.300	-	84.000	-	-	1.593	0	10.357	0	11.950
7	4	1	0	9	0	0	37.300	92.500	-	-	-	327	278	0	0	505
80	14	19	35	12	0	0	37.300	92.500	84.000	-	-	1.244	1.395	1.008	0	2.117
54	17	0	0	35	7	0	37.300	-	84.000	-	-	1.440	0	3.108	0	4.548
77	1	7	13	35	21	0	37.300	92.500	84.000	-	-	44	1.850	4.704	0	6.598
140	0	12	22	20	36	50	-	92.500	84.000	87.000	-	0	3.145	4.704	4.350	12.199
57	2	0	0	42	13	0	37.300	-	84.000	-	-	196	0	4.591	0	4.787
48	3	4	8	18	15	0	37.300	92.500	84.000	-	-	218	1.110	2.730	0	4.058
63	1	9	18	11	20	4	37.300	92.500	84.000	87.000	-	44	2.498	2.520	3.42	5.409
24	1	4	7	7	5	0	37.300	92.500	84.000	-	-	109	925	1.008	0	2.042
57	1	9	16	14	17	0	37.300	92.500	84.000	-	-	44	2.313	2.604	0	4.950
55	1	11	20	23	0	0	37.300	92.500	84.000	-	-	109	2.775	1.932	0	3.116
892	62	77	138	327	441	54	-	-	-	-	-	5.389	19.888	39.266	4.638	59.220
5.978	876	1.233	1.392	1.115	1.002	335	-	-	-	-	-	45.052	150.993	118.732	20.024	324.800

NHU CẦU ĐẦU TƯ ĐƯỜNG NÔNG THÔN

Phát triển hệ thống đường tỉnh (tiếp theo)

Kích bản 1: 50% đường tỉnh đạt tiêu chuẩn đường rải nhựa, tốt (tiếp theo)

Tình trạng thu được và loại mặt đường tỉnh							Chi tiêu		
Nhựa tốt (km)	Nhựa xấu (km)	Đá dăm Tốt (km)	Đá dăm xấu (km)	Cấp phối tốt (km)	Cấp phối xấu (km)	Đường Đất (km)	Chi phí đầu tư bình quân mỗi tỉnh (\$'000)	Tỷ lệ chi phí trên GOP hàng năm	Chi phí trên đầu người (\$)
224	0	0	0	0	0	25	200	0.28	22.8
191	0	0	0	61	133	0	0	0.12	13.9
244	0	0	15	70	130	0	0	0.13	12.8
280	0	0	0	0	195	85	85	0.14	21.7
146	0	0	46	35	65	0	0	0.11	9.4
93	0	0	0	27	65	0	0	0.04	4.7
92	31	20	36	0	0	0	0	0.00	0.0
139	0	4	34	35	65	0	0	0.11	8.2
70	23	0	0	5	6	0	0	0.00	0.0
161	0	0	36	44	81	0	0	0.03	3.8
172	0	0	0	41	130	0	0	0.05	5.5
1,612	54	24	197	317	897	285	5,582	0.06	8.3
144	0	0	8	5	10	120	120	0.15	19.2
334	0	0	50	6	15	261	261	0.32	25.0
236	0	0	166	25	47	0	0	0.09	10.8
713	0	0	224	39	72	381	11,320	0.18	18.6
181	0	17	34	46	85	0	0	0.00	2.0
89	23	2	3	0	0	0	0	0.00	0.0
94	0	0	5	31	57	0	0	0.01	1.0
161	0	0	61	35	65	0	0	0.03	3.1
67	0	0	18	16	33	0	0	0.01	1.4
74	25	9	17	1	1	0	0	0.00	0.0
140	0	0	61	7	13	58	58	0.05	5.9
197	0	0	16	36	66	80	80	0.02	3.6
102	0	20	44	14	25	0	0	0.01	1.3
106	0	4	91	4	7	0	0	0.01	2.1
51	12	14	25	0	0	0	0	0.00	0.2
1,242	59	66	375	190	352	138	2,197	0.01	1.8
546	0	0	217	0	0	331	331	0.04	5.6
113	0	0	0	22	55	35	35	0.00	0.6
220	0	0	0	0	8	212	212	0.06	6.7
125	0	0	29	0	0	95	95	0.06	6.2
169	0	0	0	0	29	140	140	0.12	15.3
253	0	0	0	0	129	123	123	0.08	12.8
1,429	0	0	246	22	221	936	8,173	0.04	5.5
83	0	0	0	8	31	44	44	0.02	12.2
208	0	22	58	0	0	129	129	0.02	2.6
150	0	0	0	0	38	112	112	0.04	4.0
211	0	0	0	0	0	211	211	0.05	7.1
121	0	0	0	0	0	121	121	0.06	8.2
96	0	0	0	3	23	70	70	0.01	4.7
118	0	0	0	0	0	118	118	0.04	5.9
52	0	0	0	0	6	15	15	0.02	4.0
1,038	0	22	58	12	100	850	3,983	0.03	5.4
172	57	0	0	0	0	0	0	0.00	0.0
179	0	0	0	42	99	38	38	0.02	3.0
154	0	0	0	0	17	138	138	0.01	2.5
82	0	0	0	7	14	42	42	0.00	3.7
270	0	0	0	0	0	270	270	0.03	7.3
837	57	0	0	50	129	488	2,632	0.00	3.1
181	0	0	0	0	0	181	181	0.24	39.3
292	0	0	0	0	0	292	292	0.14	20.5
437	0	0	0	0	0	437	437	0.09	19.9
149	0	0	0	0	0	149	149	0.05	12.4
1,059	0	0	0	0	0	1,059	12,338	0.10	20.0
196	0	0	0	0	195	0	0	0.04	10.7
18	0	3	12	1	2	0	0	0.00	0.5
123	0	0	0	35	67	0	0	0.02	4.4
103	0	0	0	0	63	40	40	0.02	3.0
78	0	0	0	0	44	35	35	0.04	7.0
140	0	0	0	0	0	139	139	0.06	9.6
64	0	0	0	0	51	0	0	0.01	4.3
55	0	0	0	0	18	38	38	0.01	2.7
63	0	0	0	0	0	66	66	0.04	5.8
27	0	0	0	0	8	21	21	0.01	2.0
58	0	0	0	0	9	50	50	0.04	8.2
58	0	0	0	6	51	0	0	0.02	5.4
982	0	3	12	42	544	389	5,768	0.02	5.0
9,112	171	115	1,111	670	2,314	4,525	5,489	0.02	5.7

Nhu cầu đầu tư đường nông thôn

Trang 15

Phát triển hệ thống đường tỉnh (tiếp theo)

Kích bản 2: 75% đường tỉnh đạt tiêu chuẩn mặt nhựa, duy trì trong tình trạng tốt, đi lại trong mọi điều kiện thời tiết (tối thiểu rải mặt cấp phối)

Chỉ ghi đơn vị theo địa hình (\$/km)

Địa hình	Nhựa xấu	Đã đầm tốt lên	Cấp phối tốt lên	Đất	Khôi phục đã đầm	Khôi phục cấp phối	Đất
Vùng núi	65.000	70.000	65.000	58.000	56.250	47.500	47.500
Cao nguyên	50.000	53.500	49.000	51.000	40.750	31.750	31.750
Trung du	46.000	49.000	45.000	47.000	36.500	27.000	27.000
Đồng bằng	87.300	92.500	84.000	87.000	68.000	48.500	48.500
Ven biển	45.000	48.000	44.000	46.000	37.000	29.500	29.500

Nhiệm vụ đầu tư

Chiều dài đường nhựa tốt làm thêm (km)	Khôi phục đường nhựa xấu lên tốt (km)	Nâng cấp đã đầm tốt (km)	Nâng cấp đã đầm xấu lên (km)	Nâng cấp cấp phối tốt lên (km)	Nâng cấp cấp phối xấu lên (km)	Nâng cấp đường đất lên (km)	Khôi phục đường đất xấu (km)	Khôi phục đường đất cấp phối (km)	Nâng cấp đường đất (km)	Chi phí đơn vị	Khôi phục đường nhựa xấu thành tốt (\$/km)	Nâng cấp đã đầm (\$/km)	Nâng cấp cấp phối (\$/km)	Nâng cấp đường đất (\$/km)	Khôi phục đường đất (\$/km)	Khôi phục cấp phối (\$/km)	Nâng cấp đường đất (\$/km)
323	5	28	52	53	98	88	0	0	112	53.700	57.550	53.000	55.300				55.528
266	8	53	98	72	37	0	0	98	10	46.800	49.900	45.800				27.950	
242	42	43	90	70	8	0	0	122	0	51.850	55.525	51.000				33.638	
408	5	54	100	105	141	0	0	55	85	49.200	52.800	48.200				30.800	30.800
153	22	36	88	27	0	0	0	68	0	58.000	58.875	54.400				36.893	
94	15	9	18	35	19	0	0	48	0	52.500	56.200	51.800				34.100	
42	31	11	0	0	0	0	36	0	0	51.630	55.025				41.300		
114	31	16	34	31	0	0	0	65	0	49.750	53.200	48.800				31.350	
10	23	0	0	0	0	0	0	8	0	46.600						27.713	
169	24	35	65	44	1	0	0	81	0	47.750	50.950	46.800				28.975	
242	5	43	80	70	44	0	0	86	0	46.400	49.450	45.400				27.475	
2.060	210	330	592	506	347	88	36	624	197								
203	4	48	88	5	10	48	0	0	72	63.500	68.350	63.400	66.300				45.925
437	22	104	194	8	15	94	0	0	167	62.750	67.525	62.800	65.450				45.138
257	33	95	129	0	0	0	46	47	0	47.600	50.800				38.200	28.900	
896	58	248	411	13	25	142	46	47	239								
137	45	18	34	40	0	0	0	85	0	46.000	49.000	45.000				27.000	
4	23	0	0	0	0	0	3	0	0	58.390					45.950		
92	18	12	23	31	10	0	0	47	0	46.200	49.225	45.200				27.238	
146	32	33	61	20	0	0	0	65	0	46.600	49.675	45.600				27.713	
61	14	11	20	16	0	0	0	33	0	46.000	49.000	45.000				27.000	
21	25	0	0	0	0	0	17	1	0	50.030					39.700	29.400	
164	15	49	91	7	2	0	0	11	58	48.465	51.825	47.350				28.550	28.550
217	27	37	70	36	47	0	0	19	80	46.000	49.000	45.000				27.000	27.000
80	25	24	31	0	0	0	13	25	0	46.000	49.000				36.500	27.000	
113	15	49	49	0	0	0	42	7	0	54.260	57.700				42.800	31.300	
29	16	13	0	0	0	0	25	0	0	46.000	49.000				36.500		
1.063	251	246	378	150	59	0	101	293	138								
826	65	176	328	0	0	57	0	0	274	47.900	51.125		49.000				29.1
90	26	0	0	30	34	0	0	21	35	49.050		48.150			30.600	30.600	
264	16	36	66	22	42	102	0	0	110	47.300	50.450	48.350	48.400			28.625	
148	13	36	66	0	0	33	0	0	62	47.900	51.125		49.000			29.338	
234	7	0	0	69	112	56	0	0	85	47.650		46.700	48.750			29.225	
324	18	37	69	71	129	0	0	3	123	47.650	50.850	46.700				29.225	29.225
1.706	145	288	529	183	318	247	0	24	689								
92	11	11	20	16	31	3	0	0	42	47.450	50.625	46.500	48.550				28.988
164	50	31	58	0	0	25	0	0	104	50.200	53.675		51.500				31.863
171	18	0	0	41	75	37	0	0	75	47.250		46.300	48.350				28.750
284	11	11	20	41	75	128	0	0	106	47.500	50.675	46.550	48.600				28.263
166	5	2	4	25	47	83	0	0	60	47.900	51.125	46.350	49.000				29.338
107	13	13	24	12	23	22	0	0	48	47.150	50.300	46.150	48.150				28.550
148	10	6	11	21	39	61	0	0	59	46.550	49.625	45.550	47.550				28.338
58	7	4	7	8	14	19	0	0	26	46.800	49.900	45.800	47.800				27.950
1.188	124	77	143	164	304	376	0	0	520								
0	57	0	0	0	0	0	0	0	0	87.300							
143	42	0	0	53	48	0	0	51	38	46.000		45.000			27.000	27.000	
155	26	0	0	24	45	61	0	0	77	46.400		45.400	47.400				27.475
88	9	9	18	7	14	11	0	0	31	46.150	49.175	45.150	47.150				27.363
311	31	0	0	48	90	142	0	0	135	46.600		45.600	47.600				27.713
677	165	9	18	133	196	214	0	51	282								
243	10	8	15	35	65	111	0	0	91	53.150	56.950	52.400	54.650				34.975
404	11	1	3	34	63	291	0	0	146	49.900	53.350	49.000	51.100				31.425
647	3	30	57	90	168	299	0	0	219	49.900	53.350	49.000	51.100				31.425
199	8	13	25	27	49	77	0	0	75	53.350	57.175	52.600	54.850				35.213
1.492	32	53	99	186	345	777	0	0	529								
239	18	0	0	111	109	0	0	98	0	87.300		54.000			68.000	45.500	
16	4	6	6	0	0	0	6	2	0	87.300	92.500					46.500	
141	14	19	35	47	26	0	0	61	0	57.300	92.500	34.000				46.500	
105	17	0	0	35	54	0	0	12	40	37.300		34.000				46.500	46.500
116	1	7	13	35	61	0	0	3	35	87.300	92.500	34.000				46.500	46.500
209	0	12	22	20	36	119	0	0	70		92.500	34.000		47.000			46.500
89	2	0	0	42	45	0	0	32	0	87.300		34.000			46.500		
75	3	4	8	18	33	11	0	0	28	87.300	92.500	34.000	37.000				46.500
95	1	9	18	11	20	38	0	0	32	87.300	92.500	34.000	37.000				46.500
38	1	4	7	7	13	7	0	0	13	37.300	42.500	24.000	27.000				46.500
80	1	0	6	14	26	21	0	0	29	87.300	92.500	34.000	37.000				46.500
25	1	11	20	29	24	0	0	30	0	87.300	92.500	34.000					
1.295	62	81	144	368	446	195	6	238	248								
10.375	1.046	1.328	2.314	1.702	2.039	2.039	189	1.278	2.841								

Nhu cầu đầu tư đường nông thôn
Phát triển hệ thống đường tỉnh (tiếp theo)
Kịch bản 2: tiếp theo

Trang 16

Chi phí đầu tư								Tình trạng thu được và			Chỉ số		
Khất phục mặt nhựa xấu tốt (\$'000)	Nâng cấp đá dăm (\$'000)	Nâng cấp cấp phối (\$'000)	Nâng cấp đường đất (\$'000)	Khất phục đường đá dăm (\$'000)	Khất phục đường cấp phối xấu tốt (\$'000)	Nâng cấp đường đất lên cấp phối (\$'000)	Tổng số (\$'000)	mặt nhựa tốt (km)	đá dăm tốt (km)	cấp phối tốt (km)	chi phí đầu tư bình quân mỗi tỉnh (\$'000)	Tỷ lệ chi phí trên GDP hàng năm	Chi phí trên đầu người (\$)
242	4.604	7.950	4.866	0	0	3.979	21.841	336	0	112	0.53		42.9
351	7.485	4.981	0	0	2.890	0	15.507	289	0	96	0.22		25.6
2.152	6.830	3.965	0	0	4.112	0	17.059	367	0	122	0.33		33.7
246	8.100	11.857	0	0	1.694	2.618	24.516	420	0	140	0.26		39.5
1.210	6.133	1.469	0	0	2.396	0	11.208	219	0	73	0.27		22.8
788	1.405	2.784	0	0	1.577	0	6.554	139	0	46	0.09		11.8
1.588	605	0	0	1.503	0	0	3.696	134	45	0	0.02		7.1
1.555	2.766	1.501	0	0	2.036	0	7.859	208	0	69	0.39		28.0
1.083	0	0	0	0	234	0	1.318	93	0	13	0.01		1.7
1.158	5.095	2.083	0	0	2.332	0	10.666	242	0	81	0.07		9.3
232	6.082	5.187	0	0	2.356	0	13.857	257	0	86	0.09		10.1
10.604	49.106	41.776	4.866	#NAME?	19.430	6.597	133.883	2.703	45	636	12.171	0.14	18.2
254	9.296	951	3.199	0	0	3.295	16.995	215	0	72	0.28		36.3
1.349	20.122	1.440	6.152	0	0	7.538	36.802	501	0	187	0.64		50.6
1.559	11.367	0	0	1.767	1.353	0	16.045	355	46	72	0.22		25.3
3.162	40.785	2.391	9.351	#NAME?	1.353	10.833	69.641	1.071	48	311	23.214	0.36	38.2
2.070	2.548	1.800	0	0	2.282	0	8.700	272	0	90	0.01		8.4
1.343	0	0	0	149	0	0	1.492	92	5	0	0.00		1.4
739	1.723	1.844	0	0	1.286	0	5.592	140	0	47	0.02		2.6
1.491	4.669	912	0	0	1.801	0	8.874	242	0	80	0.09		8.8
821	1.519	720	0	0	878	0	3.758	101	0	34	0.03		4.3
1.228	0	0	0	871	36	0	1.935	96	26	2	0.01		1.1
739	7.228	426	0	0	314	1.656	10.363	210	0	69	0.12		12.8
1.219	5.243	3.722	0	0	521	2.160	12.865	296	0	98	0.05		6.0
1.127	2.685	0	0	482	684	0	4.978	153	13	39	0.04		4.8
827	5.655	0	0	1.798	224	0	8.503	159	42	11	0.04		5.1
725	637	0	0	925	0	0	2.287	76	26	0	0.02		3.1
12.127	31.907	9.424	0	#NAME?	8.028	3.616	69.328	1.838	112	472	6.302	0.02	5.1
3.125	25.767	0	2.793	0	0	8.038	39.724	822	0	274	0.10		12.6
1.288	0	3.070	0	0	650	1.071	6.078	169	0	58	0.02		2.3
733	5.146	2.966	4.937	0	0	3.149	16.931	330	0	110	0.12		13.4
623	5.215	0	1.805	0	0	1.826	9.268	187	0	82	0.12		13.3
310	0	8.032	2.706	0	0	2.470	13.517	254	0	85	0.23		29.5
870	5.390	9.342	0	0	86	3.595	19.283	379	0	128	0.15		25.4
6.848	41.518	23.411	12.640	#NAME?	738	20.149	104.802	2.140	0	713	17.467	0.09	11.7
522	1.569	2.186	121	0	0	1.203	5.601	125	0	42	0.03		27.8
2.497	4.777	0	1.275	0	0	3.322	11.871	313	0	104	0.07		10.2
851	0	5.371	1.789	0	0	2.156	10.167	225	0	75	0.08		9.2
911	1.920	6.400	6.197	0	0	3.045	18.672	317	0	106	0.09		14.0
240	307	3.380	4.685	0	0	1.768	9.749	161	0	60	0.12		15.8
589	1.861	1.615	1.059	0	0	1.370	6.495	144	0	46	0.03		10.7
454	844	2.733	2.901	0	0	1.642	8.573	177	0	59	0.08		12.2
328	499	1.008	896	0	0	734	3.464	79	0	26	0.05		9.6
5.991	11.377	21.692	18.292	#NAME?	0	15.240	72.593	1.559	0	520	9.074	0.07	12.2
4.998	0	0	0	0	0	0	4.998	229	0	0	0.00		3.7
1.932	0	4.554	0	0	1.372	1.026	8.884	269	0	89	0.06		11.0
1.183	0	3.133	2.880	0	0	2.122	9.318	232	0	77	0.02		6.6
404	1.328	948	507	0	0	855	4.042	94	0	31	0.00		8.7
1.456	0	6.293	6.759	0	0	3.741	16.249	405	0	135	0.08		16.5
9.973	1.328	14.928	10.146	#NAME?	1.372	7.745	45.490	1.229	0	332	7.582	0.01	8.9
505	1.310	5.240	8.039	0	0	3.165	16.259	272	0	91	0.47		78.4
561	213	4.753	14.883	0	0	4.580	24.991	437	0	146	0.27		39.4
150	4.641	12.642	15.253	0	0	6.866	39.553	656	0	219	0.17		36.5
440	2.173	3.998	4.196	0	0	2.623	13.430	224	0	75	0.10		24.8
1.656	8.337	26.833	40.371	#NAME?	0	17.235	94.232	1.588	0	529	23.558	0.19	36.2
1.593	0	18.501	0	0	4.741	0	24.835	293	0	98	0.09		22.2
327	1.138	0	0	368	95	0	1.947	27	8	3	0.01		1.5
1.244	4.995	6.111	0	0	2.971	0	15.321	184	0	61	0.04		9.3
1.440	0	7.434	0	0	550	1.940	11.372	155	0	52	0.04		7.6
44	1.850	8.043	0	0	206	1.698	11.810	118	0	39	0.07		12.6
0	3.145	4.704	10.375	0	0	3.383	21.607	209	0	70	0.10		17.0
156	0	7.308	0	0	1.552	0	9.058	96	0	32	0.03		8.1
218	1.110	4.200	914	0	0	1.334	7.776	83	0	28	0.02		5.2
44	2.498	2.520	3.284	0	0	1.564	9.910	97	0	32	0.07		10.7
109	925	1.680	509	0	0	679	4.002	42	0	14	0.02		3.9
44	2.313	3.360	1.805	0	0	1.419	8.910	88	0	29	0.06		14.8
109	2.775	4.494	0	0	0	0	7.378	89	0	30	0.03		8.3
5.369	20.748	68.355	16.987	#NAME?	10.122	12.016	133.984	1.479	6	487	11.165	0.05	9.7
55.830	205.105	208.609	112.054	#NAME?	41.040	93.630	723.951	13.607	289	4.202	11.868	0.05	12.2

20

Phát triển hệ thống đường tỉnh (tiếp theo)

Kích bản 1:100%, đường tỉnh đạt tiêu chuẩn tốt, mặt nhựa

Chi phí đơn vị theo địa hình (\$/km)

Địa hình	Mặt nhựa xấu	Đã đầm lèn mặt nhựa	Cấp phối lèn mặt nhựa	Đường đất lèn mặt nhựa
Miền núi	55.000	70.000	65.000	68.000
Cao nguyên	50.000	53.500	49.000	51.000
Trung du	46.000	49.000	45.000	47.000
Đồng bằng	37.300	42.500	34.000	37.000
Ven biển	45.000	48.000	44.000	46.000

Chi phí đơn vị							Chi phí đầu tư					Tổng số (\$'000)			
Chiều dài tăng thêm của mặt nhựa tốt (\$/m)	Khất phục mặt nhựa xấu lèn tốt (\$/m)	Nâng cấp đã đầm lèn (\$/m)	Nâng cấp đã đầm lèn (\$/m)	Nâng cấp cấp phối tốt (\$/m)	Nâng cấp cấp phối xấu (\$/m)	Nâng cấp đường đất lèn (\$/m)	Khất phục mặt nhựa xấu lèn tốt (\$/m)	Nâng cấp đã đầm lèn (\$/m)	Nâng cấp cấp phối (\$/m)	Nâng cấp đường đất lèn (\$/m)					
435	5	28	52	53	98	200	53.700	57.550	53.000	55.300	242	4.804	7.950	11.060	23.858
363	8	53	98	72	133	0	46.800	49.900	45.800	-	351	7.485	9.389	0	17.225
365	42	43	80	70	130	0	51.850	55.525	51.000	-	2.152	8.830	10.200	0	19.181
545	5	54	100	105	198	85	49.200	52.600	48.200	50.200	248	8.100	14.508	4.267	27.122
226	22	36	66	35	65	0	55.000	58.975	54.400	-	1.210	8.133	5.440	0	12.783
140	15	9	16	35	65	0	52.500	56.200	51.800	-	788	1.405	5.180	0	7.373
87	31	20	36	0	0	0	51.630	55.025	-	-	1.588	3.081	0	0	4.669
183	31	18	34	35	65	0	49.750	53.200	48.800	-	1.555	2.766	4.880	0	9.201
36	23	0	0	5	8	0	46.800	-	48.600	-	1.083	0	583	0	1.676
249	24	35	65	44	81	0	47.750	50.950	46.800	-	1.158	5.095	5.850	0	12.103
328	5	43	80	70	130	0	46.400	49.450	45.400	-	232	6.082	9.080	0	15.394
2.958	210	338	629	523	971	285	-	-	-	-	10.804	51.583	73.070	15.327	150.583
275	4	48	88	5	10	120	63.500	68.350	63.400	66.300	254	9.298	951	7.956	18.457
604	22	104	194	8	15	261	82.750	87.525	82.600	85.450	1.349	20.122	1.440	17.082	39.994
375	33	95	178	25	47	0	47.800	50.800	46.800	-	1.559	13.718	3.355	0	18.630
1.233	58	246	458	38	72	381	-	-	-	-	3.162	43.134	5.746	25.038	77.081
227	45	18	34	46	85	0	46.000	49.000	45.000	-	2.070	2.548	5.850	0	10.468
28	23	2	3	0	0	0	58.390	62.050	-	-	1.343	310	0	0	1.653
139	16	12	23	31	57	0	46.200	49.225	45.200	-	739	1.723	3.978	0	6.440
226	32	33	61	35	65	0	46.800	49.675	45.600	-	1.491	4.669	4.560	0	10.721
95	14	11	20	18	33	0	46.000	49.000	45.000	-	621	1.510	2.250	0	4.380
53	25	9	17	1	1	0	50.030	53.250	48.600	-	1.226	1.385	98	0	2.708
233	15	49	91	7	13	58	48.465	51.625	47.350	49.400	739	7.228	947	2.865	11.779
318	27	37	70	36	66	80	46.000	49.000	45.000	47.000	1.219	5.243	4.590	3.760	14.812
132	25	24	44	14	25	0	46.000	49.000	45.000	-	1.127	3.332	1.755	0	6.214
166	15	49	91	4	7	0	54.260	57.700	52.800	-	627	8.078	581	0	9.486
55	16	14	25	0	0	0	46.000	49.000	-	-	725	1.911	0	0	2.638
1.668	251	258	479	190	352	138	-	-	-	-	12.127	37.948	24.608	8.823	81.308
900	65	176	328	0	0	331	47.900	51.125	-	49.000	3.125	25.787	0	16.219	45.111
146	26	0	0	30	55	35	49.050	-	48.150	50.250	1.288	0	4.093	1.759	7.139
394	16	36	68	22	42	212	47.300	50.450	46.350	48.400	733	5.146	2.986	10.261	19.106
210	13	36	66	0	0	95	47.900	51.125	-	49.000	823	5.215	0	4.655	10.492
319	7	0	0	60	112	140	47.650	-	46.700	48.750	310	0	8.032	6.825	15.187
450	18	37	69	71	132	123	47.650	50.850	46.700	48.750	670	5.390	9.480	5.996	21.738
2.419	145	285	529	163	341	936	-	-	-	-	6.848	41.518	24.572	45.715	118.752
133	11	11	20	16	31	44	47.450	50.625	46.500	48.550	522	1.569	2.188	2.138	6.413
268	50	31	58	0	0	129	50.200	53.675	-	51.500	2.497	4.777	0	8.644	13.918
246	18	0	0	41	75	112	47.250	-	46.300	48.350	851	0	5.371	5.415	11.637
390	11	11	20	41	75	233	47.500	50.675	46.550	48.600	511	1.520	5.400	11.324	18.754
226	5	2	4	25	47	143	47.900	51.125	46.950	49.000	240	307	3.380	7.007	10.934
155	13	13	24	12	23	70	47.150	50.300	46.150	48.150	589	1.861	1.615	3.371	7.42
207	10	6	11	21	39	120	46.550	49.625	45.550	47.550	454	844	2.733	5.706	9.736
84	7	4	7	6	14	45	46.800	49.900	45.800	47.800	328	499	1.008	2.151	3.985
1.708	124	77	143	164	304	896	-	-	-	-	5.991	11.377	21.692	43.753	82.814
57	57	0	0	0	0	0	87.300	-	-	-	4.998	0	0	0	4.998
232	42	0	0	53	99	38	46.000	-	45.000	47.000	1.932	0	6.840	1.786	10.558
233	26	0	0	24	45	138	46.400	-	45.400	47.400	1.183	0	3.133	6.541	10.857
99	9	9	18	7	14	42	46.150	49.175	45.150	47.150	404	1.328	948	1.980	4.660
446	31	0	0	48	90	277	46.600	-	45.600	47.600	1.456	0	8.293	13.185	20.934
1.067	165	9	78	133	247	485	-	-	-	-	8.973	1.328	17.214	23.493	52.007
334	10	0	15	35	65	201	53.150	56.950	52.400	54.650	505	1.310	5.240	10.985	18.039
549	11	1	3	34	83	437	49.900	53.350	49.000	51.100	581	213	4.753	22.331	27.858
865	3	30	57	90	168	517	49.900	53.350	49.000	51.100	150	4.641	12.642	26.419	43.852
273	8	13	25	27	49	151	53.350	57.175	52.600	54.850	440	2.173	3.998	8.282	14.893
2.021	32	53	99	186	345	1.306	-	-	-	-	1.658	8.337	26.833	66.016	104.642
336	18	0	0	111	207	0	87.300	-	84.000	-	1.593	0	26.712	0	28.305
25	4	6	12	1	2	0	87.300	92.500	84.000	-	327	1.665	252	0	2.244
202	14	19	15	47	87	0	87.300	92.500	84.000	-	1.244	4.995	11.256	0	17.495
157	17	0	0	35	65	40	87.300	-	84.000	87.000	1.440	0	8.400	3.480	13.320
156	1	7	13	35	65	35	87.300	92.500	84.000	87.000	44	1.850	8.400	3.045	13.339
279	0	12	22	20	36	189	-	92.500	84.000	87.000	0	3.145	4.704	16.423	24.292
121	2	0	0	42	77	0	87.300	-	84.000	-	196	0	9.996	0	10.192
103	3	4	8	18	33	38	37.300	92.500	84.000	87.000	218	1.110	4.201	1.366	6.834
128	1	9	18	11	20	70	37.300	92.500	84.000	87.000	44	2.498	2.000	2.000	11.151
52	1	4	7	7	13	21	37.300	92.500	84.000	87.000	109	925	1.680	1.827	4.541
116	1	9	16	14	26	50	87.300	92.500	84.000	87.000	14	2.313	3.360	4.350	10.065
114	1	11	20	29	54	7	37.300	92.500	84.000	-	09	2.775	6.972	0	10.654
1.788	62	81	150	369	684	443	-	-	-	-	5.769	21.275	88.452	38.541	151.637
14.879	1.046	1.348	2.503	1.786	3.316	4.880	-	-	-	-	55.830	216.497	281.986	256.509	820.822

228
244

NHU CẦU ĐẦU TƯ ĐƯỜNG NÔNG THÔN

Phát triển hệ thống đường tỉnh (tiếp theo)

Kích bản 3: 100% đường tỉnh đạt tiêu chuẩn tốt, mặt nhựa (tiếp theo)

Tình trạng thu được và loại mặt đường tỉnh			Chi số		
mặt nhựa tốt (km)	đá dăm tốt (km)	cấp phối tốt (km)	chi phí đầu tư bình quân mỗi tỉnh (\$'000)	Tỷ lệ chi phí trên GDP hàng năm	Chi phí trên đầu người (\$)
448	0	0		0.58	47.3
385	0	0		0.25	28.7
389	0	0		0.37	37.9
560	0	0		0.28	43.7
292	0	0		0.31	25.7
185	0	0		0.10	13.3
179	0	0		0.03	9.0
277	0	0		0.46	32.7
106	0	0		0.01	2.2
322	0	0		0.08	10.5
343	0	0		0.11	11.2
3,586	0	0	13,689	0.15	26.4
207	0	0		0.31	39.5
668	0	0		0.70	55.3
473	0	0		0.25	29.4
1,428	0	0	25,694	0.40	42.2
362	0	0		0.01	10.1
97	0	0		0.00	1.5
187	0	0		0.02	3.0
322	0	0		0.11	10.7
135	0	0		0.04	5.0
126	0	0		0.01	1.6
279	0	0		0.13	14.5
395	0	0		0.06	9.3
205	0	0		0.05	6.0
212	0	0		0.04	5.7
102	0	0		0.03	3.6
2,422	0	0	7,391	6.03	5.9
1,098	0	0		0.11	14.3
225	0	0		0.02	2.8
440	0	0		0.13	15.1
249	0	0		0.13	15.0
338	0	0		0.26	33.1
505	0	0		0.17	28.8
2,853	0	0	19,792	0.18	13.3
166	0	0		0.04	31.8
417	0	0		0.09	12.0
300	0	0		0.10	10.5
422	0	0		0.10	15.8
241	0	0		0.13	17.8
192	0	0		0.04	12.3
236	0	0		0.09	13.8
105	0	0		0.05	11.0
2,079	0	0	10,352	0.07	13.9
229	0	0		0.00	3.7
358	0	0		0.07	13.1
309	0	0		0.02	7.7
125	0	0		0.01	10.1
540	0	0		0.09	19.0
1,561	0	0	8,688	0.01	10.1
362	0	0		0.52	87.0
583	0	0		0.30	44.0
874	0	0		0.19	40.5
298	0	0		0.11	27.5
2,117	0	0	26,184	0.21	42.4
391	0	0		0.10	25.3
36	0	0		0.01	1.7
245	0	0		0.05	10.6
206	0	0		0.05	8.9
157	0	0		0.08	14.1
279	0	0		0.12	19.1
128	0	0		0.03	9.1
110	0	0		0.03	5.9
129	0	0		0.07	12.0
56	0	0		0.02	4.4
117	0	0		0.09	16.7
118	0	0		0.04	11.1
1,972	0	0	12,803	0.05	11.1
18,018	0	0	13,456	0.06	13.9