

NGHIÊN CỨU CHIẾN LƯỢC GIAO THÔNG NÔNG THÔN
BÁO CÁO CUỐI CÙNG - TẬP 2

TÀI LIỆU 5
BẢO TRÌ ĐƯỜNG NÔNG THÔN

5368-5

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 xóa 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. TẦM QUAN TRỌNG CỦA VIỆC BẢO TRÌ ĐƯỜNG NÔNG THÔN	3
1.1 Bảo trì có kế hoạch: duy trì khả năng tiếp cận của tuyến đường đã được cải tạo	3
1.2 Bảo trì theo kế hoạch là có hiệu quả về mặt chi phí	4
1.3 Sự cần thiết phải tạo lập 'thói quen bảo trì'	6
2. BẢO TRÌ THEO KẾ HOẠCH: CÁC ĐỊNH NGHĨA VÀ CHI PHÍ	8
2.1 Định nghĩa công tác bảo trì theo kế hoạch	8
2.2 Các chi phí cho công tác bảo trì theo kế hoạch	11
3. HIỆN TRẠNG CỦA VIỆC BẢO TRÌ ĐƯỜNG NÔNG THÔN	15
3.1 Hệ thống đường nông thôn có thể bảo trì	15
<i>Hệ thống đường nông thôn</i>	15
<i>Những tuyến đường nông thôn có thể bảo trì</i>	15
3.2 Trách nhiệm quản lý việc bảo trì đường nông thôn	18
3.3 Góc độ kỹ thuật của công tác bảo trì đường nông thôn	20
<i>Quy trình hiện hành</i>	20
<i>Tiêu chuẩn thiết kế đường nông thôn</i>	21
3.4 Cấp vốn cho bảo trì đường nông thôn	23
<i>Các nguồn vốn và việc phân bổ ngân sách cho bảo trì đường tỉnh</i>	23
<i>Các nguồn vốn và việc phân bổ ngân sách cho bảo trì đường huyện và xã</i>	23
<i>Các nguồn vốn hiện có cho công tác bảo trì đường nông thôn theo kế hoạch</i>	24
<i>Những khác biệt theo khu vực</i>	26
<i>Quỹ đường bộ</i>	26
4. THIẾT LẬP CÔNG TÁC BẢO TRÌ THEO KẾ HOẠCH	27
4.1 Giới thiệu	27
4.2 Quản lý mạng lưới đường nông thôn	27
4.3 Xây dựng công tác bảo trì theo kế hoạch	30
<i>Tạo 'thói quen bảo trì theo kế hoạch'</i>	30
<i>Xây dựng năng lực và quyền hạn công tác bảo trì theo kế hoạch</i>	31
<i>Sự tham gia của người dân vào việc quản lý bảo trì</i>	34
4.4 Nhiệm vụ quản lý của Bộ GTVT	35
5. KẾT LUẬN	37

**PHỤ LỤC 1: CẤP VỐN CHO VIỆC BẢO TRÌ THEO KẾ HOẠCH ĐƯỜNG HUYỆN
VÀ ĐƯỜNG XÃ Ở MỘT TỈNH 'ĐIỂN HÌNH'**

Bảng 1:	Ước tính chi phí cho công tác bảo trì đường theo kế hoạch	13
Bảng 2:	Ước tính chi phí bảo trì trong suốt thời gian phục vụ và Chi phí đầu tư ban đầu	14
Bảng 3:	Ước tính số km đường nông thôn có thể bảo trì	16
Bảng 4:	Ước tính khả năng bảo trì đường nông thôn theo vùng	17
Bảng 5:	Nguồn vốn và việc sử dụng vốn cho đường huyện và đường xã	24
Bảng 6:	Các nguồn vốn hiện có cho việc bảo trì theo kế hoạch	25
Hình 1:	Lợi ích của việc thực hiện bảo trì theo kế hoạch	5
Hình 2:	Các định nghĩa về bảo trì theo kế hoạch	10
Hình 3:	Đặc điểm của tiêu chuẩn bảo trì đường nông thôn của Bộ GTVT	22
Hình 4:	Quản lý mạng lưới đường nông thôn	29

LỜI MỞ ĐẦU

Chương trình đầu tư khôi phục nâng cấp đường nông thôn đang triển khai nên được tiến hành đồng thời với một sáng kiến quốc gia về việc hình thành thói quen bảo trì theo kế hoạch.

Tài liệu số 1 nhấn mạnh tầm quan trọng của công tác bảo trì theo kế hoạch có hiệu quả như một nhân tố thiết yếu để tiếp tục đầu tư phát triển hệ thống đường bộ nông thôn nhằm duy trì được mức độ dịch vụ và luồng lợi nhuận từ việc sử dụng các tuyến đường đã được cải thiện. Tài liệu số 2 xem xét những bố trí về tạo vốn và thể chế đối với chuyên ngành giao thông nông thôn bao gồm cả công tác bảo trì. Tài liệu số 3 chỉ rõ các căn cứ giới thiệu quy hoạch mạng lưới giao thông nông thôn. Tài liệu số 4 đề xuất các tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp cho đường nông thôn có xem xét đến khả năng bảo trì trong tương lai.

Tài liệu này tập trung vào việc thiết lập công tác bảo trì đường nông thôn theo kế hoạch, có hiệu quả. Tài liệu cũng đưa ra minh chứng cho việc thiết lập, phân tích hiện trạng, xác định những trở ngại cần phải được chỉ rõ với những kiến nghị cho phương hướng tiếp theo. Công tác quản lý bảo trì đường là một lĩnh vực quan trọng trong việc xây dựng năng lực và tăng cường thể chế ở cả cấp địa phương và quốc gia nhằm đạt được quản lý hiệu quả hơn đối với chuyên ngành giao thông nông thôn. Đây cũng chính là chủ đề của tài liệu số 6.

Phần đầu của tài liệu này (Chương 1 và 2) bàn về tầm quan trọng và những hiệu quả của việc bảo trì đường nông thôn theo kế hoạch, có xem xét đến điều kiện khí hậu và địa hình của Việt Nam, và khảo sát sự hiệu quả về mặt chi phí từ công tác này. Hai chương này đề xuất các định nghĩa đã được thông qua ở Việt Nam cho các hạng mục khác nhau của công tác bảo trì theo kế hoạch. Phần này giới thiệu một phương pháp đơn giản để dự báo chi phí bảo trì tại các cấp hệ thống và mạng lưới như là một căn cứ để phân tích kinh tế và tài chính.

Chương 3 phân tích hiện trạng đường nông thôn. Chương này dự tính phạm vi của hệ thống đường nông thôn có thể bảo trì bao gồm cả những khác biệt theo vùng. Chương này tổng hợp lại những hạn chế gây ra bởi cách thức quản lý hiện nay đồng thời xem xét các quy trình hiện có trong việc tiến hành bảo trì đường nông thôn, được xem là trọng việc chữa trị hơn là phòng ngừa. Việc phân tích các nguồn vốn hiện có và quá trình tạo vốn ở địa phương rút ra kết luận rằng sự thiếu hụt nguồn vốn không phải là trở ngại chính trong việc thiết lập công tác bảo trì đường nông thôn theo kế hoạch. Hơn nữa, việc cần làm là phải phân phối các nguồn vốn hiện có để duy trì đường trong điều kiện tốt đồng thời với việc tiếp tục đầu tư khôi phục và nâng cấp những tuyến đường khác.

Phần cuối cùng của tài liệu (chương 4 và chương 5) trình bày những phát hiện và đề nghị cần thiết cho những sáng kiến mang tính quốc gia nhằm thiết lập công tác bảo trì đường nông thôn theo kế hoạch, có hiệu quả. Phần này đặt ra vấn đề là công tác

bảo trì nên được hoà nhập vào hệ thống quản lý và quy hoạch mạng lưới giao thông nông thôn. Phần này khảo sát sự phát triển của năng lực quản lý công tác bảo trì, bao gồm cả vai trò của Bộ GTVT và chính quyền địa phương, nhấn mạnh tầm quan trọng của sự tham gia và sự cần thiết để tạo nên một "thói quen bảo trì".

Phần Kết luận tổng kết các phát hiện và các kiến nghị cho phương hướng tiếp theo, nhấn mạnh tầm quan trọng của sự ủng hộ trước sau như một và hợp tác từ phía các nhà tài trợ cho sự khởi đầu mang tính quốc gia.

1. TẦM QUAN TRỌNG CỦA VIỆC BẢO TRÌ ĐƯỜNG NÔNG THÔN

1.1 Bảo trì có kế hoạch: Duy trì khả năng tiếp cận của những tuyến đường đã được cải tạo

Cải thiện tình trạng và chất lượng của hệ thống đường nông thôn để phương tiện vận tải có thể hoạt động hiệu quả hơn, trong mọi điều kiện thời tiết là cực kỳ quan trọng đối với công cuộc xóa đói, giảm nghèo và phát triển nông thôn. Đường nông thôn sau khi nâng cấp sẽ giúp người dân nông thôn có thể tiếp cận tốt hơn với hàng hóa, dịch vụ và các cơ sở bằng cách làm cho việc đi lại của nhân dân và vận tải hàng hóa trở nên dễ hơn, nhanh hơn, dễ dàng hơn và tin cậy hơn.

Chi phí chủ yếu của việc cung cấp một hệ thống giao thông được cải thiện là việc khôi phục tình trạng đường nông thôn tốt trong mọi điều kiện thời tiết và nâng cấp một số tuyến lựa chọn đạt tiêu chuẩn kỹ thuật cao hơn. Song việc đầu tư khôi phục nâng cấp đường chỉ là khởi điểm của một quá trình quản lý liên tục và những chi phí thường xuyên đối với mạng đường nông thôn nhằm duy trì được mức độ tiếp cận đã được cải thiện đó.

Tất cả các tuyến đường bị hư hỏng "thông thường" do tác động của thời tiết khí hậu và lưu lượng vận tải, đặc biệt là đối với những đường có lưu lượng xe lớn. Như đã xem xét ở tài liệu số 1, số lượng đường nông thôn có lưu lượng xe lớn ở Việt Nam, nhìn chung, không nhiều. Tuy nhiên, điều kiện thời tiết khí hậu lại rất khắc nghiệt. Một cách đơn giản có thể miêu tả Việt Nam là một vùng đất dốc từ Tây sang Đông với các con sông đổ ra biển rộng lớn nên hàng năm thường phải hứng chịu một lượng mưa lớn với cường độ cao. Kết quả là do có dòng chảy đổ từ sườn cao Đông Tây ngang qua lãnh thổ xuống vùng đất dốc gây ra một vài khu vực bị ngập lụt theo mùa. Thêm vào đó một số khu vực ven biển thường bị ảnh hưởng của bão và áp thấp nhiệt đới. Với điều kiện địa lý và khí hậu bất lợi như vậy, việc không quan tâm bảo trì đường nông thôn sau khi hoàn thành công tác khôi phục, nâng cấp sẽ dẫn đến kết quả là đường sẽ ngày càng bị phá hoại và bị phá hoại rất nhanh:

Tác hại của việc không bảo trì đường bộ

- Nếu mũi luyên và mặt đường cấp phối không được bảo trì thì nước sẽ bị đọng trên mặt đường, dưới tác dụng của xe cộ qua lại sẽ lạo thành các vết bánh xe và ổ gà lớn.
- Nếu ổ gà và các rạn nứt trên mặt đường nhựa không được sửa chữa kịp thời thì các vết nứt sẽ ngày một rộng ra đến khi nước mưa ngấm vào và gây ra hư hỏng lớn lớp móng trên và móng dưới.
- Nếu các vết xói nhỏ do mưa trên vai đường và dốc không được xử lý thì các vết xói sẽ ngày một to ra cho đến khi toàn bộ mặt đường bị xói lở.
- Nếu các công trình thoát nước dọc và ngang đường không được khơi thông đất đá hay các chướng ngại vật thì nước sẽ tràn lại lên đường gây ra các hư hỏng lớn.

Mục đích của công tác bảo trì theo kế hoạch là nhằm giảm thiểu mức độ hư hỏng của đường, và tránh cho đường không bị rơi vào tình trạng không thể sửa chữa được, thông qua các việc làm theo thời gian để ngăn chặn những hư hỏng mới xảy ra và khắc phục các sự cố nhỏ trước khi những hư hỏng nhỏ này có thể phát triển thành những hư hỏng lớn. Mục tiêu của bảo trì là phòng ngừa các hư hỏng hơn là sửa chữa các hư hỏng. **Việc sửa chữa một tuyến đường bị hư hỏng hoàn toàn khác với việc áp dụng bảo trì theo kế hoạch để duy trì chúng ở tình trạng tốt.**

Hình 1 so sánh theo thời gian tình trạng của một tuyến đường được bảo trì theo kế hoạch với cũng tuyến đường đó nếu cứ để mặc cho hư hỏng tới khi cần phải sửa chữa lớn. Phần gạch sọc cho thấy các thiệt hại về tiếp cận do đường không được bảo trì.

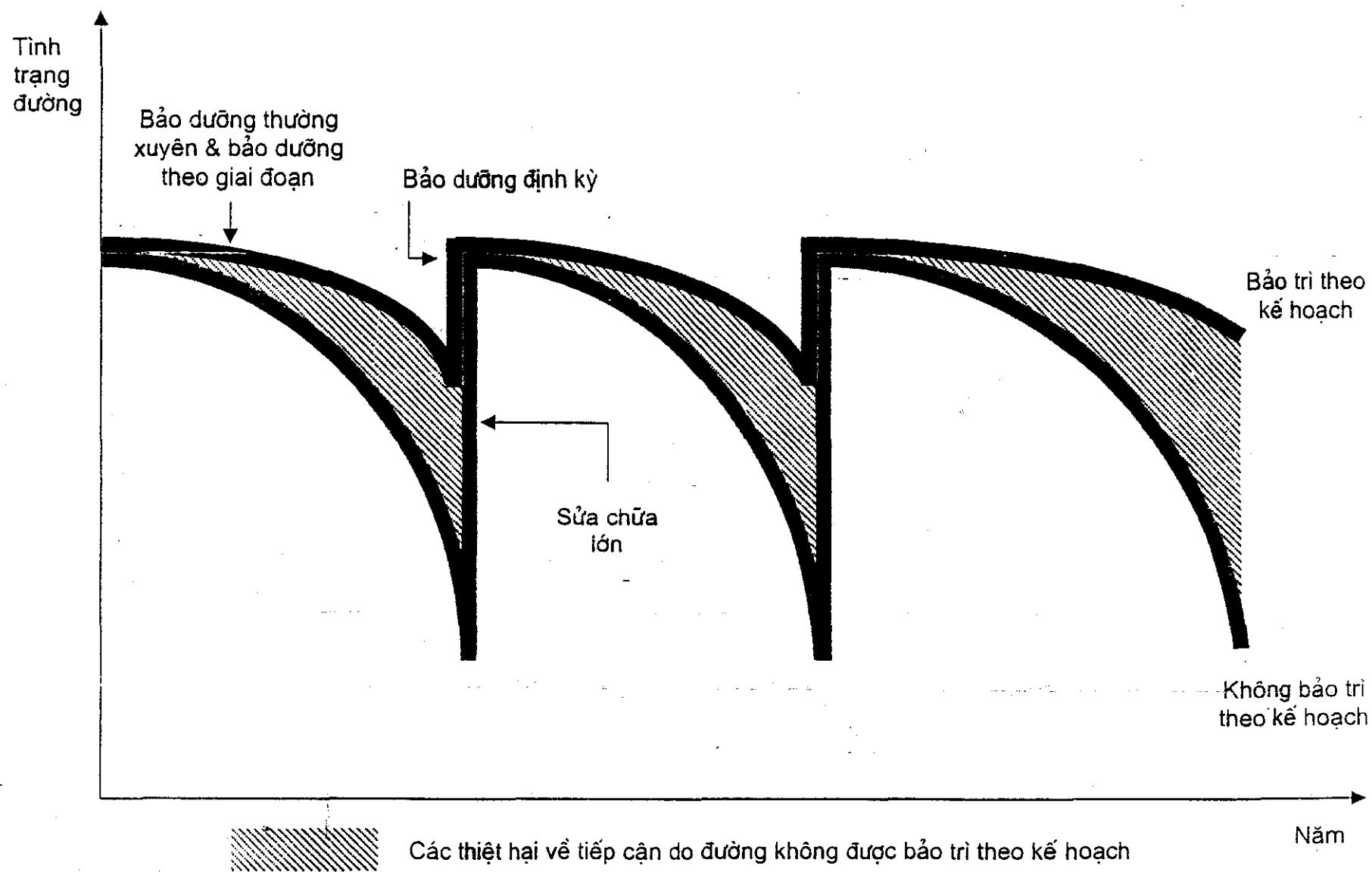
Công tác bảo trì theo kế hoạch là rất cần thiết để:

1. Duy trì mức độ phục vụ đã được cải thiện của những con đường sau khi khôi phục, nâng cấp.
2. Duy trì lợi ích và tác động tích cực của việc tiếp cận bằng đường bộ đã được cải thiện đến điều kiện sống về kinh tế - xã hội của người dân nông thôn.
3. Tránh lãng phí các nguồn lực vốn rất hạn chế bởi các thiệt hại do các khoản đầu tư thiếu chín chắn.

1.2 Bảo trì theo kế hoạch là có hiệu quả về mặt chi phí

Việc bảo trì theo kế hoạch đường chính là sử dụng hiệu quả các nguồn lực:

- Ví dụ trong Hình 1, tổng chi phí bảo trì theo kế hoạch hàng năm trong toàn bộ thời gian phục vụ của tuyến đường sẽ nhỏ hơn tổng chi phí đầu tư mấy năm một lần cho việc sửa chữa và tái xây dựng tuyến đường không được bảo trì hàng năm. Vì vậy, bảo trì đường theo kế hoạch sẽ tiết kiệm hơn trong thời gian dài, đồng thời cũng tạo ra lợi ích to lớn hơn bởi đường sẽ có mức độ tiếp cận tốt hơn.



Hình 1: Lợi ích của việc thực hiện bảo trì theo kế hoạch

- Cần kiến nghị rằng ưu tiên đầu tư cho đường nông thôn Việt Nam nên tập trung vào việc xây dựng một hệ thống đường cơ bản, đi lại được trong mọi điều kiện thời tiết với chi phí nhỏ nhất, và với tiêu chuẩn kỹ thuật sao cho đường có thể bảo trì được¹. Điều này có nghĩa là phần lớn đường nông thôn sẽ rải mặt cấp phối, cùng với một cơ chế bảo trì theo kế hoạch, việc đầu tư đường theo các tiêu chí trên sẽ đạt được chi phí nhỏ nhất cho toàn bộ thời gian phục vụ của các tuyến đường nông thôn có lượng xe lưu thông thấp (chi phí đầu tư xây dựng + chi phí bảo trì).
- Có rất nhiều địa phương mong muốn nâng cấp đường nông thôn thành các đường được rải mặt, đặc biệt thích được rải mặt nhựa hoặc mặt bê tông xi măng. Một lý do được đưa ra là nếu vậy thì sẽ giải quyết được vấn đề bảo trì. **Cần nhấn mạnh một điều là tất cả các loại đường nông thôn đều yêu cầu bảo trì theo kế hoạch, bất kể mặt đường gì, đặc biệt với điều kiện thời tiết và khí hậu ở Việt Nam.** Mặt đường yêu cầu bảo trì nhằm giải quyết những hư hỏng nhỏ trước khi chúng phát triển thành những hư hại lớn đòi hỏi sửa chữa tốn kém hơn. Ngoài mặt đường, công việc bảo trì vai đường, lề đường và các công trình thoát nước trên đường là rất cần thiết cho tất cả các loại đường nhằm tránh cho chúng những hư hại gây nên bởi mưa lớn và lũ theo mùa. Đầu tư rải mặt nhựa đất tiền cho những tuyến đường nông thôn có lưu lượng phương tiện qua lại thấp nhằm hạn chế sự cần thiết của công tác bảo trì sẽ không giải quyết được vấn đề và là cách sử dụng kém hiệu quả nguồn vốn hiếm hoi.
- Một lập luận khác còn mạnh mẽ hơn nhiều là cần nâng cấp rải mặt các tuyến đường nông thôn có lượng xe nặng cao hơn, gây hư hỏng đường nhiều hơn. Ở những nơi có lưu lượng xe như vậy, nếu là đường cấp phối sẽ cần phải có sự bảo trì rất thường xuyên. Cho nên trong trường hợp này, nếu xây dựng đường được rải mặt hay đường nhựa sẽ có chi phí trong toàn bộ thời gian phục vụ của đường nhỏ hơn (bao gồm cả chi phí đầu tư và chi phí bảo trì), và việc đầu tư sẽ đem lại tỷ lệ nội hoàn kinh tế cao.
- Việc áp dụng rộng rãi công tác bảo trì theo kế hoạch sẽ giải phóng được nguồn lực bổ sung, dành để đầu tư thêm cho việc khôi phục và nâng cấp đường, bởi vì về lâu dài sẽ tiết kiệm được tiền. Như vậy, nó có thể đẩy nhanh sự phát triển toàn diện hệ thống đường nông thôn, đem lại lợi ích to lớn hơn, cho nhiều người dân nông thôn hơn. Nếu đường không được bảo trì theo kế hoạch, các lợi ích của việc tiếp tục đầu tư cho đường nông thôn sẽ bị giảm đi rất nhiều bởi những hư hỏng cùng lúc của các con đường khác vừa được cải thiện.

1.3 Sự cần thiết phải tạo lập "Thói quen bảo trì"

Có vài lý do giải thích tại sao bảo trì lại có xu hướng bị bỏ qua:

- Về mặt kỹ thuật, việc bảo trì đơn giản hơn nhiều so với việc thiết kế và xây dựng các tuyến đường và các cây cầu.
- Kết quả của công tác bảo trì cũng khó nhận thấy hơn. Việc hoàn thành xây dựng một cây cầu mới hay một tuyến đường thấm nhập nhựa mới có thể nhận thấy thành quả rất rõ. Việc bảo trì liên tục thành công một tuyến đường làm cho người sử dụng đường không nhìn thấy rõ, đơn giản là vì đường vẫn duy trì ở tình trạng tốt.

¹ Căn cứ cho vấn đề này được giới thiệu trong tài liệu số 1 và 2. Các tiêu chuẩn kỹ thuật riêng đã được khảo sát trong tài liệu số 4, có bao gồm cả so sánh chi tiết về chi phí trong suốt thời gian phục vụ của các loại mặt đường khác nhau.

- Trong quá trình phân bổ các nguồn vốn rất hạn chế hàng năm, nên ưu tiên chi phí, đầu tư còn rất hạn hẹp, cho các tuyến đường đã ở trong tình trạng tốt và cung cấp dịch vụ tốt, trong khi luôn có những đòi hỏi lớn cho đầu tư mới để cải tạo những tuyến đường xấu

Yêu cầu hình thành "Thói quen bảo trì" đối với các kỹ sư, những người lập kế hoạch và quan chức ở tỉnh là:

- i) đánh giá cao tầm quan trọng và lợi ích của việc giữ gìn tình trạng tốt của tuyến đường;
- ii) hiểu được rằng việc bảo trì đường bộ có hiệu quả cũng chính là sử dụng các nguồn lực hạn hẹp có hiệu quả;
- iii) đánh giá hoạt động của tuyến không chỉ là việc hoàn thành xây dựng mới mà phải thông qua mức độ phục vụ ngày càng được cải thiện của mạng đường nông thôn (mà việc đầu tư ban đầu và quản lý công tác bảo trì mang lại).

2. BẢO TRÌ THEO KẾ HOẠCH: CÁC ĐỊNH NGHĨA VÀ CHI PHÍ

2.1 Định nghĩa công tác bảo trì theo kế hoạch

Không thể áp dụng bảo trì theo kế hoạch cho các tuyến đường bị hư hỏng nghiêm trọng, ở trong tình trạng xấu hoặc yếu kém. Trước tiên, các tuyến đường phải được đầu tư sửa chữa lớn, khôi phục hoặc nâng cấp để trả lại tình trạng "có thể bảo trì được" cho tuyến đường. Công tác bảo trì theo kế hoạch có thể và phải được áp dụng cho mọi loại đường, kể cả đường đất ở tình trạng tốt hay trung bình. Trong trường hợp đường đất thì sẽ duy trì mức độ phục vụ hiện tại cho tới khi có đủ vốn đầu tư để tiến hành cho việc rải mặt.

Các nhiệm vụ cụ thể của công tác bảo trì theo kế hoạch thay đổi tùy thuộc vào tiêu chuẩn kỹ thuật, hồ sơ thiết kế tuyến và loại mặt đường. Tần suất, thời gian và mức độ của nhiệm vụ còn phụ thuộc vào điều kiện thời tiết và địa hình cũng như đặc điểm của luồng vận tải trên tuyến đường.

Không có định nghĩa nào về tiêu chuẩn bảo trì được áp dụng chung. Đối với các tuyến đường nông thôn Việt Nam thì định nghĩa để xác định công tác bảo trì theo kế hoạch khi so sánh 3 tiêu chí: thường xuyên, định kỳ và định kỳ là thích hợp. Định nghĩa sau cũng rất quan trọng:

- i) phân biệt giữa bảo trì mặt đường với bảo trì các thành phần khác của đường;
- ii) tập trung vào loại công tác bảo trì bao gồm cả việc giữ cho các công trình thoát nước ngang, cầu, cống và ngầm ở trong tình trạng tốt.

Định nghĩa về ba tiêu chí của công tác bảo trì theo kế hoạch (xem hình 2) là sự cần thiết trong việc lên kế hoạch và giám sát việc bảo trì đường vì những phần việc trên có tần suất công việc, chi phí và yêu cầu kỹ thuật khác nhau và có thể đòi hỏi việc thực hiện và bố trí sắp xếp hình thành hợp đồng khác nhau:

- Bảo trì thường xuyên là một công việc được tiến hành liên tục, trong suốt cả năm. Bảo trì thường xuyên nên bắt đầu ngay sau khi việc khôi phục hay nâng cấp đường được hoàn tất. Một số công việc, như khơi thông cống rãnh, có thể chỉ phải làm theo mùa. Mục đích của bảo trì thường xuyên là nhằm ngăn chặn, tránh xảy ra các hư hỏng bằng cách giữ cho công trình thoát nước dọc và ngang đường ở trong tình trạng tốt, xử lý các hư hỏng nhỏ của lòng đường và nền đường. Chi phí cho bảo trì thường xuyên thấp và lực lượng lao động địa phương có thể đảm nhận công việc này. Công tác bảo trì thường xuyên không phân biệt loại mặt đường và là cơ sở cần thiết để duy trì tình trạng tốt của đường hiệu quả về mặt chi phí.
- Bảo trì định kỳ được thực hiện riêng cho mặt đường và mục đích của nó cũng mang tính ngăn chặn: sửa chữa kịp thời các hư hỏng của mặt đường, ngoài phạm vi của bảo trì thường xuyên, trước khi chúng trở thành những hư hỏng lớn. Tần suất yêu cầu của bảo trì định kỳ phụ thuộc vào tiêu chuẩn mặt đường, chất lượng xây dựng, luồng vận tải, điều kiện khí hậu và vào kết quả của công tác bảo trì thường xuyên. Tần suất tối đa là 2-3 lần trong 1 năm, nhưng đối với hầu hết đường nông thôn, tần suất này thấp hơn nhiều. Cần phải kiểm tra thường xuyên các tuyến

đường, như một phần của hệ thống quản lý bảo trì để kịp thời xác định nhu cầu bảo trì định kỳ.

- Thậm chí ngay cả khi đã thực hiện tốt công tác bảo trì thường xuyên mang tính ngăn chặn và bảo trì định kỳ, tất cả các tuyến đường vẫn sẽ ngày càng bị hư hỏng theo thời gian, do đó sau một vài năm cần thiết phải **bảo trì theo chu kỳ** để trả lại hiện trạng ban đầu cho tuyến đường. Nhiệm vụ chủ yếu là rải lại lớp mặt hoặc vá mặt đường. Lý tưởng nhất là bảo trì theo chu kỳ phải được tiến hành trước khi mức độ hư hỏng của đường bắt đầu tăng nhanh.

Hình 2: Các định nghĩa về bảo trì theo kế hoạch

BẢO TRÌ THƯỜNG XUYỀN	
Mục đích:	Xử lý tất cả các hư hỏng nhỏ của mặt hay nền đường và giữ cho công trình thoát nước dọc và ngang đường hoạt động hiệu quả, nhằm ngăn chặn các hư hỏng do lưu lượng vận tải và khí hậu gây ra.
Tần suất:	Liên tục trong cả năm, một số hoạt động tiến hành theo mùa.
Nhiệm vụ:	<u>Đối với mặt đường</u> - vá các vết bánh xe và ổ gà trên các tuyến đường cấp phối và đường đất để duy trì độ mài mòn của đường. - vá lán và vá ổ gà trên các tuyến đường được rải mặt/rải nhựa. <u>Đối với các bộ phận khác của đường</u> - Bạt lề đường - Sửa chữa những hư hỏng nhỏ hay sự xói lở của ta-luy - Dọn cỏ và phát quang bụi rậm - Khơi thông và làm sạch các rãnh dọc và rãnh tháo nước - Lau chùi các biển báo <u>Đối với các công trình trên đường</u> - Làm sạch cầu và cửa cống - Dọn sạch đất đá, khơi thông dòng chảy
BẢO TRÌ ĐỊNH KỲ	
Mục đích:	sửa chữa các hư hỏng lớn hơn <u>trên mặt đường</u> ngoài phạm vi của bảo trì thường xuyên
Tần suất:	Tùy thuộc vào hiệu quả của công tác bảo trì thường xuyên, loại mặt đường và lưu lượng giao thông. Tần suất tối đa là 2-3 lần trong năm, thường không yêu cầu phải làm hàng năm.
Nhiệm vụ:	<u>Đối với đường không được rải mặt</u> - đắp thêm vật liệu, vá ổ gà và vết bánh xe - San nền, tưới nước và lu lèn <u>Đối với đường được rải mặt/rải nhựa</u> - Vá ổ gà, vá lán, lán lại các vết nứt, sửa chữa những hư hỏng của lề đường - Lán cục bộ lại mặt đường
BẢO TRÌ THEO CHU KỲ	
Mục đích:	Sửa chữa các hư hỏng không tránh khỏi của đường theo thời gian, ngay cả khi đã làm tốt công tác bảo trì thường xuyên và sửa chữa vừa.
Tần suất:	Vài năm 1 lần
Nhiệm vụ:	<u>Đường không rải nhựa:</u> - Rải lại lớp cấp phối - Rải lại lớp cấp phối đá dăm <u>Đường nhựa:</u> - Lán hoặc rải lại mặt <u>Các bộ phận khác:</u> - Đắp lại vai đường - Sơn lại các biển báo <u>Các công trình khác:</u> - Sơn lại, trát, trít lại các vết nứt, miết lại mạch

Các tuyến đường có thể bị hư hỏng ngoài dự kiến, như sự xói lở của nền đường, trượt đất hay hư hỏng về công trình thoát nước ngang đường, thường là do điều kiện khí hậu khắc nghiệt, xảy ra ngay cả khi có chế độ bảo trì đường theo kế hoạch một cách hiệu quả. Khi có những hư hỏng như vậy xuất hiện, phản ứng lập tức là đòi hỏi thực hiện một công việc gọi là **Bảo trì khẩn cấp**. Nhu cầu về công tác bảo trì khẩn cấp trên những tuyến đường cụ thể là điều không thể dự tính trước. Dù sao cần thận trọng, lập ra một khoản sự phòng hay dành riêng một khoản chi tiêu bất ngờ từ ngân sách đường bộ hàng năm cho việc bảo trì khẩn cấp ngoài dự kiến này, như một phần của hệ thống quản lý công tác bảo trì đường.

2.2 Các chi phí cho công tác bảo trì theo kế hoạch

Có nhiều yếu tố ảnh hưởng đến chi phí bảo trì theo kế hoạch cho mỗi tuyến đường. Trên thực tế, các chi phí sẽ được các cơ quan có trách nhiệm của địa phương dự toán hàng năm như một phần của hệ thống quản lý và lập kế hoạch bảo trì.

Dù sao đó là vấn đề quan trọng để có một thủ tục cho việc tạo nên những dự toán về chi phí bảo trì theo kế hoạch rõ ràng hơn ở mạng đường nông thôn và các cấp hệ thống. Bảng 1 đã chi tiết các thủ tục đã và đang được sử dụng trong Nghiên cứu chiến lược để tạo nên những dự toán chi phí bảo trì theo kế hoạch điển hình mà đã được ứng dụng để:

- Phân tích chi phí bảo trì và đầu tư trong suốt thời gian phục vụ (Tài liệu số 4);
- Đánh giá lợi ích của việc đầu tư đường nông thôn (Tài liệu số 3); và
- Đánh giá mức độ thoả đáng của ngân sách dành cho đường nông thôn hiện nay (xem Chương 3 tài liệu này)

Những giả định chủ yếu được trình bày trong mô hình như sau:

- i) bảo trì thường xuyên là chi phí tiêu chuẩn tính trên km bất kể mặt đường loại gì.
- ii) tần suất đặc trưng của bảo trì định kỳ và bảo trì theo chu kỳ căn cứ vào kinh nghiệm quốc tế có liên hệ với điều kiện và tiêu chuẩn của Việt Nam.
- iii) các chi phí cho bảo trì định kỳ và bảo trì theo chu kỳ liên quan đến chi phí đầu tư ban đầu cho việc rải mặt đường², chi phí này thay đổi theo loại địa hình.

Bảng 2 tổng kết tổng chi phí bảo trì theo kế hoạch dự tính trong 20 năm phục vụ của một tuyến đường, theo những loại mặt đường và dạng địa hình khác nhau, tính theo giá hiện hành. Bảng cũng so sánh những chi phí trên với chi phí đầu tư ban đầu của tuyến đường. Bảng này chỉ rõ:

- Chi phí bảo trì theo kế hoạch trong suốt thời gian phục vụ của đường mặt cấp phối và đá dăm là như nhau.
- Chi phí bảo trì theo kế hoạch trong suốt thời gian phục vụ của đường rải mặt nhựa cao hơn từ 15-20% so với đường rải mặt cấp phối hoặc đá dăm, tùy thuộc vào loại địa hình.
- Chi phí bảo trì theo kế hoạch trung bình hàng năm của một con đường chỉ tương xứng với một phần nhỏ của đầu tư ban đầu cho xây dựng, khôi phục hay nâng cấp đường:

² Ước tính chi phí xây dựng đường, bao gồm cả chi phí làm mặt đường, được trình bày trong Tài liệu số 4.

**Chi phí bảo trì bình quân năm
tính theo tỷ lệ % so với chi phí đầu tư**

Đường cấp phối	4,2-6,3%
Đường đá dăm	3,2-4,4%
Đường nhựa	3,0-3,8%

Bảng 1: Ước tính chi phí cho công tác bảo trì đường theo kế hoạch

Tất cả chi phí tính bằng US\$/km

	Đường cấp phối	Đường đá dăm	Đường nhựa
Chi phí ban đầu rải mặt đường (cho 1 km):			
Miền núi	3.223 US\$	7.476 US\$	12.821 US\$
Đất trung du canh tác nông nghiệp	3.055 US\$	7.087 US\$	12.143 US\$
Đất thấp, được tưới tiêu	3.024 US\$	7.014 US\$	12.022 US\$
Đồng bằng Châu thổ	5.674 US\$	13.860 US\$	23.625 US\$
Đất ven biển	2.593 US\$	6.016 US\$	10.290 US\$
Bảo trì thường xuyên			
Tần suất (năm)	liên tục	liên tục	liên tục
Giả định chi phí	chi phí tiêu chuẩn	chi phí tiêu chuẩn	chi phí tiêu chuẩn
Chi phí hàng năm cho 1 km	200 US\$	200 US\$	200 US\$
Bảo trì định kỳ			
Tần suất (năm)	1	3	5
Giả định chi phí	10% chi phí rải mặt	10% chi phí rải mặt	20% chi phí rải mặt
<u>Chi phí cho 1 km</u> Miền núi	323 US\$	748 US\$	2.564 US\$
Đất trung du canh tác nông nghiệp	306 US\$	709 US\$	2.429 US\$
Đất thấp, được tưới tiêu	303 US\$	701 US\$	2.404 US\$
Đồng bằng Châu thổ	587 US\$	1.386 US\$	4.725 US\$
Đất ven biển	259 US\$	602 US\$	2.058 US\$
Bảo trì theo chu kỳ			
Tần suất (năm)	4	8	10
Giả định chi phí	45% chi phí rải mặt	50% chi phí rải mặt	60% chi phí rải mặt
<u>Chi phí cho 1 km</u> Miền núi	1.450 US\$	3.738 US\$	7.693 US\$
Đất trung du canh tác nông nghiệp	1.375 US\$	3.544 US\$	7.286 US\$
Đất thấp, được tưới tiêu	1.361 US\$	3.507 US\$	7.213 US\$
Đồng bằng Châu thổ	2.645 US\$	6.930 US\$	14.175 US\$
Đất ven biển	1.167 US\$	3.008 US\$	6.174 US\$

Chú thích: Bảo trì thường xuyên được tiến hành liên tục, hàng năm đối với tất cả loại đường. Đối với đường cấp phối và đường nhựa, bảo trì định kỳ không được thực hiện trong các năm tiến hành bảo trì theo chu kỳ. Đối với đường đá dăm, bảo trì định kỳ được tiến hành vào năm thứ 3, 6 và lặp lại theo chu kỳ 3 năm một lần sau khi tiến hành bảo trì theo chu kỳ, có nghĩa là bảo trì định kỳ sẽ được thực hiện lại vào năm thứ 11 và 14.

Bảng 2 Ước tính chi phí bảo trì trong suốt thời gian phục vụ và chi phí đầu tư ban đầu

Tất cả chi phí tính bằng US\$/km

	Chi phí bảo trì trong suốt thời gian phục vụ				Chi phí đầu tư ban đầu
	Thương xuyên	Định kỳ	Theo chu kỳ	Tổng số	
Đường cấp phối					
Miền núi	3.800 US\$	4.835 US\$	5.801 US\$	14.436 US\$	18.278 US\$
Đất trung du canh tác nông nghiệp	3.800 US\$	4.583 US\$	5.499 US\$	13.882 US\$	14.715 US\$
Đất thấp, được tưới tiêu	3.800 US\$	4.536 US\$	5.443 US\$	13.779 US\$	11.575 US\$
Đồng bằng Châu thổ	3.800 US\$	8.811 US\$	10.573 US\$	23.184 US\$	20.407 US\$
Đất ven biển	3.800 US\$	3.890 US\$	4.667 US\$	12.357 US\$	12.510 US\$
Đường đá dăm					
Miền núi	3.801 US\$	2.990 US\$	7.476 US\$	14.266 US\$	23.190 US\$
Đất trung du canh tác nông nghiệp	3.800 US\$	2.835 US\$	7.087 US\$	13.722 US\$	19.372 US\$
Đất thấp, được tưới tiêu	3.800 US\$	2.806 US\$	7.014 US\$	13.620 US\$	16.184 US\$
Đồng bằng Châu thổ	3.800 US\$	5.544 US\$	13.860 US\$	23.204 US\$	29.630 US\$
Đất ven biển	3.800 US\$	2.406 US\$	6.016 US\$	12.222 US\$	16.463 US\$
Đường nhựa					
Miền núi	3.802 US\$	5.128 US\$	7.693 US\$	16.621 US\$	29.364 US\$
Đất trung du canh tác nông nghiệp	3.800 US\$	4.857 US\$	7.286 US\$	15.943 US\$	25.211 US\$
Đất thấp, được tưới tiêu	3.800 US\$	4.809 US\$	7.213 US\$	15.822 US\$	21.968 US\$
Đồng bằng Châu thổ	3.800 US\$	9.450 US\$	14.175 US\$	27.425 US\$	40.909 US\$
Đất ven biển	3.800 US\$	4.116 US\$	6.174 US\$	14.090 US\$	21.400 US\$

Ghi chú: Chi phí bảo trì trong suốt thời gian phục vụ được tính theo giá hiện hành
Chi phí đầu tư ban đầu được trích từ phân tích chi tiết trong tài liệu số 4

Cần nhấn mạnh rằng đối với đường cấp phối, mô hình chi phí được giới thiệu ở đây chỉ ứng dụng cho những nơi có lưu lượng xe nặng làm hư hỏng đường bộ tương đối thấp. Như đã lưu ý ở phần đầu, mặt đường cấp phối chịu tải trọng nặng kém so với những loại mặt đường đắt tiền hơn. Mô hình này giả định rằng những tuyến đường bộ có lưu lượng xe nặng cao sẽ được rải mặt đá dăm hoặc thậm chí nhập nhựa.

3. HIỆN TRẠNG CỦA VIỆC BẢO TRÌ ĐƯỜNG NÔNG THÔN

3.1 Hệ thống đường nông thôn có thể bảo trì

Hệ thống đường bộ nông thôn

Giao thông nông thôn được xác định ở tài liệu số 1 là "sự di chuyển của người dân và hàng hoá trong phạm vi huyện và xã". Hệ thống đường nông thôn "cốt yếu" được xác định gồm các đường huyện và đường xã. Tuy nhiên, ở nhiều huyện, các tuyến đường tỉnh cũng là các tuyến đường quan trọng trong mạng lưới đường nông thôn. "Các đường" thôn xóm không được xếp loại là những đường nội bộ trong xã, gồm đường nhỏ và đường mòn, nhưng rất quan trọng đối với việc đi lại hàng ngày của người dân nông thôn.

Quy mô, trạng thái và mức độ phân phối dịch vụ của hệ thống đường nông thôn đã được phân tích trong tài liệu số 1. Tóm lại, hệ thống đường nông thôn gồm có:

	Đường tỉnh:	18.000km
Các đường nông thôn	Đường huyện:	38.000km
"cốt yếu"	Đường xã:	47.000km
	"Đường" thôn xóm:	87.500km

Những tuyến đường nông thôn có thể bảo trì

Tình trạng của một tuyến đường, chứ không phải là loại mặt đường, quyết định cách thức bảo trì theo kế hoạch được áp dụng, nghĩa là liệu đường có bảo trì được không. Những vấn đề về sự sẵn có và độ tin cậy của số liệu, mà chỉ có thể được gửi đến qua việc chuẩn bị các kiểm kê chi tiết và các điều tra về tình trạng đường ở tất cả các tỉnh³, có nghĩa là các phân tích về hệ thống đường nông thôn "có thể bảo trì" trở nên không chính xác. Tuy nhiên những thông tin hiện có cũng đủ để kết luận rằng hiện nay phần lớn đường đều cung cấp mức độ phục vụ thấp.

Bảng 3⁴ trình bày tóm lược đánh giá tốt nhất về chiều dài mạng lưới đường nông thôn có thể bảo trì được hiện nay. Điều này giả định vào các tuyến đường được đánh giá đang ở trong tình trạng "tốt" hoặc "trung bình" là các tuyến đường có thể bảo trì được.

- Có khoảng 40% đường tỉnh, dưới 30% đường huyện và dưới 20% đường xã ở trong tình trạng có thể bảo trì theo kế hoạch.
- Kết hợp đường tỉnh, đường huyện và đường xã vào với nhau, thì hình thức bảo trì theo kế hoạch có thể được áp dụng cho khoảng 26.000 km đường nông thôn.

Bảng 4 tổng hợp số liệu về đường nông thôn có thể bảo trì theo khu vực kinh tế xã hội

³ Thảo luận trong tài liệu số 3

⁴ Phương pháp phân tích và cách giả định đã được trình bày trong phụ lục 2 - Quyển 2 của báo cáo này.

Bảng 3: Ước tính số km đường nông thôn có thể bảo trì

Loại mặt	Đường Tỉnh		Đường huyện		Đường Xã		Đường Thôn xóm	
	Chiều dài km	Số km có thể bảo trì km	Chiều dài km	Số km có thể bảo trì km	Chiều dài km	Số km có thể bảo trì km	Chiều dài km	Số km có thể bảo trì km
Nhựa	4,200	3,150	3,650	2,425	2,000	1,000	900	450
Đá dăm nước	3,800	1,330	5,350	1,600	4,200	850	2,600	500
Cấp phối	5,100	1,785	12,900	3,875	18,400	4,400	26,000	6,250
Đất	4,900	935	16,100	2,400	22,400	2,250	58,000	5,800
Tổng số	18,000	7,200	38,000	10,300	47,000	8,500	87,500	13,000

Ghi chú: Số liệu khách quan về tình trạng phân loại thấp hơn của đường nông thôn rất khó thực hiện trên toàn quốc. Trên cơ sở một vài nguồn số liệu, bao gồm cả những số liệu lấy từ nghiên cứu 12 tỉnh mẫu, giả định rằng:

- đối với đường nhựa 75% đường tỉnh, 67% đường huyện, và 50% đường xã và thôn xóm có thể bảo trì
- đối với đường đá dăm, 35% đường tỉnh, 30% đường huyện, 20% đường xã và thôn xóm trong tình trạng có thể bảo trì
- đối với đường cấp phối, 35% đường tỉnh, 30% đường huyện, 24% đường xã và thôn xóm trong tình trạng có thể bảo trì
- đối với đường đất, 20% đường tỉnh, 15% đường huyện, 10% đường xã và thôn xóm trong tình trạng có thể bảo trì

Bảng này đưa ra ước tính nói chung cao tương đối về mức độ có thể bảo trì của đường nông thôn có so sánh với một vài phân tích gần đây

Số liệu chi tiết xem trong phụ lục 2 quyển 2 của báo cáo này

Bảng 4: Ước tính khả năng bảo trì đường nông thôn theo vùng

Vùng	Đơn vị hành chính			Đường tỉnh		Đường huyện		Đường xã	
	Số tỉnh	Số huyện	Số xã	Chiều dài đường (km)	Chiều dài trên 1 tỉnh (km)	Chiều dài đường (km)	Chiều dài trên 1 huyện (km)	Chiều dài đường (km)	Chiều dài trên 1 xã (km)
Đông - Bắc	11	88	1,856	1,550	141	2,700	31	2,550	1.4
Tây - Bắc	3	26	515	525	175	530	20	240	0.5
Đồng bằng sông Hồng	11	79	1,921	1,225	111	1,865	24	2,100	1.1
Duyên hải Bắc Trung bộ	6	70	1,625	1,075	179	1,400	20	580	0.4
Duyên hải Nam Trung bộ	8	60	819	775	97	860	14	440	0.5
Đông - Bắc Nam bộ	6	34	445	725	121	860	25	140	0.3
Tây Nguyên	4	43	477	600	150	760	18	300	0.6
Đồng bằng sông Mê Kông	12	90	1,192	725	60	1,325	15	2,150	1.8
Việt Nam	61	490	8,850	7,200	118	10,300	21	8,500	1.0

Ghi chú: Số liệu trích từ Cơ sở dữ liệu giao thông nông thôn - Phụ lục 2 quyển 2 của báo cáo này

- Bình quân trong cả nước có khoảng
120 km đường tỉnh có thể bảo trì tính cho mỗi tỉnh
20 km đường huyện có thể bảo trì tính cho mỗi huyện
1 km đường xã có thể bảo trì tính cho mỗi xã
- Các tỉnh ở khu vực Duyên hải Bắc Trung bộ, Tây Bắc, Tây Nguyên và Đông Bắc có chiều dài đường tỉnh có thể bảo trì cao nhất. Đó là những khu vực nghèo, dân cư thưa thớt và có mạng lưới đường tỉnh rộng khắp nhưng kém phát triển. Việc áp dụng bảo trì theo kế hoạch đối với các tuyến đường bộ trong khu vực này là rất quan trọng, giữ đường ở tình trạng tốt hoặc trung bình để duy trì được mức độ phục vụ đến các khu vực nông thôn nghèo hơn.
- Ngược lại các tỉnh ở Đồng bằng sông Hồng đông dân có chiều dài đường tỉnh nhỏ hơn nhưng phát triển hơn. Việc đầu tư nên được thông qua bảo trì theo kế hoạch để tiếp tục giao thông hiệu quả nhằm thúc đẩy kinh tế phát triển.
- Chiều dài của đường huyện có thể bảo trì cao nhất ở khu vực Đông Bắc. Sự khác nhau giữa các khu vực về đường tỉnh không lớn, nhưng cần lưu ý rằng số liệu được trình bày là số bình quân khu vực và sẽ có sự khác nhau thực tế giữa các huyện trong một vùng.
- Chiều dài đường xã có thể bảo trì bình quân trên một xã là rất thấp, từ 0,3 km ở khu vực Đông Bắc Nam bộ đến 1,8 km ở Đồng bằng sông Mê Kông. Một lần nữa số bình quân khu vực che đậy sự khác nhau lớn giữa các xã.

3.2 Trách nhiệm quản lý việc bảo trì đường nông thôn

Trách nhiệm quản lý các loại đường nông thôn khác nhau gần đây đã được định nghĩa lại trong Nghị định 167/1999/NĐ-CP của Chính Phủ ban hành ngày 26 tháng 11 năm 1999.

Trách nhiệm quản lý đường nông thôn

Hệ thống phân loại:

- Đường tỉnh: là các trục chính trong tỉnh, nối trung tâm tỉnh với trung tâm các huyện và với trung tâm các tỉnh lân cận
- Đường huyện: nối trung tâm huyện với trung tâm các xã hoặc với trung tâm các huyện lân cận
- Đường xã: nối trung tâm xã với các làng

Trách nhiệm phân loại đường

- UBND tỉnh chịu trách nhiệm phân loại đường tỉnh (sau khi được Bộ GTVT chấp thuận)
- UBND tỉnh chịu trách nhiệm phân loại đường huyện
- UBND huyện chịu trách nhiệm phân loại đường xã

Trách nhiệm quản lý

- UBND tỉnh, thông qua Sở GTVT, quản lý các tuyến đường tỉnh quan trọng

- UBND huyện, thông qua Phòng kỹ thuật, quản lý đường huyện và đường tỉnh được UBND tỉnh ủy thác
- UBND xã quản lý đường xã và đường thôn xóm

Thoạt nhìn thì những định nghĩa trên có vẻ rõ ràng, nhưng tài liệu số 2 cho rằng trên thực tế vì nhiều lý do khác nhau trách nhiệm thể chế còn mâu thuẫn, mơ hồ và chưa có sự hiểu biết đầy đủ của các cơ quan hữu quan. Tóm lại:

- i) hệ thống phân loại đường đã chỉnh sửa vẫn còn chưa hoàn thiện, đặc biệt là đối với những tuyến đường đi qua ranh giới xã mà không nối với trung tâm hành chính huyện;
- ii) hệ thống phân loại đường được áp dụng khác nhau giữa các tỉnh và trong nội bộ tỉnh. Một con đường có chức năng cụ thể của một huyện có thể được phân loại khác với tuyến đường có cùng chức năng ở huyện lân cận.
- iii) Nhiều tuyến đường bộ tiếp cận với bên ngoài từ trung tâm xã đến trung tâm hành chính huyện được phân loại hiện nay là đường xã chứ không phải đường huyện.
- iv) trách nhiệm đối với nhiệm vụ quản lý đường bộ có thể khác ở các cấp hành chính khác nhau, và có thể thay đổi theo thời gian
 - một xã có thể được ủy thác để tiến hành bảo trì thường xuyên trên một tuyến đường huyện;
 - một xã có thể được yêu cầu đóng góp nguồn lực để duy trì đường cấp cao hơn;
 - tỉnh có thể tiến hành sửa chữa lớn đối với đường cấp thấp hơn
 - tỉnh cũng có thể tiến hành bảo trì thường xuyên trên tuyến đường huyện hoặc đường xã được cải tạo nhờ nguồn tài trợ cấp từ dự án.

Có hai vấn đề liên quan đến việc chuẩn bị hiện nay đối với bảo trì đường nông thôn

- Một định nghĩa nhất quán và rõ ràng về các trách nhiệm và sự hiểu biết đầy đủ từ các cơ quan hữu quan về những gì mà họ cần có trách nhiệm, là điều kiện cần thiết trước tiên để đạt được việc quản lý bảo trì đường nông thôn hiệu quả. Cơ cấu chủ yếu về trách nhiệm trình bày trong Nghị định là có hợp lý:

- Sở giao thông vận tải bảo quản đường tỉnh;
- Ủy ban nhân dân huyện bảo quản đường huyện
- Ủy ban nhân dân xã bảo quản đường xã và đường thôn xóm

Nhưng để đặt cơ cấu này vào đúng chỗ, hệ thống phân loại hiện nay nên được mở rộng để xác định trách nhiệm đối với đường nông thôn rõ ràng hơn với các chức năng⁵ khác nhau và nên được áp dụng nhất quán trong cả nước.

- Có một sự rủi ro đối với các tỉnh và các huyện lẫn tránh trách nhiệm của mình bằng sự ủy thác quá mức cho các cơ quan thẩm quyền cấp thấp có quyền hạn và năng lực hạn chế hơn:

- I. UBND tỉnh có quyền giao một vài tuyến đường tỉnh cho UBND huyện và tạo ra sự lồi cuồn nhằm giảm bớt nhiệm vụ bảo trì của tỉnh. Điều này sẽ làm tăng gánh nặng đối với UBND huyện và hạn chế bớt khả năng có thể được sử dụng để bảo trì đường huyện.
- II. Việc yêu cầu các xã đóng góp tạo nguồn lực và thực hiện bảo trì ở những tuyến đường cấp cao hơn gây ra nhu cầu gia tăng đối với nguồn vốn rất

⁵ Tài liệu số 2 trình bày những đề nghị

hạn chế, năng lực quản lý và lao động tình nguyện của họ. Sẽ là phản tác dụng nhằm cố gắng phát triển UBND xã trở thành nhà quản lý hiệu quả các công việc nội bộ xã.

Mỗi cấp chính quyền địa phương nên có trách nhiệm đầy đủ đối với việc bảo trì đường bộ đã được phân cấp. Một điều kiện là sự trợ giúp từ chính quyền cấp cao hơn có thể được yêu cầu để thực hiện những công việc sửa chữa lớn cho đường huyện hoặc đường xã.

Tài liệu số 2 khảo sát năng lực và quyền hạn quản lý đường nông thôn của chính quyền địa phương.

- UBND tỉnh có trách nhiệm phát triển kinh tế - xã hội trong tỉnh. Họ chưa đánh giá đúng về tầm quan trọng của việc bảo trì theo kế hoạch vốn rất cần thiết để:
 - I) đảm bảo rằng quỹ được tạo lập hằng năm để bảo trì đường nông thôn đã cung cấp một mức độ phục vụ tốt.
 - II) hướng dẫn Sở giao thông vận tải lập ưu tiên cho việc bảo trì theo kế hoạch
- Sở giao thông vận tải cung cấp sự giúp đỡ về mặt chuyên môn cho UBND tỉnh để quản lý lĩnh vực giao thông. Đó là những cơ quan kỹ thuật có uy tín, có đội ngũ nhân viên giỏi, nhưng bảo trì đường nông thôn có xu hướng ưu tiên tương đối thấp trong danh sách nhiều trách nhiệm của họ. Sở GTVT không thể hiện "một thói quen bảo trì". Cũng như họ không năng lực đầy đủ trong quản lý việc bảo trì để chăm sóc đường tỉnh một cách hiệu quả và cung cấp những trợ giúp kỹ thuật cho UBND huyện và UBND xã.
- Phòng kỹ thuật của UBND huyện thì hạn chế về nhân viên và năng lực điều hành. Họ thiếu cả thói quen bảo trì và năng lực kỹ thuật trong việc thực hiện bảo trì theo kế hoạch. Hiện nay nhiệm vụ quản lý của huyện trung bình là nhỏ, khoảng 20 km đường. Điều này tạo ra cơ hội để phát triển năng lực của họ vì vậy họ được trang bị để quản lý việc bảo trì lớn hơn một cách hiệu quả như cải tạo hay nâng cấp nhiều đường huyện hơn.
- UBND xã không tuyển dụng những nhân viên kỹ thuật có chất lượng. Họ dù sao cũng đánh giá đúng lợi ích của việc duy trì các tuyến đường của họ trong tình trạng tốt. Điều họ thiếu là kiến thức thực hành và kinh nghiệm lập kế hoạch, tổ chức, khía cạnh thực hiện công việc có hiệu quả. Nhiệm vụ bảo trì của họ hiện nay thì nhỏ nhưng sẽ tăng dần theo thời gian khi đường xã được cải thiện từng bước.
- Năng lực của Sở GTVT và UBND huyện có liên quan tới toàn bộ nhiệm vụ quản lý giao thông nông thôn mà họ phải đối mặt là yếu nhất ở khu vực nghèo nhất, nơi mà nhu cầu cải thiện mức độ phân phối dịch vụ là cao nhất. Điều tương tự cũng đúng đối với phần việc bảo trì đường của nhiệm vụ quản lý này. Sở GTVT ở khu vực nghèo nhất có nhiều đường tỉnh cần duy trì hơn và mở rộng phạm vi tự nhiên làm tăng khối lượng công việc liên quan đến việc kiểm tra và giám sát công tác bảo trì đường.

3.3 Góc độ kỹ thuật của công tác bảo trì đường nông thôn

Quy trình hiện hành

Phương pháp bảo trì đường hiện nay ở Việt Nam mang tính chất chữa trị hơn là phòng ngừa. Thực tế thường diễn ra tình trạng sau khi đầu tư công trình mới, việc

khôi phục hay nâng cấp, đường rất ít được quan tâm cho tới khi bị hỏng đến lúc những hư hại được yêu cầu khôi phục. Đặc điểm quan trọng nhất là ở cấp tỉnh, huyện và xã, công việc bảo trì được nhận biết như một dự án trên tuyến đường riêng biệt để giải quyết các vấn đề phát sinh. Không có ý thức quản lý và lập kế hoạch cho tương lai để bảo trì liên tục mạng đường nông thôn nhằm duy trì mức độ phục vụ của tuyến.

Quy trình bảo trì đã được xác định trên cả nước trong cuốn "Đường nông thôn: Tiêu chuẩn quản lý bảo trì thường xuyên, Bộ GTVT, Hà Nội, 1999" là bản cập nhật Tiêu chuẩn năm 1996. Các điểm liên quan của tiêu chuẩn được trình bày trong hình 3. Những vấn đề chủ chốt về tiêu chuẩn bảo trì hiện nay là

- Ba loại công tác "bảo trì" được xác định chỉ căn cứ vào mức độ công việc cần làm, chứ không dựa vào mục đích hay tần suất tiến hành công việc. (Xem các định nghĩa ở hình 2)
- Trong khi bảo trì thường xuyên là một loại công tác bảo trì thì định nghĩa về bảo trì thường xuyên là kết quả của việc coi bảo trì thường xuyên như là một "dự án" được cấp vốn liên tục để xử lý các vấn đề và các hư hỏng. Bảo trì thường xuyên không được định nghĩa là một biện pháp liên tục, mang tính ngăn chặn, nên được tiến hành ngay sau khi hoàn thành nâng cấp đường và phải được ngân sách dành cho đường bộ cấp vốn đều đặn hàng năm.
- Hai loại công tác "bảo trì" khác được định nghĩa thiên về dự án mang tính chữa trị để sửa chữa các hư hỏng hoặc thậm chí khôi phục lại đường, chứ không phải là các hoạt động theo kế hoạch nhằm giảm thiểu các hư hỏng của đường.
- Các tiêu chuẩn kỹ thuật của các hạng mục công việc này đều nặng về việc sử dụng các phương pháp bảo trì thủ công.

Gần đây, Dự án GTNT1 đã soạn thảo một cuốn Sổ tay bảo trì đường nông thôn⁵. Cuốn sổ tay này nhấn mạnh vào các vấn đề kỹ thuật khi thi công các hạng mục công việc cụ thể hơn là các vấn đề về lập kế hoạch và quản lý công tác bảo trì. Tuy nhiên, thông qua các định nghĩa về mục đích của các công việc khác nhau, sổ tay này đã thể hiện một liên bộ quan trọng trong việc nhận thức bảo trì đường nông thôn cần phải theo kế hoạch và mang tính ngăn chặn hơn là mang tính chữa trị như hiện nay. Bộ GTVT đã chính thức thông qua và cho phép sử dụng sổ tay này trên cả nước, đó chính là bước quan trọng hướng tới sự thông qua hoạt động bảo trì đã được cải thiện.

Tiêu chuẩn thiết kế đường nông thôn

Tiêu chuẩn thiết kế các tuyến đường nông thôn được xây dựng, khôi phục, nâng cấp chi phối khả năng bảo trì của chúng. Tài liệu số 4 khảo sát vấn đề này một cách chi tiết và trình bày các tài liệu về tiêu chuẩn thiết kế khả năng bảo trì. Phương hướng là xác định những tiêu chuẩn, kết hợp chế độ sau bảo trì theo kế hoạch, làm cho việc sử dụng các nguồn vốn khan hiếm có hiệu quả. Có hai yếu tố quan trọng trong khi thực hiện khả năng bảo trì

- Nhân tố quan trọng hơn là tiêu chuẩn kỹ thuật của nền đường và công trình thoát nước. Do nguồn lực có hạn nên hiện có xu hướng tập trung vào việc cải thiện mặt đường. Nhưng công tác bảo trì đường sẽ gặp rất nhiều khó khăn nếu:
 - i) nền đường không được lu lèn đủ chặt;
 - ii) nền đường quá thấp, thường xuyên bị ngập;

⁵ Sổ tay bảo trì đường nông thôn, Dự án giao thông nông thôn Việt Nam, MoT, tháng 7 năm 1999

Tiêu chuẩn bảo trì đường nông thôn

- Tiêu chuẩn này quy định ba loại công tác bảo trì:
Bảo trì thường xuyên ('công trình' nhỏ),
Sửa chữa vừa ('công trình' vừa)
Sửa chữa lớn ('công trình' lớn).
- Tiêu chuẩn này xác định khối lượng cụ thể của các công trình thuộc phạm vi "bảo trì thường xuyên" được áp dụng cho các loại địa hình khác nhau. Nhưng không nhận thức được rằng
 - I) các hạng mục khác nhau của việc bảo trì nên được định nghĩa từ mục đích và mức độ thường xuyên; và
 - II) phạm vi của các công việc bảo trì thường xuyên theo kế hoạch trên một tuyến đường được quyết định bởi những điều kiện tại hiện trường - rải mặt, địa hình, khí hậu, lượng xe; và không thể ghi rõ trong tiêu chuẩn quốc gia.Vì vậy, bảo trì thường xuyên thường được xem là một "dự án".
- Các hạng mục công việc cần thực hiện của công tác bảo trì thường xuyên bao gồm các công việc mà thông thường hơn, người ta thường chia thành hai loại công tác: bảo trì thường xuyên và bảo trì định kỳ.
- Các công trình có khối lượng lớn hơn khối lượng đã quy định đối với bảo trì thường xuyên được xếp vào hoặc sửa chữa vừa hoặc sửa chữa lớn tùy theo phạm vi công việc.
- Đối với sửa chữa vừa và lớn, Tiêu chuẩn tập trung vào qui trình lập kế hoạch, phân bổ ngân sách cho việc sửa chữa các hư hỏng lớn của đường. Không có khái niệm bảo trì theo chu kỳ hoặc bảo trì định kỳ theo kế hoạch. Điều này tất dẫn đến việc các công trình nằm ngoài phạm vi của bảo trì thường xuyên thì được coi là các "dự án" mang tính chất chữa trị.
- Phạm vi xác định của sửa chữa lớn ngụ ý rằng đầu tư cho khôi phục đường, không một việc bảo trì nào được cấp tiền từ quỹ bảo trì định kỳ.
- Các công việc bảo trì được chỉ rõ trong thời hạn sử dụng thiết bị mà phần nhiều là rất phù hợp và thường rất hiệu quả với phương pháp lao động cơ sở. Ví dụ việc vào cấp vai đường và thông rãnh dọc trên đường cấp phối (việc mà có thể tiến hành bởi những lao động thủ công) được kết hợp vào một công việc làm cỏ đơn lẻ.

Hình 3: Đặc điểm của tiêu chuẩn bảo trì đường nông thôn của Bộ GTVT

- iii) mui luyện không đủ dốc làm đọng nước trên mặt đường;
 - iv) không đủ công trình thoát nước dọc để thoát nước cho đường;
 - v) không có các công trình bảo vệ mái dốc ở những nơi cần thiết;
 - vi) năng lực của các công trình thoát nước ngang đường quá thấp, không thoát kịp nước trong mùa mưa lũ.
- chất lượng mặt đường, chứ không phải loại mặt đường là một nhân tố ảnh hưởng đến công tác bảo trì. Chẳng hạn, một tuyến đường cấp phối phải có khối lượng vật liệu đủ dày để đủ sức chịu tải và chống chọi được với các tác động của thời tiết. nếu không nó sẽ đòi hỏi phải bảo trì quá mức.
 - Một ngụ ý quan trọng của khái niệm tiêu chuẩn thiết kế khả năng bảo trì là địa phương có trách nhiệm bảo trì đường theo kế hoạch cần phải tham gia kiểm tra, nghiệm thu khối lượng và tiêu chuẩn kỹ thuật của các công trình khôi phục hay nâng cấp. Chỉ khi nào chính quyền địa phương hài lòng cho rằng đường có thể bảo trì thì mới nên đồng ý tiếp quản trách nhiệm bảo trì.

3.4 Cấp vốn cho bảo trì đường nông thôn

Các nguồn vốn và việc phân bổ ngân sách cho bảo trì đường tỉnh

Hàng năm, mỗi tỉnh chuẩn bị một ngân quỹ lập kế hoạch riêng cho đầu tư vốn để khôi phục và nâng cấp đường tỉnh và một quỹ bảo trì định kỳ riêng biệt cho đường tỉnh. Vốn sự nghiệp này được cấp vốn từ các khoản thu do tỉnh giữ lại và quản lý. không có khoản tiền nào do Nhà nước cấp để bảo trì đường tỉnh⁷. Có nhiều đề nghị rằng khoản thu từ các loại thuế cụ thể được tỉnh giữ lại nên được dành riêng cho bảo trì đường bộ, nhưng thực tế điều này không hề xảy ra - khoản thu đó trở thành khoản thay thế trong quá trình phân bổ ngân sách hàng năm.

Vốn sự nghiệp được dùng để bảo trì thường xuyên và sửa chữa vừa và lớn đường tỉnh theo tiêu chuẩn của Bộ giao thông. Dù sao một vài 'sửa chữa lớn' có nghĩa là khôi phục một phần của đường, có thể được cấp vốn từ nguồn vốn khác ngoài vốn sự nghiệp.

Các nguồn vốn và việc phân bổ ngân sách cho bảo trì đường huyện và đường xã

Thủ tục chính thức là UBND huyện chuẩn bị một kế hoạch đầu tư hàng năm và một quỹ bảo trì định kỳ cho đường huyện. Quỹ này được hình thành nhờ các khoản thu từ thuế được cấp huyện giữ lại, xã đóng góp và khối lượng hạn chế nguồn vốn được uỷ thác từ tỉnh xuống huyện cho các công tác cơ bản.

Dù sao, trên thực tế không có sự quản lý riêng rẽ về đầu tư và vốn sự nghiệp cho đường bộ của huyện. Các điều tra hiện trường cho thấy UBND huyện có kế hoạch chi tiêu cho đường huyện mà được so sánh như một loại các 'dự án' về:

- 1) 'Bảo trì thường xuyên' và sửa chữa như đã định nghĩa trong tiêu chuẩn bảo trì của Bộ GTVT; và

⁷ Sở GTVT nhận khoản liên từ nguồn vốn nhà nước để bảo trì đường quốc lộ thay cho Cục đường bộ Việt Nam (VRA)

II) việc khôi phục nhỏ và nâng cấp như thay thế xây dựng mới các công trình thoát nước ngang và rải mặt trên một đoạn ngắn.
Không có bằng chứng rằng một sự phân biệt thực sự được thực hiện giữa các dự án bảo trì, khôi phục và nâng cấp.

UBND xã cũng tiến hành tương tự nhưng với nguồn vốn rất hạn hẹp. Bao gồm các khoản thu họ giữ lại và sự đóng góp của nhân dân, cộng với nguồn vốn rất hạn chế có thể được uỷ thác từ huyện hoặc tỉnh. Ví dụ, UBND huyện và/hoặc UBND tỉnh có thể đồng ý cung cấp một vài hỗ trợ về tài chính cho việc rải nhựa một đoạn ngắn đường xã nếu UBND xã tìm được phần còn lại của nguồn vốn cần có. Gó 2 điểm cần lưu ý:

- I) phạm vi hoạt động của mỗi UBND xã về đường nông thôn là rất nhỏ;
 - II) có nguồn vốn hai chiều. Một UBND xã có thể nhận một vài sự hỗ trợ tài chính của chính quyền cấp cao hơn, nhưng cũng phải đóng góp nguồn lực cho công việc trên những tuyến đường cấp cao hơn.
- Những phát hiện trên là cơ sở để giúp cho việc khảo sát sự tạo vốn của đường huyện và đường xã. Số liệu trình bày trong *bảng 5* về nguồn vốn và phân bổ vốn thực hiện trên 3 tỉnh thí điểm của giai đoạn chuẩn bị dự án GTNT 2 đã được tập trung lại

Bảng 5: Nguồn vốn và việc sử dụng vốn cho đường huyện và đường xã

Nguồn vốn		Sử dụng cho	
Tỉnh	8%	Bảo trì thường xuyên	11%
Huyện	42%	Sửa chữa vừa và lớn	47%
Xã	50%	Khôi phục và nâng cấp	42%

Số liệu này được xác nhận từ quan sát của các tỉnh khác đã chỉ ra rằng nhìn chung:

- vốn được tỉnh uỷ thác cho đường huyện và đường xã là rất nhỏ, nguồn vốn cần bản đến từ huyện và xã xấp xỉ nhau
- Khoảng 10% nguồn vốn được phân bổ cho công tác bảo trì thường xuyên như tiêu chuẩn của Bộ GTVT đã định nghĩa, phần còn lại gần như được chia đôi cho sửa chữa vừa / sửa chữa lớn và khôi phục / nâng cấp đường.

Ngoài các nguồn tài chính này, người dân còn có nghĩa vụ cung cấp 10 ngày công lao động miễn phí mỗi năm cho các công trình công cộng với các thủ tục cho việc đóng góp như là phương án thay thế cho thực hiện công việc. Họ có thể được yêu cầu cung cấp các đầu vào miễn phí để làm việc cho chương trình ưu tiên. Lao động công ích được áp dụng để bảo trì phục hồi đường xã, huyện và vài đường tỉnh và cơ sở hạ tầng nông thôn khác.

Các nguồn vốn hiện có cho công tác bảo trì đường nông thôn theo kế hoạch

Một phân tích cấp quốc gia về các nguồn vốn hiện có cho công tác bảo trì đường nông thôn đã được tiến hành. Những dự toán về tổng ngân sách hàng năm cho bảo trì đường tỉnh và đường huyện được ngoại suy từ các đợt khảo sát ở 15 tỉnh mẫu lấy từ tất cả tám vùng quy hoạch kinh tế xã hội. Chi phí quốc gia hàng năm cho công tác bảo trì theo kế hoạch các tuyến đường tỉnh và đường huyện có thể bảo trì được tính từ số liệu được tóm lược như sau:

- I) Chi phí ước tính cho việc bảo trì thường xuyên, định kỳ, theo chu kỳ một cách có kế hoạch cho các loại đường rải mặt khác nhau (xem bảng 1) và ở những địa hình khác nhau đã được hàng năm hoá.
- II) Chi phí bảo trì đã hàng năm hoá đó được áp dụng để dự tính chiều dài của các hạng mục đường huyện và đường tỉnh có thể bảo trì (xem bảng 3) tại những kiểu địa hình khác nhau.

Bảng 6: Các nguồn vốn hiện có cho việc bảo trì theo kế hoạch

	Chiều dài các tuyến đường có thể bảo trì được	Chi phí hàng năm cho bảo trì		Các nguồn vốn hiện có	
		Triệu VNĐ	Triệu USD	Triệu VNĐ	Triệu USD
Đường tỉnh	7.200km	190.560	13,6	270.000	19,3
Đường huyện	10.300km	199.000	14,2	700.000	50,0

Con số này cho thấy, trên toàn quốc, các nguồn vốn hiện có đủ từ ngân quỹ để thiết lập công tác bảo trì theo kế hoạch cho các đường tỉnh và đường huyện hiện đang trong điều kiện bảo trì.:

- Công tác này sẽ sử dụng khoảng 70% tổng ngân sách định kỳ hàng năm khoảng 27 tỷ đồng VN (bằng 19 triệu đô la Mỹ) cho bảo trì đường tỉnh. Điều có thể làm giảm nguồn vốn hiện có dành cho sửa chữa vừa và lớn của những tuyến đường này nhưng:

- I) đặt ưu tiên cao cho bảo trì theo kế hoạch sẽ tiết kiệm vốn trong thời gian dài và giảm bớt nhu cầu sửa chữa.
- II) những sửa chữa lớn nên được cấp vốn từ quỹ đầu tư chứ không phải từ vốn sự nghiệp.

Dù sao, việc tiếp tục đầu tư phát triển đường tỉnh sẽ cần thiết để làm tăng phạm vi vốn sự nghiệp dành cho bảo trì vượt qua thời gian mà nhiều phần của hệ thống ở tình trạng có thể bảo trì.

- Bảo trì theo kế hoạch có thể sử dụng ít hơn 30% tổng chi tiêu hàng năm cho đường huyện (khoảng 700 tỷ đồng VN hoặc 50 triệu USD), phần còn lại dùng cho
 - I) việc sửa chữa để đảm bảo giao thông cho những đường huyện quan trọng
 - II) việc tiếp tục khôi phục và nâng cấp phần hư hỏng của hệ thống đường huyện

Phụ lục 1 minh họa việc làm thế nào mà việc sử dụng quỹ đường huyện trong một tỉnh điển hình có thể thay đổi vượt qua thời gian, với một tỷ lệ tăng được áp dụng cho bảo trì theo kế hoạch khi nhiều tuyến đường ở vào tình trạng có thể bảo trì.

Đối với đường xã, các số liệu hiện có về ngân sách không đủ để tiến hành những phân tích tương tự. Tuy nhiên, vẫn hợp lý khi giả định rằng nguồn vốn đủ sẵn có dành cho việc bảo trì theo kế hoạch đường xã:

- I) do các xã đóng góp tới trên 50% tổng ngân sách cho đường huyện và đường xã
- II) mỗi xã trung bình chỉ có khoảng 1km đường ở tình trạng có thể bảo trì được
- III) một phần quan trọng của việc bảo trì đường xã là có thể kết hợp sử dụng ngày công lao động tự nguyện.

Có thể rút ra một kết luận quan trọng là việc thiếu các nguồn vốn không phải là trở ngại chính trong việc thiết lập công tác bảo trì đường tỉnh, huyện và đường xã. Sự thay đổi chủ yếu được yêu cầu là việc bảo trì theo kế hoạch tuyến đường có thể bảo trì cả được ưu tiên cao trong việc phân bổ các nguồn vốn hiện có hàng năm. Phạm vi của công việc tạo nên một thói quen bảo trì ở những nơi thói quen đó trở thành tiêu chuẩn không nên dưới dự tính.

Những khác biệt theo khu vực

Phân tích trên dựa vào số trung bình cả nước. Như đã thể hiện trong bảng 4, các khác biệt về khu vực rất quan trọng trong phạm vi của nhiệm vụ bảo trì theo kế hoạch.

hai vấn đề liên quan cụ thể đến việc tạo vốn bảo trì đường tỉnh là.

- Khu vực nghèo hơn có hệ thống đường tỉnh cần duy trì lớn hơn nhưng khả năng sử dụng linh hoạt ngân quỹ địa phương lại rất thấp do hoạt động kinh tế nghèo nàn và hạn chế.
- Vốn hàng năm yêu cầu cho bảo trì sẽ tăng về căn bản ở những tỉnh nghèo mà có lợi nhờ việc đầu tư phát triển đường tỉnh.

Số liệu trung bình khu vực được trình bày trong bảng 4 về phạm vi của việc bảo trì đường huyện và đường xã đã bỏ bớt những khác biệt lớn giữa các huyện và các xã.

- Một vài huyện và xã ở tỉnh nghèo nhất, dân cư thưa thớt có thể phải đối mặt với vấn đề phân bổ nguồn vốn đủ cho việc bảo trì theo kế hoạch đường bộ của họ, nhất là nơi mà việc đầu tư quan trọng được các nhà tài trợ tiến hành để khôi phục và nâng cấp đường nông thôn. Một lần nữa, việc đảm bảo nguồn vốn sẽ có cho bảo trì theo kế hoạch nên là một phần của quá trình lập kế hoạch đầu tư.
- Các huyện ở các vùng dân cư thưa thớt, nơi mà việc tái định cư là nhỏ và rất thưa thớt chỉ sử dụng rất hạn chế ngày công lao động cộng ích cho công tác bảo trì đường huyện bởi vì nhiều người dân sống rất xa đường bộ.

Vốn đường bộ

Vẫn có sự tiếp tục thảo luận và xem xét đề nghị thiết lập quỹ đường bộ quốc. Sự hỗ trợ có can nhắc của các nhà tài trợ cho vấn đề sử dụng các khoản thu từ thuế khai thác phương tiện động cơ để tạo một nguồn vốn riêng cho bảo trì đường bộ ở Việt Nam.

Phạm vi của Quỹ đường bộ quốc gia đã đề nghị chưa thật rõ ràng, nhưng việc hình thành khoản thu của quỹ từ việc khai thác phương tiện ở đường huyện và đường xã có vẻ hợp lý vậy nên đóng góp tiền vào việc bảo trì những tuyến đường đó. Nếu điều đó được thực hiện thì việc khai thác đường nông thôn sẽ có hiệu quả trợ giúp việc bảo trì các tuyến đường chính.

4. THIẾT LẬP CÔNG TÁC BẢO TRÌ THEO KẾ HOẠCH

4.1 Giới thiệu

Mục đích của chiến lược giao thông nông thôn đã được định nghĩa trong tài liệu số 1

Mục tiêu của Chiến lược giao thông nông thôn

Sử dụng có hiệu quả các nguồn vốn để xây dựng và duy trì một hệ thống giao thông nông thôn đã được nâng cấp để:

- i) hội nhập các khu vực nông thôn vào nền kinh tế;
- ii) khắc phục các trở ngại về vấn đề tiếp cận, góp phần xóa đói giảm nghèo và phát triển kinh tế - xã hội trong những điều kiện ngày càng thay đổi ở các vùng khác nhau trong cả nước; và
- iii) được quản lý hiệu quả ở cấp cơ sở với sự tham gia đầy đủ của những người hưởng lợi.

Rất nhiều đường nông thôn đạt tiêu chuẩn thấp và ở trong tình trạng xấu. Để đạt được mục tiêu nêu trên, điểm cốt lõi của chiến lược là phải tiếp tục đầu tư phát triển mạng lưới đường nông thôn. Quản lý hiệu quả các nguồn vốn hạn hẹp để hoà nhập khu vực nông thôn nghèo vào nền kinh tế bằng việc tạo ra hệ thống đường đã cải thiện khắc phục khó khăn để giảm đói nghèo và phát triển kinh tế xã hội nông thôn đã phải chịu sự tiếp cận kém.

Tuy nhiên, để duy trì mức độ phục vụ có được từ việc đầu tư phát triển hệ thống đường nông thôn, cần phải ưu tiên công bằng đối với việc thiết lập công tác bảo trì có kế hoạch, hiệu quả các mạng lưới đường nông thôn. Nếu không thì:

- I) những lợi ích do đường tiếp cận tốt hơn mang lại cho người dân nông thôn cũng chỉ là tạm thời, việc đầu tư xóa đói giảm nghèo và cải thiện điều kiện sống về kinh tế và xã hội chỉ thực hiện trong giai đoạn ngắn.
- II) các nguồn vốn hạn hẹp sẽ bị lãng phí do mất các khoản đầu tư vội vàng và do chi tiêu không cần thiết cho việc sửa chữa tốn kém những tuyến đường đã bị xe cộ và thời tiết phá hại đến mức hư hỏng.

Bộ GTVT phải lãnh đạo và quản lý một chương trình quốc gia để thiết lập công tác bảo trì có kế hoạch một cách hiệu quả. Chương này khảo sát phạm vi và các yêu cầu của chương trình.

4.2 Quản lý mạng lưới đường nông thôn

Đầu tư khôi phục và nâng cấp chỉ là điểm khởi đầu của quá trình liên tục về quản lý, phân bổ nguồn vốn để có thể duy trì mạng lưới đường nông thôn đã cải thiện. Mục

liều cuối cùng của chương trình quốc gia là hoà nhập việc bảo trì theo kế hoạch vào công tác quản lý mạng lưới đường nông thôn ở cấp tỉnh và cấp huyện.

Mạng lưới đường nông thôn bao gồm các tuyến đường ở nhiều cấp được nối với nhau nhằm cùng cung cấp khả năng tiếp cận cho các cộng đồng người dân ở nông thôn với những nơi có hàng hoá, dịch vụ và các cơ sở. Mạng đường này nên được quản lý để đảm bảo rằng các tuyến đường cụ thể đã được phát triển để cung cấp và tiếp tục tạo ra mức độ dịch vụ cần thiết đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân. Quản lý bắt đầu với việc quy hoạch mạng lưới đường nông thôn, được trình bày chi tiết trong tài liệu 3 nhưng tóm tắt như sau:

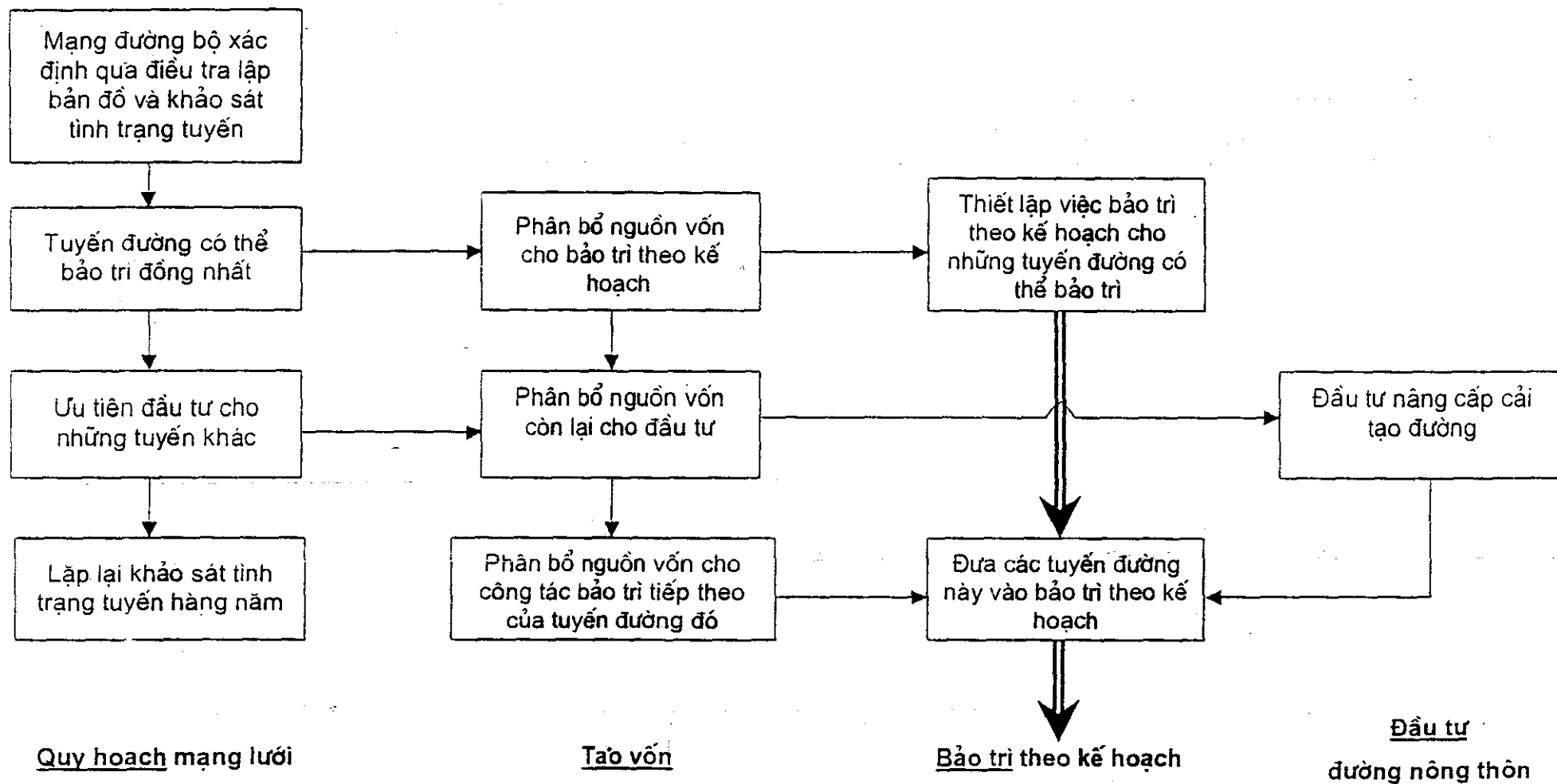
Quy hoạch mạng lưới liên hệ đường nông thôn và tình trạng của đường với vị trí của các cơ sở, dịch vụ và nguồn vốn, và với cấu trúc không gian của các xã, để đồng nhất chức năng, tầm quan trọng và đặc điểm của các tuyến đường cụ thể nhằm đáp ứng được nhu cầu đi lại của dân. Cơ sở dữ liệu việc quy hoạch mạng lưới gồm 3 phần: kiểm kê, lên bản đồ và điều tra tình trạng đường hàng năm:

Kiểm kê, lên bản đồ và khảo sát tình trạng đường

- Kiểm kê đường bộ là việc xác định vị trí, chiều dài, cấp đường, loại mặt đường, liều chuẩn thiết kế của từng tuyến đường và tình trạng của các công trình thoát nước ngang trên tuyến đường đó.
- Lên bản đồ mạng lưới đường là việc xác định sự kết nối của hệ thống đường với các dịch vụ, cơ sở và các xã. Công việc này nhằm xác định vai trò của từng tuyến đường trong việc cung cấp khả năng tiếp cận. Nó cũng đề cao vai trò của những tuyến đường tỉnh trong mạng lưới đường nông thôn.
- Khảo sát tình trạng đường hàng năm là việc xác định:
 - I) đặc điểm, hoặc mức độ phục vụ của mỗi tuyến ví dụ như việc đi lại của các loại phương tiện khác nhau vào những mùa khác nhau của năm là khó hay dễ;
 - II) liệu tuyến đường có ở trong tình trạng có thể bảo trì được hay không và nhu cầu bảo trì theo kế hoạch của tuyến.

Cơ sở dữ liệu cung cấp thông tin để đồng nhất các ưu tiên đầu tư và bảo trì theo kế hoạch một cách thống nhất vào việc quản lý mạng lưới đường nông thôn ở cấp huyện và cấp tỉnh như sau (xem Hình 4):

1. Sau khi xác định các tuyến đường có thể bảo trì được, hàng năm ưu tiên phân bổ vốn và lao động công ích cho các tuyến này trước, và tiến hành bảo trì theo kế hoạch.
2. Ưu tiên khôi phục hoặc nâng cấp các tuyến đường khác trong mạng lưới, trên cơ sở tầm quan trọng của tuyến trong việc cung cấp khả năng tiếp cận, và vốn được phân bổ cho những tuyến có ưu tiên cao nhất từ nguồn vốn dành cho đường bộ còn lại sau khi cấp vốn cho bảo trì theo kế hoạch. Trong giai đoạn này, cần kiểm tra xem nguồn vốn có đủ không, và các kế hoạch đó cũng cần phân bổ luôn tại chỗ các nguồn vốn cho việc bảo trì theo kế hoạch các công trình này sau khi hoàn thành nâng cấp, khôi phục.



Hình 4: Quản lý mạng lưới đường nông thôn

3. Sau khi hoàn thành đầu tư khôi phục, cải tạo đường, và các tuyến này đã được đưa vào danh sách các tuyến đường có thể bảo trì được thì hàng năm, khi phân bổ ngân sách, cần ưu tiên số một cho công tác bảo trì thường xuyên, bảo trì định kỳ và bảo trì định kỳ.
4. Khảo sát tình trạng tuyến cung cấp thông tin cập nhật cho việc lập kế hoạch bảo trì và đầu tư hàng năm.

Để đạt tới sự quản lý mạng lưới đường nông thôn hiệu quả sẽ cần phải có thời gian và không đơn thuần chỉ là vấn đề bảo trì. Tuy nhiên về lâu dài, quản lý sẽ đạt kết quả trong việc sử dụng có hiệu quả nhất nguồn đầu tư hạn hẹp và vốn định kỳ đã có dành cho hệ thống đường nông thôn.

Việc quản lý mạng lưới đường nông thôn hiệu quả sẽ:

- Tăng dần chiều dài của các tuyến đường có tiêu chuẩn cao, mức độ dịch vụ tốt và liên tục theo thời gian.
- Xây dựng được một mạng lưới đường nông thôn được nâng cấp, bền vững, đáp ứng được nhu cầu tiếp cận của người dân, góp phần xoá đói giảm nghèo và nâng cao điều kiện sống.
- Đạt kết quả trong việc chuyển đổi cách sử dụng các nguồn lực cho đường bộ ở địa phương từ việc khôi phục, sửa chữa sang hướng bảo trì theo kế hoạch (sự chuyển đổi này được minh họa trong Phụ lục 1).

4.3 Xây dựng công tác bảo trì theo kế hoạch

Tạo "thói quen bảo trì theo kế hoạch"

Tiền đề để thiết lập việc quản lý bảo trì hiệu quả là phải thay đổi quan niệm của chính quyền địa phương và tạo dựng "thói quen bảo trì theo kế hoạch" Có bốn thông điệp sau:

'Thói quen bảo trì theo kế hoạch'

1. Tất cả các loại đường, bao gồm cả đường nhựa hoặc đường được rải mặt đều cần phải được bảo trì thường xuyên và bảo trì theo định kỳ để xử lý các hư hỏng nhỏ trước khi những hư hỏng nhỏ này phát triển thành những hư hỏng lớn.
2. Cần ưu tiên cao cho việc giữ gìn tình trạng tốt của các tuyến đường đã được nâng cấp, có mức độ phục vụ tốt.
3. Phân bổ vốn thường xuyên, hàng năm cho công tác bảo trì đường theo kế hoạch chính là phương pháp sử dụng nguồn vốn hạn hẹp hiệu quả.
4. Việc giữ đường ở trong tình trạng tốt phải được ưu tiên số một khi phân bổ vốn địa phương đã có cho đường bộ, bao gồm cả lao động công ích.

Tạo thói quen bảo trì theo kế hoạch là một nhiệm vụ tâm cơ từ khi có những thay đổi cơ bản trong quan niệm thể chế cần phải có thời gian. Nó đòi hỏi phải tăng cường

nhận thức, phổ biến thông tin và giải thích lợi ích thực tế của việc bảo trì theo kế hoạch đi đôi với một chương trình phát triển năng lực và khả năng quản lý cần thiết. Các cố gắng phải được thực hiện trực tiếp từ người quyết định ở UBND tỉnh, UBND huyện, UBND xã, người quyết định ngân sách hàng năm, cũng như những kỹ sư, người lập kế hoạch làm việc tại cấp tỉnh, huyện và các cá nhân ở xã người được cử giữ trách nhiệm về giao thông nông thôn.

Tạo thói quen bảo trì sẽ góp phần vào quá trình thay đổi thể chế của chính quyền địa phương chuyển thành khai thác như các nhà cung cấp dịch vụ, chịu trách nhiệm trước những gì mà họ phục vụ. Dịch vụ cung cấp từ chính quyền địa phương trong việc quản lý đường nông thôn không nên chỉ tính đến việc hoàn thành vật chất của công việc khôi phục và nâng cấp, hoặc tỷ lệ đường rải mặt, thảm mặt, hay được đánh giá ở tình trạng tốt hoặc trung bình. Dịch vụ quản lý cấp bởi chính quyền địa phương nên tính đến việc thực hiện phân phối dịch vụ từ mạng lưới đường nông thôn trong sự đáp ứng nhu cầu đi lại. Để minh họa cho điều này, một vài chỉ tiêu dịch vụ hình thành được giới thiệu như sau:

Các chỉ tiêu về việc thực hiện phân phối phục vụ của mạng đường nông thôn

- Tỷ lệ mạng lưới đường nông thôn mà xe cộ có thể đi lại trong mọi điều kiện thời tiết không gặp khó khăn gì suốt cả năm.
- Tỷ lệ mạng lưới đường nông thôn cho phép khai thác hiệu quả dịch vụ xe cơ giới suốt cả năm
- Tỷ lệ người dân nông thôn có đường tiếp cận đến trung tâm hành chính huyện và đến các cơ sở, dịch vụ và các nguồn lực quan trọng ở huyện trong mọi điều kiện thời tiết.
- Tỷ lệ người dân nông thôn có đường tiếp cận đến các cơ sở, dịch vụ và các nguồn lực quan trọng trong phạm vi xã của họ ở mọi điều kiện thời tiết.

Xây dựng năng lực và quyền hạn công tác quản lý bảo trì theo kế hoạch

Một vấn đề thách thức đối với Bộ GTVT là xây dựng quyền hạn và năng lực cho chính quyền địa phương để ứng dụng bảo trì theo kế hoạch vào đường nông thôn mà họ quản lý. Tài liệu số 2 khảo sát nhu cầu tạo lập một cơ cấu thể chế và nguồn vốn khai thác để chịu trách nhiệm quản lý giao thông nông thôn có hiệu quả. Các đề nghị là:

- I) mỗi Sở GTVT nên cử nhân viên cụ thể chịu trách nhiệm về chức năng quản lý giao thông nông thôn. Một trong số các nhân viên đó nên là kỹ sư bảo trì đường nông thôn;
- II) phòng kỹ thuật ở UBND huyện nên cử nhân viên làm việc cụ thể về giao thông nông thôn. quản lý bảo trì đường sẽ trở thành phần lớn công việc của nhân viên đó.
- III) mỗi UBND xã nên đề cử một người có trách nhiệm về các vấn đề giao thông nông thôn ở xã bao gồm cả việc bảo trì đường.

Những chuẩn bị đã đề xuất có thể tạo nên đội ngũ nhân viên và năng lực điều hành quản lý bảo trì đường nông thôn ở các cấp hành chính khác nhau. Mục tiêu của việc xây dựng năng lực ứng dụng công tác bảo trì theo kế hoạch nên là:

- UBND tỉnh, UBND huyện và UBND xã kể từ khi họ chịu trách nhiệm quyết định phân bổ ngân sách hàng năm cho bảo trì;
- Sở GTVT, có 3 trách nhiệm về việc:
 - I) duy trì cho đường tỉnh hoạt động hiệu quả
 - II) kết hợp với việc bảo trì mạng lưới đường huyện để quản lý chặt chẽ hệ thống đường trong tỉnh.
 - III) cung cấp đào tạo và năng lực hỗ trợ thông qua khả năng phát triển của Bộ GTVT tại cấp huyện và xã.
- Cán bộ của UBND huyện và UBND xã chịu trách nhiệm về đường nông thôn. Trách nhiệm chính về quản lý bảo trì đường nông thôn là ở cấp huyện và cấp xã và đây là nơi cần nỗ lực chủ yếu để xây dựng năng lực yêu cầu.
- Các nhà thầu bảo trì đường nông thôn.

Xu hướng quốc tế trong những năm gần đây là thay vì chính quyền địa phương thuê nhân sự của họ tiến hành bảo trì thì hướng tới tiến hành tất cả mọi công việc bằng đấu thầu. Ngoại trừ những công việc cần được thực hiện bằng việc sử dụng ngày công lao động công ích, người ta đề nghị rằng tất cả công việc bảo trì đường nông thôn nên được tiến hành thông qua các hợp đồng do Sở GTVT, UBND huyện, UBND xã lập ra:

- I) điều này làm giảm bớt công việc quản lý hành chính của chính quyền địa phương và sử dụng hiệu quả nguồn vốn
- II) tạo cơ hội phát triển năng lực và quyền hạn của các nhà thầu tư nhân nhỏ;
- III) cung cấp một cơ chế trả công cho người nông thôn nghèo thông qua việc sử dụng đấu thầu trên cơ sở lao động và hợp đồng với một nhóm người dân địa phương để tiến hành bảo trì thường xuyên đường bộ.

Xây dựng năng lực cho chính quyền địa phương không chỉ đơn thuần là vấn đề kỹ thuật mà phải:

- I) chuẩn bị kế hoạch bảo trì hàng năm dựa trên quy hoạch mạng lưới và kiểm tra tuyến đường thường xuyên;
- II) tạo vốn và quỹ huy động cho kế hoạch bảo trì hàng năm
- III) đấu thầu hợp đồng, quản lý và giám sát
- IV) bố trí kỹ thuật cho các hoạt động bảo trì thường xuyên, định kỳ và theo chu kỳ.
- V) giám sát và lập báo cáo về việc quản lý bảo trì
- VI) có quy trình và biện pháp cho người dân tham gia quản lý bảo trì đường nông thôn (xem phần dưới)

Bảo trì theo kế hoạch một cách hiệu quả là rất cần thiết trên cả nước. Tuy nhiên:

- I) các kỹ sư ở các vùng khác nhau phải hiểu được các yêu cầu và kỹ thuật bảo trì cụ thể cho tuyến đường theo điều kiện địa phương về địa hình, khí hậu và nguyên vật liệu có sẵn.
- II) lưu ý đến thủ tục huy động vốn cho các tỉnh và huyện nghèo nhất và có dân cư thưa thớt.

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

Phụ lục 3

MỤC LỤC SÁCH THAM KHẢO

PHỤ LỤC 3: TÀI LIỆU THAM KHẢO

Các tài liệu sau đã được xem xét trong khi chuẩn bị Báo cáo Nghiên cứu Chiến lược Giao thông Nông thôn Việt Nam.

1. Tài liệu của Chính phủ

1.1 Tài liệu Thống kê

Số liệu Thống kê về nông, lâm và ngư nghiệp 1990-1998, và dự báo năm 2000. Nhà xuất bản Thống kê. 1999.

Điều tra mức sống ở Việt Nam, 1997-1998. Tổng cục Thống kê. 1999.

Danh mục 1.000 Xã nghèo nhất trong Chương trình 135. CEMMA. 1999.

Số liệu thống kê kinh tế-xã hội của 61 Tỉnh và Thành phố ở Việt Nam. Nhà xuất bản Thống kê. Tháng 1 năm 1998.

Niên giám Thống kê 1998. Nhà xuất bản Thống kê. 1998.

Số liệu thống kê về 1715 Xã nghèo. CEMMA. 1998.

Lao động và việc làm ở Việt Nam. Nhà xuất bản Thống kê. 1997.

Việt Nam: đất nước và các khu vực địa lý. Nhà xuất bản Bản đồ. 1997.

Thông tư quy định và hướng dẫn các tiêu chí để xác định các vùng nghèo trong các vùng dân tộc thiểu số và miền núi. CEMMA. 1996.

Số liệu thống kê kinh tế-xã hội của các Vùng kinh tế ở Việt Nam. Nhà xuất bản Thống kê. 1996.

Số liệu Thống kê về nông, lâm và ngư nghiệp, 1985-1995. Nhà xuất bản Thống kê. 1996.

Số liệu dân số của các vùng thưa dân. Nhà xuất bản Thống kê. 1996.

Cơ sở hạ tầng Việt Nam trong 10 năm đổi mới. Nhà xuất bản Thống kê. 1996.

Điều tra mức sống ở Việt Nam, 1992-1993. Tổng cục Thống kê. Tháng 9 năm 1994.

1.2 Tài liệu của Bộ GTVT về chuyên ngành GTVT nông thôn

Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông nông thôn vùng miền núi toàn quốc giai đoạn 1999 đến 2005 (Dự thảo). Bộ GTVT. Tháng 9 năm 1999.

Báo cáo về phát triển giao thông nông thôn từ 1996 đến 2000. Bộ GTVT. Tháng 4 năm 1999.

Định hướng và nhiệm vụ phát triển nông thôn miền núi giai đoạn 1999 đến 2000. Bộ GTVT. Tháng 12 năm 1998.

Phát triển giao thông nông thôn miền núi năm 1996, những định hướng và nhiệm vụ cho giai đoạn 1997 đến 2000. Bộ GTVT. Năm 1997.

Mạng lưới đường bộ theo Tỉnh. Bộ GTVT. 1997.

1.3 Các nghị định và quy định của Chính phủ về các vấn đề chính sách có liên quan

Nghị định Chính phủ số 88/NĐ-CP, ngày 8 tháng 9 năm 1999. Quy chế đấu thầu.

Nghị định Chính phủ số 52/1999/NĐ-CP, ngày 8 tháng 7 năm 1999: Quy định quản lý đầu tư và xây dựng.

Nghị định Chính phủ số 24/1999/NĐ-CP, 16 tháng 4 năm 1999. Quy định tổ chức, huy động, quản lý và sử dụng tiền đóng góp tự nguyện của nhân dân để xây dựng CSHT các Xã và thị xã. (Tiếng Việt)

Nghị định lao động công ích. Ngày 3 tháng 9 năm 1999.

Quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 135/QĐ-TTg, ngày 31 tháng 7 năm 1998. Phê chuẩn chương trình phát triển kinh tế-xã hội đối với các Xã vùng sâu, vùng xa và miền núi sống dưới mức bình thường.

Nghị định của Chính phủ số 29/1998/NĐ-CP, ngày 11 tháng 5 năm 1998. Quy định về thi hành dân chủ trong các Xã.

Luật Ngân sách Nhà nước. Tháng 9 năm 1997.

Thông cáo xác định các tiêu chuẩn đói nghèo năm 1997 - 1998. Bộ Lao động và Thương binh Xã. Ngày 28 tháng 5 năm 1997.

Nghị định Chính phủ số 42-CP, ngày 16 tháng 7 năm 1996: Quy định quản lý đầu tư và xây dựng.

Nghị định Chính phủ số 43-CP, ngày 16 tháng 7 năm 1996. Quy chế đấu thầu.

Nghị định Chính phủ số 64-CP, ngày 27 tháng 9 năm 1993. Quy định phân chia đất nông nghiệp để sử dụng dài hạn của các hộ gia đình nhằm sản xuất nông nghiệp.

Nghị định Chính phủ số 42/CB. Các mức lương cơ bản.

Nghị định Chính phủ số 87/CP. Quản lý các dự án ODA.

1.4 Các nghị định, quy định và tiêu chuẩn của Chính phủ về ngành đường bộ

Nghị định Chính phủ số 167/1999/NĐ-CP, ngày 26 tháng 11 năm 1999. Tổ chức quản lý đường bộ.

Nghị định Chính phủ số 10/DBT, ngày 20 tháng 1 năm 1982. Phân loại đường bộ.

Tiêu chuẩn thiết kế đường bộ quốc gia, TCVN 4054-98. Bộ GTVT. 1998.

Các quy trình thiết kế mặt đường mềm, 22-TCN-211-93. Bộ GTVT. 1993.

Các quy trình thiết kế mặt đường cứng và nửa cứng, 22-TCN-223-93. Bộ GTVT. 1993.

Tiêu chuẩn thiết kế đường nông thôn, 22-CN-210-92. Bộ GTVT. 1992.

Tiêu chuẩn thiết kế đường bộ quốc gia, TCVN 4054-85. Bộ GTVT. 1982.

Các đường nông thôn: tiêu chuẩn thiết kế và bảo trì. Bộ GTVT. 1999.

Các đường nông thôn: tiêu chuẩn quản lý bảo trì thường xuyên. Bộ GTVT. 1996.

Sổ thay hướng dẫn bảo trì đường nông thôn. Dự án Giao thông Nông thôn. Bộ GTVT. Tháng 7 năm 1999.

Dự án GTNT thứ hai: Tổ tay thực hành, sửa đổi lần 2. Bộ GTVT. Tháng 7 năm 2000.

Tài liệu về chi phí xây dựng và bảo trì:

- 449/XD CB: Các quy định và những hướng dẫn tạm thời về tính chi phí giá dự án
- 03/BXD-VKT: Các đơn giá vốn xây dựng cơ bản và dự toán chi phí.
- 23/BXD-VKT: Chi phí vốn xây dựng cơ bản.
- 56/BXD-VKT: Các định mức để ước tính các chi phí vốn xây dựng cơ bản.
- 57/BXD-VKT: Chi phí máy móc và thiết bị.
- 95/BXD-VKT: Quyết định của Bộ trưởng về chi phí khảo sát và thiết kế.
- 167/BXD-VKT: Thuế đối với các loại hạng mục công trình lớn.
- 168/BXD-VKT: Thuế đối với các loại hạng mục công trình nhỏ.
- 501/BXD-VKT: Định mức chi phí và lợi nhuận về đầu tư, tư vấn và xây dựng.
- 3298/GT: Dự toán các hạng mục công trình đường bộ.
- 812/GT: Các quy định tạm thời về định chi phí bảo trì thường xuyên.
- 853/GT: Các quy định về định chi phí bảo trì cỡ vừa.
- 77TT/LB: Các quy định tạm thời về định chi phí bảo trì thường xuyên.
- 78TT/LB: Định mức lợi nhuận.
- 2423/KTKH: Bổ sung các định mức tài chính và kỹ thuật đối với bảo trì thường xuyên.
- 1941/QD-GT: Định mức tài chính và kỹ thuật đối với bảo trì thường xuyên.

1.5 Tài liệu chung

CERUPAD: Trung tâm quốc gia về quy hoạch và phát triển đô thị.

RITSI: Viện Khoa học và Công nghệ GTVT.

2. Các nghiên cứu và báo cáo về Việt Nam

(các tài liệu này được liệt kê theo thứ tự bảng chữ cái theo các tiêu đề)

Nông nghiệp và cảnh nghèo nông thôn Việt Nam. T.B. Wiens. " Phúc lợi gia đình và sự chuyển đổi của Việt Nam" .Ngân hàng Thế giới. 1998

Chiến lược nông nghiệp dẫn đầu đối với kinh tế vận tải ở Việt Nam: chính sách và các ưu tiên dự án. Sự đóng góp vào việc chuẩn bị Hội nghị Bàn tròn của các nhà tài trợ và Ủy ban Kế hoạch Nhà nước.

Đuổi kịp: phát triển năng lực xoá đói giảm nghèo ở Việt Nam. UNICEF. Tháng 10 năm 1996.

Khủng hoảng phát triển các vùng miền núi của Việt Nam. Jamieson N, Le Trong Cuc, Rambo T. Trung tâm Đông-Tây. Tháng 11 năm 1998.

Phát triển các chương trình thủy lợi và thoát nước kết hợp với giao thông vận tải ở các vùng nông thôn đến năm 2000. HWRU và Tổ chức Lao động Quốc tế. Tháng 12 năm 1997.

Báo cáo khảo sát môi trường để thiết kế chi tiết Cầu Thanh Trì trên Sông Hồng, dự án xây dựng ở nước CHXHCN Việt Nam.

Những lựa chọn phát triển người nghèo nông thôn: phát triển nhân lực ở Việt Nam. UNDP. Tháng 12 năm 1998.

Kinh nghiệm của các dự án đường nông thôn đang tiến hành và việc xem xét các tiêu chuẩn kỹ thuật. W. Zakout. Cuộc họp điều phối các nhà tài trợ giao thông vận tải. Tháng 5 năm 1999.

Kinh nghiệm của các dự án đường bộ nông thôn theo vốn vay khu vực của OECF. N. Házeyama. Cuộc họp điều phối các nhà tài trợ giao thông vận tải. Tháng 5 năm 1999.

Báo cáo tóm tắt điều tra hộ gia đình nông dân được tiến hành bởi các nhân viên Tỉnh Bến Tre và Viện Nghiên cứu Lúa vùng Cửu Long theo dự án UNDP, Phát triển năng lực để xoá nghèo đói. VIE/96/005. Tháng 8 năm 1998.

Cuộc chiến đấu chống nghèo đói ở Việt Nam: bài phê bình văn học. Nguyễn Nguyệt Nha, Ngân hàng Thế giới. Tháng 1 năm 1999.

Cấp vốn và cung ứng các dịch vụ cơ bản tại cấp Xã ở Huyện Kỳ Anh, Tỉnh Hà. Báo cáo Chương trình Ireland và Anh quốc Oxfam. Tháng 3 năm 1996.

Những phát hiện về đói nghèo: Hàng động nghiên cứu vi mô của AID. Tháng 4 năm 1996.

Diễn đàn thứ nhất về chương trình quốc gia về xoá đói giảm nghèo (HEPR): Các tài liệu được lựa chọn. Văn phòng chương trình HEPR, UNDP/GTZ. Tháng 3 năm 1999.

Định hướng tương lai về phát triển CSHT GTVT. Bài phát triển chính tại hội thảo thứ nhất VITRANSS, ngày 3 tháng 3 năm 1999. TS. Shigeru Morichi, Giáo sư, Khoa Kỹ thuật Dân dụng, trường Đại học Tokyo.

Giới tính và dụng cụ hướng dẫn phát triển. UNDP Việt Nam. Tháng 6 năm 1996.

Chính sách của Chính phủ về phân cấp quy hoạch và tạo vốn phát triển GTNT. Bài phát biểu của ông Hải tại Hội thảo về Kế hoạch hợp RIDEF thành quy hoạch địa phương. Tháng 10 năm 1999.

Hà Tĩnh: đánh giá nghèo đói. Hoạt động cứu trợ Việt Nam với Ngân hàng Thế giới và DFID. Tháng 11 năm 1999.

Chương trình xoá nghèo Tỉnh Hà Tĩnh: thành phần thực hiện và khôi phục của dự án CSHT sử dụng công nghệ thích hợp dựa trên lao động. Oxfam.

Phát triển ngành y tế và cải tổ kinh tế trong một nền kinh tế chuyển đổi. Bài bình luận của TS. Nguyễn Nguyệt Nha. 1997.

Đê biển Hoàng Đình: báo cáo đánh giá dự án Anh Quốc Oxfam và Ireland. Tháng 5 năm 1997.

Thành phố Hồ Chí Minh: đánh giá nghèo đói. Cứu trợ Trẻ em (Anh Quốc) với Ngân hàng thế giới và DFID. Tháng 11 năm 1999.

Xác định các vấn đề chính trong GTVT nông thôn. Trương Tấn Viên. Cuộc họp Điều phối Nhà tài trợ ngành GTVT. Tháng 5 năm 1999.

Cơ sở hạ tầng và cảnh nghèo ở Việt Nam. D. van de Walle. Về phúc lợi hộ gia đình và sự chuyển đổi của Việt Nam. Ngân hàng Thế giới. 1998.

Tăng cường thể chế cho Cục Đường bộ Việt Nam. Tập 1, Ngân hàng Phát triển Châu Á TA số 1996-VIE. Tháng 11 năm 1996.

Tăng cường thể chế của Bộ Giao thông vận tải Việt Nam - Phát triển Đạo luật Đường bộ. Tập 2, Ngân hàng Phát triển Châu Á, TA số 1996-VIE, tháng 11 năm 1996.

Tăng cường thể chế của Bộ Giao thông vận tải Việt Nam - Ngân hàng Dữ liệu GTVT. Tập 3, Ngân hàng Phát triển Châu Á, TA số 1996-VIE, tháng 11 năm 1996.

Hợp nhất mô hình RIDEF vào quá trình cấp vốn và phân bổ vốn đầu tư đã phân quyền thuộc Tỉnh. Ông Nguyễn Bon, Quảng Nam PDOF. Hội thảo về Kế hoạch hợp nhất RIDEF vào Quy hoạch Địa phương. Tháng 10 năm 1999.

Lào Cai: đánh giá cảnh nghèo. Chương trình Phát triển Nông thôn Miền núi Việt Nam - Thụy Điển với Ngân hàng Thế giới và DFID. Tháng 11 năm 1999.

Khung công việc quản lý hành chính và pháp luật đối với các chính quyền địa phương. Ông Dung, Ủy ban Nhân dân Tỉnh Quảng Nam. Hội thảo về Kế hoạch hợp nhất RIDEF vào Quy hoạch Địa phương. Tháng 10 năm 1999.

Những hạn chế của chính sách phát triển kinh tế-xã hội: sự mất cân đối giữa các ngành và các khu vực. Vấn đề số 9.

Nghiên cứu chiến lược cung cấp nước và vệ sinh nông thôn toàn quốc. Do Canada tài trợ. Báo cáo Cuối cùng, 1999.

Tổng quan ngành giao thông vận tải quốc gia. Dự án UNDP VIE-88-040/1. 1992.

Chuẩn bị nghiên cứu khả thi đối với RIDEF. CERUPAD.

Quy hoạch và thực hiện vốn xây dựng cơ bản theo sự phân quyền và hợp nhất của RIDEF. Phạm Tâm Minh, Bộ Kế hoạch và Đầu tư. Hội thảo về Kế hoạch hợp nhất RIDEF vào Quy hoạch Địa phương. Tháng 10 năm 1999.

Đói nghèo ở Việt Nam. UNDP, UNFPA và UNICEF. 1995.

Cảnh nghèo ở Việt Nam: Báo cáo với SIDA. Công ty trách nhiệm hữu hạn Aduki Pty. Tháng 4 năm 1995.

Phát triển gần đây về Trái phiếu Chính phủ. Vũ Tiến Ninh. Hội thảo VITRANSS thứ ba. Tháng 8 năm 1999.

Báo cáo về đánh giá các nhu cầu: Tình hình người nghèo ở các Xã Long Vinh và Long Khanh, Huyện Duyên Hải, Tỉnh Trà Vinh. Anh Quốc OXFAM và Ireland. 1995.

Thực tế và xu hướng RIDEF (1996-2001): đánh giá trung hạn. RIDEF và Viện Khoa học và Công nghệ Châu Á.

Phát triển Nông thôn ở Việt Nam: Khung công việc chiến lược quy hoạch và phát triển chương trình. Tổ chức Lương thực và Nông nghiệp. 1996.

Tài liệu chiến lược phát triển nông thôn: tăng cường thể chế để đổi mới phát triển nông thôn ở Việt (Giai đoạn 1). Dự án UNDP VIE/96/008. Tháng 4 năm 1998.

Dự án phát triển CSHT Nông thôn: đánh giá trung hạn. Gardener J, Guild R, và Fforde A. UNCDF. Tháng 3 năm 1999.

Phát triển CSHT ở Việt Nam: tăng cường năng lực để đổi mới phát triển nông thôn ở Việt Nam (Giai đoạn 1). Dự án UNDP VIE/96/008. Tháng 4 năm 1998.

Tổng quan ngành nông nghiệp Việt Nam trong giai đoạn sau đổi mới: những cơ hội và thử thách. Bộ Kế hoạch và Đầu tư, UNDP và FAO. 1997,

Thiết lập nhóm công tác về quy hoạch và cấp vốn được phân quyền đối với dự án RIDEF. Tháng 10 năm 1998.

Tăng cường năng lực để đổi mới phát triển nông thôn ở Việt Nam (Giai đoạn 1): bản đồ cảnh nghèo và tiềm năng sinh thái học nông nghiệp ở Việt Nam. Dự án UNDP VIE/96/008. Công ty trách nhiệm hữu hạn Quốc tế Lincoln chuẩn bị, tháng 4 năm 1998.

Nghiên cứu chiến lược đầu tư và bảo trì các quốc lộ và tỉnh lộ: Việt Nam, Tập 1. Scott, Wilson Kirkpatrick và Partners. Đối với vốn ODA của Anh Quốc và Bộ GTVT Việt Nam. Tháng 1 năm 1996.

Nghiên cứu chiến lược đầu tư và bảo trì các quốc lộ và tỉnh lộ: Việt Nam, Tập 2. Scott, Wilson Kirkpatrick và Partners. Đối với vốn ODA của Anh Quốc và Bộ GTVT Việt Nam. Tháng 1 năm 1996.

Nghiên cứu các khía cạnh kinh tế-xã hội của tỉnh Hà. Đầu vào để chuẩn bị Dự án Phát triển Nông thôn tỉnh Hà Tĩnh do IFAD tài trợ. Tháng 5 năm 1998.

Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế-xã hội vùng trọng điểm Vùng miền Trung nước CHXHCN Việt Nam: Quy hoạch tổng thể năm năm 2010. JICA/DSI/MPI. Tháng 11 năm 1996.

Nghiên cứu chiến lược phát triển giao thông vận tải quốc gia (VITRANSS). Báo cáo Khởi đầu. Công ty Tư vấn và hợp tác Quốc tế Thái Bình Dương ALMEC. Tháng 3 năm 1999.

Nghiên cứu chiến lược phát triển giao thông vận tải quốc gia (VITRANSS): Dự thảo Báo cáo Cuối cùng. Tập 1: hiện trạng và các vấn đề. JICA, Bộ GTVT và TDSI. Tháng 4 năm 2000.

Nghiên cứu chiến lược phát triển giao thông vận tải quốc gia (VITRANSS). Dự thảo Báo cáo Cuối cùng. Tập 2: dự báo nhu cầu vận tải. JICA, Bộ GTVT và TDSI. Tháng 4 năm 2000.

Nghiên cứu chiến lược phát triển giao thông vận tải quốc gia (VITRANSS). Dự thảo Báo cáo Cuối cùng. Tập 3: chiến lược và quy hoạch tổng thể ngành giao thông vận tải. JICA, Bộ GTVT và TDSI. Tháng 4 năm 2000.

Nghiên cứu chiến lược phát triển giao thông vận tải quốc gia (VITRANSS): Tóm tắt Báo cáo Cuối cùng. JICA, Bộ GTVT và TDSI. Tháng 7 năm 2000.

Những hướng dẫn để sự quản lý được phân quyền và cấp vốn phát triển nông thôn ở Việt Nam. RIDEF và Viện Công nghệ Châu Á. Tháng 3 năm 1999.

Trà Vinh: đánh giá cảnh nghèo. Oxfam (GB) cùng với Ngân hàng Thế giới và DFID. Tháng 11 năm 1999.

Việt Nam: phát triển nông nghiệp tiến lên từ tầm nhìn đến hành động. Ngân hàng Thế giới. Tháng 9/1998.

Báo cáo phát triển Việt Nam năm 2000 - Tấn công đói nghèo. Báo cáo liên kết của Nhóm làm việc Chính phủ - Nhà tài trợ - Tổ chức phi Chính phủ. Tháng 12 năm 1999.

Việt Nam đang tiến lên phía trước: những thành tựu và thách thức trong ngành Giao thông vận tải. Ngân hàng Thế giới. Tháng 4 năm 1999.

Việt Nam: đánh giá đói nghèo và chiến lược. Ngân hàng Thế giới. 1995.

Đường nông thôn và đường lĩnh của Việt Nam. R. Robinson làm việc cho DFID. Tháng 8 năm 1997.

Đánh giá chi tiêu công cộng của Việt Nam. Dự thảo báo cáo về ngành giao thông vận tải (in bằng máy in rô-nê-ô). 2000.

Việt Nam: dự án giao thông vận tải đường bộ. Tư vấn COWIC cho Ngân hàng Thế giới và Bộ GTVT. 1996.

Nền kinh tế Việt Nam năm 1997: phân tích chính sách. Viện quản lý kinh tế trung ương, Ban khoa học và công nghệ. Tháng 2 năm 1998.

Việt Nam thông qua các ống kính của giới tỉnh: phân tích kinh nghiệm sử dụng số liệu điều tra hộ gia đình. J. Desai làm việc cho Ngân hàng Thế giới (in bằng máy in rô-nê-ô). 1995.

Ngành giao thông vận tải Việt Nam: phục vụ nền kinh tế đang chuyển đổi. Ngân hàng Thế giới. Tháng 4 năm 1994.

Việt Nam, tiếng nói của những người nghèo: tổng hợp đánh giá cảnh nghèo. Ngân hàng Thế giới và DFID. Tháng 11 năm 1999.

3. Tài liệu dự án của các nhà trợ và các chính sách

3.1 Ngân hàng thế giới

Báo cáo đánh giá dự án giao thông nông thôn thứ hai. Tháng 11 năm 1999.

Dự án giao thông nông thôn thứ hai - Biên bản ghi nhớ về các nhiệm vụ xác định, chuẩn bị, đánh giá trước và đánh giá. (đề ngày tháng khác nhau.)

Dự án đa dạng hoá nông nghiệp Việt Nam. Báo cáo số PIC4605. 1997.

Dự án giao thông nông thôn. Báo cáo đánh giá nhân viên. Phòng Khai thác Nông nghiệp và Môi trường, Báo cáo số 15537-VN. Tháng 4 năm 1996.

3.2 Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB)

Báo cáo và khuyến nghị của Chủ tịch tới các Hội đồng các Giám đốc về khoản vay đã đề xuất cho nước CHXHCN Việt Nam về các dự án cơ sở hạ tầng nông thôn. Tháng 9 năm 1997.

Biên bản ghi nhớ giữa Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam và Ngân hàng Phát triển Châu Á về Dự án Hỗ trợ CSHT Nông thôn. Tháng 5 năm 1997.

Báo cáo và khuyến nghị của Chủ tịch lời các Ban các Giám đốc về khoản vay đã đề xuất với nước CHXHCN Việt Nam đối với Dự án Cải tạo Đường bộ thứ hai. Tháng 10 năm 1996.

3.3 Ban Phát triển Quốc tế Anh (DFID)

Hướng dẫn Môi trường. Tháng 4 năm 1999.

Tài liệu Chiến lược nước Việt Nam. Tháng 10 năm 1998.

Cách sinh nhai nông thôn bền vững: chúng ta có thể có đóng góp gì? Tháng 7 năm 1998.

Xoá nghèo thế giới: thử thách đối với thế kỷ 21. 1997.

Hướng dẫn về đánh giá khả năng về thể chế (Dự thảo). Tháng 11 năm 1997.

Đánh giá về thể chế. Ban Hệ thống Tài chính và Hệ thống Giúp đỡ, Ghi chú Kỹ thuật 14.

Sổ tay đánh giá môi trường.

3.4 Các cơ quan của Liên hiệp Quốc

Đánh giá của các nhà tài trợ UNCDF: Báo cáo Chuyển thăm Đất nước Việt Nam. Tháng 3 năm 1999.

Việt Nam UNDP: 1998 vào sau đó. Bản cập nhật, tháng 6 năm 1998.

Sơ lược chương trình Việt Nam UNDP, 1998.

UNDP và UNICEF. Hà Nội, Tháng 10 năm 1996.

Đề xuất về cấp vốn song song của UNCDF cho Dự án UNDP VIE/96/005: Phát triển năng lực để loại trừ cảnh nghèo, Tỉnh Bến Tre.

Hiệp định Dự án, Quỹ Phát triển CSHT Nông thôn (RIDEF). UNCDF/VIE/95/CO1.

Vai trò và trách nhiệm đối với RIDEF: quản lý dự án ở Tỉnh Quảng Nam. Dự án UNCDF VIE/95/CO1.

3.5 Quỹ Phát triển Nông nghiệp Quốc tế (IFAD)

Dự án Phát triển Nông thôn Hà Tĩnh: biên bản ghi nhớ nhiệm vụ hình thành. Tháng 11 năm 1998.

Báo cáo hình thành Dự án Phát triển Nông thôn Hà Tĩnh. Tháng 11 năm 1998.

3.6 DCD, Phần Lan

Chương trình Phát triển Nông thôn Quảng Trị: kế hoạch công việc hàng năm. 1999.

Chương trình Phát triển Nông thôn Quảng Trị: kế hoạch công việc hàng năm. 1998.

4. Tài liệu Quốc tế

(Được liệt kê theo thứ tự bảng chữ cái theo tiêu đề)

4.1 Các tài liệu kỹ thuật

Tóm tắt AT: cải tạo các đường nhỏ và đường mòn. Tạp chí Công nghệ thích hợp.

Tóm tắt AT: cải tạo các đường nhỏ và đường mòn, Phần 2. Tạp chí Công nghệ thích hợp.

Tóm tắt AT: cải tạo các đường nhỏ và đường mòn, Phần 3. Tạp chí Công nghệ thích hợp.

Sổ tay thiết kế các cầu nhỏ. TRRL về vốn ODA.

Bụi từ các đường không được rải mặt ở Kenya. TRRL.

Các đường nhỏ và vai trò của chúng trong hệ thống giao thông vận tải nông thôn: sự hướng dẫn. Do Công ty trách nhiệm Hữu hạn Giao thông vận tải I.T đối với Tổ chức Lao động Quốc tế chuẩn bị.

Hướng dẫn đánh giá mặt đường và việc bảo trì các đường rải nhựa ở các nước nhiệt đới và cận nhiệt đới. Ghi chú Đường bộ Nước ngoài TRL 18/1999.

Nghiên cứu bảo trì các đường không rải mặt của Kenya: nghiên cứu sự xuống cấp. TRRL.

Tính năng các đường không rải nhựa ở Ghana. TRRL.

Báo cáo của Hội thảo về quản lý xây dựng và bảo trì các Đường Nhánh Loại B ở Băng-la-đét. Ban Kỹ thuật Chính quyền Địa phương và Công ty Phát triển Thụy Sĩ. Tháng 6 năm 1994.

Nhà cổ vấn Đường bộ: hệ thống quản lý bảo trì mặt đường. Tháng 3 năm 2000.

Tư vấn bảo trì đường nông thôn, Cam-pu-chia. Công ty trách nhiệm hữu hạn Giao thông vận tải I.T. đối với Bộ Phát triển Nông thôn chuẩn bị. Tháng 6 năm 1998.

Chương trình phát triển đường nhánh và đường thứ cấp, Kenya: báo cáo cuối cùng. SIDA-SWEROD. Tháng 11 năm 1995.

4.2 Tài liệu kinh tế-xã hội

Cân bằng tải trọng. IFRTD. Tháng 7 năm 1999.

Sự tham gia của cộng đồng vào việc bảo trì đường: trường hợp nghiên cứu số 1, số 2 và số 3. Công ty trách nhiệm hữu hạn Giao thông vận tải I.T. đối với DFID thuộc dự án nghiên cứu KAR chuẩn bị.

Phân tích kinh tế trong công việc dự án giao thông vận tải: trích dẫn từ tài liệu Đánh giá Dự án, Dự án Khôi phục Kinh tế Andhra Pradesh, Ấn Độ. Ngân hàng Thế giới. Tháng 7 năm 1998.

Đánh giá trở về trước những hiệu quả trực tiếp của Dự án Phát triển Nông thôn 6, Quận Manikganj, Băng-la-đét. Công ty trách nhiệm hữu hạn Giao thông vận tải I.T. đối với Hợp tác Phát triển Thụy Sĩ. Tháng 4 năm 1997.

Sự hình thành Dự án Phát triển CSHT Nông thôn 3, Băng-la-đét: Báo cáo cuối cùng, Tập 1: báo cáo chính và các phụ lục chủ yếu. Công ty trách nhiệm hữu hạn Giao thông vận tải I.T. đối với Ngân hàng Phát triển Châu Á chuẩn bị. Tháng 5 năm 1997.

Sự hình thành Dự án Phát triển CSHT Nông thôn 3, Băng-la-đét: Báo cáo cuối cùng, Tập 2: các phụ lục bổ sung. Công ty trách nhiệm hữu hạn Giao thông vận tải I.T. đối với Ngân hàng Phát triển Châu Á chuẩn bị. Tháng 5 năm 1997.

Tin tức diễn đàn: cách sinh nhai của những người nghèo: đóng góp nào giao thông vận tải có thể làm? IFRTD.

Tin tức diễn đàn: giao thông vận tải nông thôn ở Châu Mỹ La Tinh. IFRTD.

Những hướng dẫn đối với sự Tham gia 1: tiến hành sự tiếp cận chia sẻ thông tin đối với những người sử dụng thị trường. Công ty trách nhiệm hữu hạn Giao thông vận tải I.T. đối với Ban Kỹ thuật Chính quyền Địa phương, Băng-la-đét chuẩn bị. 1997.

Những hướng dẫn đối với sự Tham gia 2: tiến hành " sự tiếp cận đầu vào của người sử dụng" đối với việc thiết kế thị trường - lập bản đồ và xếp hạng ưu tiên. Công ty trách nhiệm hữu hạn Giao thông vận tải I.T. đối với Ban Kỹ thuật Chính quyền Địa phương, Băng-la-đét chuẩn bị. 1997.

Những hướng dẫn đối với sự Tham gia 3: tiến hành các thảo luận nhóm tập trung để xác định sự ưu tiên của người dân. Công ty trách nhiệm hữu hạn Giao thông vận tải I.T. đối với Ban Kỹ thuật Chính quyền Địa phương, Băng-la-đét chuẩn bị. 1997.

Những hướng dẫn về đánh giá nhanh hiệu quả đường nông thôn và tác động của chúng. Airey T, và AFM Mafizul Islam. Đối với Hợp tác Phát triển Thụy và ban Kỹ thuật Chính quyền Địa phương, Băng-la-đét. Tháng 7 năm 1995.

Hướng dẫn đối với việc áp dụng thực tế quy hoạch khả năng tiếp cận nông thôn tổng hợp ở Philippine công với các tài liệu Đào tạo về quy hoạch khả năng tiếp cận nông thôn tổng hợp. Tổ chức Lao động Quốc tế và Cục Nội vụ và Chính quyền Địa Phương. 1995.

Diễn đàn Quốc tế về Giao thông vận tải Nông thôn và Phát triển (IFRTD). Báo cáo về các hoạt động, 1996-1998.

Các hoạt động địa phương, cuộc sống tốt hơn: phân quyền các dịch vụ cơ sở hạ tầng nông thôn. EDI của Ngân hàng Thế giới. 1998.

Các xe không động cơ ở 10 thành phố Châu Á: xu hướng, các vấn đề và chính sách. Ngân hàng Thế giới. Tháng 3 năm 1995.

Thực hiện kiểm tra Dự án Phát triển Nông thôn số 6, Quận Manikganj, Băng-la-đét. Công ty trách nhiệm hữu hạn Giao thông vận tải I.T đối với Hợp tác Phát triển Thụy Sĩ và ban Kỹ thuật Chính quyền Địa phương. Tháng 7 năm 1995.

Khung kế hoạch đối với việc kiểm tra và lựa chọn dự án: Dự án Cải tạo Cơ sở hạ tầng nông thôn Cam-pu-chia. Công ty trách nhiệm hữu hạn Giao thông vận tải I.T đối với Bộ Phát triển Nông thôn. Tháng 5 năm 1998.

Cảnh nghèo và chính sách. Lipton M và M. Ravallion. Nghiên cứu Chính sách của Ngân hàng Thế giới World Bank Policy Research. Tài liệu làm việc nghiên cứu số 1130. 1993.

Thẩm tra chất lượng về phát triển nông thôn: đánh giá. Moris J và J. Copestake. Ấn phẩm của I.T. 1993.

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

Phụ lục 2

CƠ SỞ DỮ LIỆU GIAO THÔNG NÔNG THÔN

PHỤ LỤC 2: CƠ SỞ DỮ LIỆU GIAO THÔNG NÔNG THÔN

1. LỜI MỞ ĐẦU

Cơ sở dữ liệu giao thông nông thôn này đã được xây dựng và phát triển trong suốt quá trình nghiên cứu chiến lược. Cơ sở dữ liệu này trình bày theo từng tỉnh và được tổng hợp theo vùng lập quy hoạch kinh tế- xã hội:

- Số liệu được lấy từ các nguồn khác nhau về:
 - i) Dân số, cơ cấu hành chính và địa lý;
 - ii) Tình hình kinh tế - xã hội bao gồm các số liệu về kinh tế, nghèo đói, các dân tộc thiểu số và sự tiếp cận tới giáo dục và chăm sóc sức khỏe ở các vùng nông thôn;
 - iii) Các đặc điểm của mạng lưới đường bộ nông thôn.
 - Phân tích các số liệu thu thập được từ các nguồn khác nhau nhằm đưa ra các chỉ số về tình trạng hiện tại của chuyên ngành giao thông nông thôn trong toàn quốc.
- Cơ sở dữ liệu là nguồn thông tin chủ yếu để phân tích mang tính chất định lượng được trình bày ở 6 Tài liệu trong tập 2 của Báo cáo Cuối cùng Nghiên cứu Chiến lược.

Mặc dầu cơ sở dữ liệu giao thông nông thôn bao gồm nhiều thông tin có giá trị nhưng chưa hoàn chỉnh và còn có một số thiếu sót. Dự kiến rằng cơ sở dữ liệu sẽ được Ban Giao thông nông thôn mới (RTU) trong Bộ GTVT phát triển, mở rộng và thường xuyên cập nhật. Mục đích là cơ sở dữ liệu này sẽ trở nên có nhiều thông tin hơn và là một công cụ mạnh để:

- i) Giám sát quốc gia về thực trạng phát triển và sự cung ứng dịch vụ của hệ thống giao thông nông thôn, việc thực hiện của các cán bộ địa phương, tác động đến quá trình phát triển xã hội và giảm đói nghèo;
- ii) Xác định nhu cầu đầu tư và xác định thứ tự ưu tiên đầu tư trong toàn quốc;
- iii) Giúp đỡ các nhà tài trợ chuẩn bị các chương trình đầu tư cho giao thông nông thôn, phản ánh các ưu tiên quốc gia và phù hợp với chiến lược quốc gia.

Một lĩnh vực quan trọng để hoàn thiện cơ sở dữ liệu là tạo ra các số liệu có tính thông tin nhiều hơn và đáng tin cậy hơn của từng tỉnh về quy mô, thực trạng phát triển và mức độ cung ứng dịch vụ của hệ thống đường bộ nông thôn. Điều tiên quyết của vấn đề này là ở các tỉnh đưa vào áp dụng công tác lập quy hoạch mạng lưới đường bộ nông thôn cơ bản, áp dụng quy trình phân loại phù hợp, thống kê cầu đường, lập bản đồ mạng lưới đường bộ nông thôn và tiến hành khảo sát tình trạng hàng năm.

2. CƠ CẤU CÁC VÙNG KINH TẾ- XÃ HỘI

Đã có một loạt các thay đổi về ranh giới tỉnh ở Việt nam trong suốt 15 năm qua, dẫn đến số lượng các tỉnh tăng lên - ví dụ, việc tách tỉnh vào năm 1988 và năm 1990 (Xem phần trình bày số liệu theo chuỗi thời gian ngược lại tới những năm 1980 trong "Số liệu thống kê nông lâm ngư nghiệp, từ năm 1985 đến năm 1995", Nhà xuất bản thống kê, 1996).

Liên quan đặc biệt tới cơ sở dữ liệu giao thông nông thôn này là kỳ họp thứ 10 Quốc hội khoá IX hồi tháng 10 năm 1996 đã quyết định tăng số tỉnh từ 53 lên 61 và quyết định này đã thi hành từ đầu năm 1997. Sự gia tăng này chủ yếu do việc chia nhỏ các tỉnh hiện có thành hai, nhưng trong ít nhất một trường hợp việc tách tỉnh này cũng bao gồm việc chuyển một huyện từ tỉnh này sang tỉnh khác. Sau đó, việc phân chia cả nước thành các tiểu vùng quy hoạch kinh tế- xã hội cũng bị thay đổi, tăng số tiểu vùng từ 7 lên 8. Những thay đổi này được tóm tắt trong Hình 1, nó so sánh sự phân chia tỉnh và tiểu vùng được các nguồn thống kê quốc gia sử dụng, theo đó Cơ sở Dữ liệu này đã áp dụng sự phân chia tỉnh và vùng phổ biến từ trước năm 1997.

Tuy nhiên, chúng tôi đã làm một vài thay đổi thêm nữa về xác định các tiểu vùng quy hoạch kinh tế - xã hội, dựa trên kiến nghị của Bộ kế hoạch và đầu tư (MPI), theo đánh giá của họ về dự thảo Cơ sở Dữ liệu. Những thay đổi mà Bộ kế hoạch và Đầu tư cũng áp dụng cho công tác lập quy hoạch của mình nhằm đưa ra sự nhất quán hơn về tình hình kinh tế - xã hội trong từng vùng quy hoạch:

- Tỉnh Vĩnh Phúc và Bắc Ninh được chuyển từ vùng Đông Bắc sang vùng Đồng bằng Sông Hồng - sự thay đổi này đã được chính phủ Việt nam (GoV) phê duyệt.
- Tỉnh Ninh Thuận và Bình Thuận được chuyển từ vùng Đông Bắc Nam Bộ sang vùng duyên hải Nam Trung Bộ.
- Tỉnh Lâm Đồng được chuyển từ vùng Đông Bắc Nam Bộ sang vùng Tây nguyên. Vì Lâm Đồng vẫn nằm trong quy hoạch vùng Tây Nguyên.

Ở đâu mà thông tin trong Cơ sở Dữ liệu là số liệu quá khứ, tăng từ 53 lên 61 tỉnh, những chi tiết dưới đây sẽ trình bày chi tiết số liệu được xử lý ra sao.

3. NHỮNG LƯU Ý VỀ NGUỒN SỐ LIỆU

3.1 Nguồn số liệu

Các nguồn tham khảo chính dùng để biên soạn tập Cơ Sở Dữ liệu này được liệt kê trong Hình 2.

Hình 2: Nguồn Tham khảo

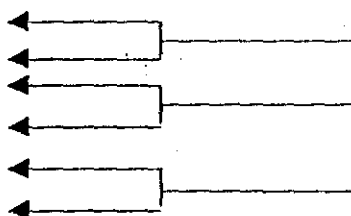
1. Số liệu thống kê Kinh tế- xã hội 61 Tỉnh, thành phố ở Việt nam. Nhà xuất bản Thống kê, Tháng 1 năm 1998.
2. Niên giám thống kê 1998. Nhà xuất bản Thống kê, 1998.
3. Minot, N. Bản đồ về nghèo đói và Tiềm năng nông nghiệp sinh thái ở Việt nam. Viện nghiên cứu chính sách lương thực quốc tế (IFPRI) nghiên cứu giúp Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn và Tổ chức Phát triển của Liên hợp quốc UNDP, 1998 (Dự án ViE/96/008).
4. Ủy ban Dân tộc và Miền núi. Số liệu về 1715 xã nghèo và vùng sâu, vùng xa, 1998.
5. Ủy ban Dân tộc và Miền núi. Danh sách 1000 xã nghèo nhất trong "Chương trình 135", 1999.
6. Nhà xuất bản Thống kê. Số liệu về dân số của các khu vực dân cư thưa thớt ở Việt nam, 1996.
7. Bộ Giao thông vận tải. Tổng hợp các xã chưa có đường ô tô đến trung tâm xã tính đến cuối năm 1998.
8. Bộ Giao thông vận tải. Quy hoạch phát triển giao thông nông thôn miền núi quốc gia, giai đoạn 1999-2005 và những năm sau đó (Bản dự thảo). Tháng 9, 1999.
9. Bộ Giao thông vận tải. Mạng lưới đường tỉnh, 1997.

HÌNH 1: CÁC TỈNH VÀ PHÂN VÙNG

Phân vùng 1997 (61 Tỉnh và 8 vùng)

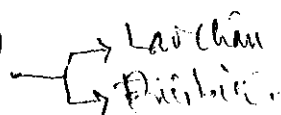
Đông Bắc (13 tỉnh)

Hà Giang
Tuyên Quang
Cao Bằng
Lạng Sơn
Lào Cai
Yên Bái
Quảng Ninh
Bắc Cạn
Thái Nguyên
Phú Thọ
Vĩnh Phúc
Bắc Giang
Bắc Ninh



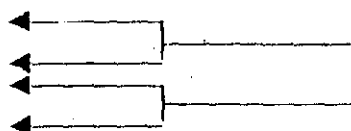
Tây Bắc (3 tỉnh)

Lai Châu
Sơn La
Hòa Bình



Đồng bằng sông Hồng (9 tỉnh)

Hà Nội
Hải Phòng
Hà Tây
Thái Bình
Ninh Bình
Hải Dương
Hưng Yên
Nam Định
Hà Nam



Bắc Trung Bộ (6 tỉnh)

Thanh Hóa
Nghệ An
Hà Tĩnh
Quảng Bình
Quảng Trị
Thừa Thiên Huế

Phân vùng trước đây (53 tỉnh và 7 vùng)

Miền núi, trung du phía Bắc (13 tỉnh)

Hà Giang
Tuyên Quang
Cao Bằng
Lạng Sơn
Lào Cai
Yên Bái
Quảng Ninh

Bắc Thái

Vĩnh Phú

Hà Bắc

Lai Châu
Sơn La
Hòa Bình

Đồng bằng sông Hồng (7 tỉnh)

Hà Nội
Hải Phòng
Hà Tây
Thái Bình
Ninh Bình

Hải Hưng

Nam Hà

Khu Bốn cũ (6 tỉnh)

Thanh Hóa
Nghệ An
Hà Tĩnh
Quảng Bình
Quảng Trị
Thừa Thiên Huế

Duyên hải Nam Trung Bộ (6 tỉnh)

Đà Nẵng
Quảng Nam
Quảng Ngãi
Bình Định
Phú Yên
Khánh Hòa

Duyên hải miền Trung (7 tỉnh)

Quảng Nam Đà Nẵng
Quảng Ngãi
Bình Định
Phú Yên
Khánh Hòa
Bình Thuận
Ninh Thuận

Đông Nam Bộ (9 tỉnh)

Bình Thuận
Ninh Thuận
TP Hồ Chí Minh
Tây Ninh
Đồng Nai
Bà Rịa Vũng Tàu
Bình Phước
Bình Dương
Lâm Đồng

Đông Nam Bộ (5 tỉnh)

TP Hồ Chí Minh
Tây Ninh
Đồng Nai
Bà Rịa Vũng Tàu
Sông Bé

Tây Nguyên (3 tỉnh)

Kon Tum
Gia Lai
Đắk Lắk

Tây Nguyên (4 tỉnh)

Lâm Đồng
Kon Tum
Gia Lai
Đắk Lắk

Đồng bằng sông Cửu long(12 tỉnh)

Long An
Đồng Tháp
An Giang
Tiền Giang
Vĩnh Long
Bến Tre
Kiên Giang
Cần Thơ
Trà Vinh
Sóc Trăng
Bạc Liêu
Cà Mau

Đồng bằng sông Cửu long (11 tỉnh)

Long An
Đồng Tháp
An Giang
Tiền Giang
Vĩnh Long
Bến Tre
Kiên Giang
Cần Thơ
Trà Vinh
Sóc Trăng
Minh Hải

3.2 Các lưu ý về số liệu

Dân số và diện tích đất đai

- Dân số - Tài liệu tham khảo 1
- Diện tích đất đai - từ các số liệu in trong các bản đồ chính thức hiện nay của Việt nam.
- Mật độ dân số - được tính toán từ tổng dân số và tổng diện tích đất đai.
- Dân số nông thôn - Tài liệu tham khảo 1
- Tỷ lệ (%) dân số nông thôn - tính theo phần trăm của tổng dân số.
- Diện tích đất nông thôn - tính toán bằng cách lấy tổng diện tích đất đai của tỉnh trừ đi diện tích đất đô thị (các quận, các thành phố và các thị xã). Quá trình tính toán sử dụng các số liệu trong Tài liệu tham khảo 1 và 2 như sau:
 - i) đối với các tỉnh có các quận đô thị (Thực tế chỉ có ở các thành phố lớn như Hà nội, TP HCM, Đà Nẵng và Hải Phòng), mật độ dân cư đô thị giả thiết như là của Hà Nội;
 - ii) đối với các tỉnh có các thành phố, mật độ dân cư đô thị giả thiết là 2000 người /km²;
 - iii) đối với các tỉnh chỉ có các thị xã, mật độ dân cư đô thị giả thiết là 1000 người /km².
- Mật độ dân cư nông thôn - được tính toán trên cơ sở dân số nông thôn và diện tích đất đai nông thôn.

Lưu ý: Trong Tài liệu tham khảo 1, dân số nông thôn và đô thị của tỉnh Đồng Tháp được đổi cho nhau. Điều này đã được chỉnh sửa trong tập Cơ sở dữ liệu này.

Cơ cấu hành chính

- Số lượng các thành phố - Tài liệu tham khảo 2
- Số lượng các quận - Tài liệu tham khảo 2
- Số lượng các thị xã - Tài liệu tham khảo 2
- Số lượng các huyện nông thôn - Tài liệu tham khảo 2
- Số lượng các thị trấn nông thôn - Tài liệu tham khảo 2 (được xác định trong các Bảng thống kê như "Các thị trấn thuộc huyện". Các thị trấn nông thôn này bao gồm hầu hết các trung tâm huyện và chúng được coi là một phần của khu vực nông thôn).
- Số lượng các xã - Tài liệu tham khảo 2 (Đây chỉ là các xã nông thôn, loại trừ các phường tương đương với khu đô thị).
- Dân số bình quân một huyện - được tính từ dân số nông thôn của một tỉnh và số huyện của tỉnh.
- Diện tích đất bình quân một huyện - được tính từ diện tích đất nông thôn của một tỉnh và số huyện của tỉnh.
- Số xã bình quân một huyện - được tính từ tổng số xã và tổng số huyện của tỉnh.
- Dân số bình quân một xã - được tính từ dân số nông thôn của tỉnh và số lượng các xã của tỉnh.

¹ Có một vài thay đổi nhỏ về số lượng các xã qua từng năm, vì một số xã bị chia nhỏ ra.

- Diện tích đất bình quân một xã - được tính từ diện tích đất nông thôn của một tỉnh và số lượng các xã của một tỉnh.

Địa hình

Địa hình được phân làm 6 loại dựa trên cơ sở tác động của địa hình đến giao thông nông thôn, và đặc biệt đến việc xây dựng đường bộ, như được xác định trong Hình 3. Tất cả các tỉnh đều có một lượng nhỏ khu đất □Ngoài đô thị□, ở đó các tuyến đường bộ nông thôn chạy ven khu vực đô thị, và vấn đề này chưa được phân tích cụ thể. Đối với năm loại địa hình còn lại, tỷ lệ diện tích đất của mỗi loại địa hình của mỗi tỉnh được đánh giá trên cơ sở nghiên cứu kỹ bản đồ địa hình.

Số liệu kinh tế

- Tổng sản phẩm quốc nội của tỉnh (GDP) năm 1996 là tính theo giá cố định năm 1994 - Tài liệu tham khảo 1
- GDP đầu người - được tính từ GDP của tỉnh và tổng dân số của tỉnh đó.
- GDP của ngành nông nghiệp của tỉnh (từ sản xuất nông nghiệp, lâm nghiệp và ngư nghiệp) nhằm đưa ra một chỉ số về mức độ của các hoạt động kinh tế nông thôn trong ngành nông nghiệp. Số liệu năm 1996 là tính theo giá cố định năm 1994 - Tài liệu tham khảo 1
- GDP nông nghiệp nông thôn trên đầu người - được tính từ GDP nông nghiệp nông thôn của tỉnh và dân số nông thôn của tỉnh.
- Tỷ lệ GDP nông nghiệp nông thôn so với tổng GDP của tỉnh, là một chỉ tiêu quan trọng của kinh tế nông thôn trong toàn bộ kinh tế của tỉnh.

Số liệu về đói nghèo

GDP nông nghiệp trên đầu người là một chỉ tiêu về mức thu nhập nông thôn, và do đó là một chỉ tiêu về đói nghèo.

Bản báo cáo của IFPRI (Tài liệu tham khảo 3) đã phân tích số liệu từ Cuộc khảo sát mức sống dân cư Việt nam lần thứ nhất (VLSS) năm 1993, và Điều tra dân số nông nghiệp năm 1994. Ở đây, nó được nêu ra chỉ để tham khảo nhận biết số liệu về nghèo đói theo tỉnh hơn là theo vùng. Các số liệu được thu thập từ trước ngày tách tỉnh, từ 53 lên 61 tỉnh. Do đó, các tỉnh "mới" có một số liệu phần trăm, nhưng được áp dụng cho hai tỉnh, và được đóng khung ở trong bảng.

- Tỷ lệ phần trăm dân số sống ở mức nghèo khổ - Tài liệu tham khảo 3.
- Số người nghèo nông thôn - được tính toán từ tỷ lệ phần trăm nghèo đói và số dân nông thôn của tỉnh đó.

"Chương trình 135" của Chính phủ Việt nam tập trung các nguồn vốn đầu tư vào các xã vùng sâu vùng xa và nghèo. Nguồn gốc ban đầu, chương trình bao gồm 1715 xã, trước hết tập trung vốn đầu tư Nhà nước cho 1000 xã nghèo nhất. Trong suốt năm đầu thực hiện (1999) đã có những thay đổi về hàng loạt các mục tiêu, nhưng sự phân bố và dân số của các xã nghèo được xác định trong giai đoạn quy hoạch vẫn đưa ra các chỉ số tốt về tình trạng nghèo đói của các tỉnh.

Hình 3 : Phân loại theo địa hình

Loại địa hình	Mô tả	Đặc tính xây dựng
MIỀN NÚI	Độ cao có thể vượt quá 1500 m. Ít nông nghiệp. Rừng bao phủ hay đất cao nguyên. Dễ sụt lở. Tiềm năng xói mòn lớn. Tưới tiêu nhẹ hay kiểm soát nước.	Công việc đất sẽ rất nặng và thường cần có cấu trúc thoát nước ngang. Vật liệu tự nhiên có sẵn (ví dụ sỏi, đất), đặc biệt <1km. Cự li vận chuyển các vật liệu được xử lý (cát, kết liệu đá nghiền, xỉ măng, than...) có thể dài, thường từ 20-50 km.
ĐẤT TRUNG DU NÔNG NGHIỆP	Độ cao từ 500-1500m. Chủ yếu là nông nghiệp. Có một vài tiềm năng xói mòn. Một số hệ thống tưới tiêu và kiểm soát nước	Vật liệu tự nhiên (ví dụ đất, sỏi) có sẵn, đặc biệt ở cự li chuyển chở < 1km. Cự li chuyển chở vật liệu được xử lý (cát, sỏi, đá nghiền) thường vượt quá 20 km
ĐẤT THẤP ĐƯỢC TƯỚI TIÊU	Thường các khu vực thung lũng ven sông hoặc đồng bằng có độ cao dưới 500m. Có tiềm năng xói mòn do sụt lở hoặc độ cao của đường bộ.	Thoát nước ngang (chéo) cả cấu trúc thoát nước theo chiều dài, có nghĩa là kiểm soát nước hay tưới tiêu. Nông nghiệp, tưới tiêu và kiểm soát nước. Các vật liệu tự nhiên (đất, sỏi) với cự li vận chuyển khoảng 5 km. Cự li vận chuyển của các vật liệu đã qua xử lý (đá dăm) khoảng 5-20 km có thể được sản xuất ngay ở vùng lân cận.
ĐỒNG BẰNG	Độ cao thường dưới 30 m. Đất nông nghiệp và các mục đích sử dụng khác. Có hệ thống tưới tiêu và quản lý nước tốt. Có xói mòn do cường độ của đất yếu.	Vật liệu tự nhiên hoặc đã qua chế tạo (sỏi, đá dăm) chỉ có tại các khoảng cách lớn (có thể vượt quá 200 km ở đồng bằng sông Cửu Long). Các công việc về đất phải làm cả qua hệ thống đường thủy chính.
VÙNG ĐẤT CÁT VEN BIỂN	Thường ở độ cao dưới 50m. Dải ven biển với các cồn cát liền nhau ở một số khu vực tạo ra một sự xói mòn lan rộng. Chỉ có ít hoạt động nông nghiệp do chất lượng đất không thuận lợi.	Vật liệu rất có thiên hướng bị hư hỏng xói mòn từ việc lở đất khó kiểm soát. Vật liệu tự nhiên (sỏi) và vật liệu đã qua xử lý (đá dăm) thường phải vận chuyển với cự li từ 5-15 km mặc dầu vật liệu lèn thường là có sẵn
ĐẤT QUANH ĐÔ THỊ	Không phải đường bộ đô thị trong ranh giới của khu vực đô thị, nhưng là đwongf nông thôn ngoài khu vực đô thị. Lưu lượng vận tải thường cao hơn lưu lượng vận tải trung bình nhiều và có tỷ lệ xe nặng. Có khối lượng xe máy lớn	Mật độ thương mại liên kế đường bộ và sử dụng mặt đường bộ cho việc sử dụng phi vận tải (bày hàng hoá). Đặc tính cơ bản của "đất thấp được tưới tiêu". Dạng phổ biến là chiều dài của đường nông thôn ngắn và có thể bao gồm cả các đoạn biệt lập không liền kế trực tiếp với khu vực đô thị (ví dụ chợ hay trung tâm thương mại)

- Số lượng xã bao gồm trong 1715 - Tham khảo 4
- Dân số của xã - Tham khảo 4
- Tỷ lệ số xã trong tỉnh bao gồm trong 1715
- Dân số ở đây là tỷ lệ của tổng số dân nông thôn - cả chỉ số về mức độ địa dư nghèo đói ở tỉnh
- Số lượng xã trong 1000 xã nghèo nhất (hiện có 987 xã) - Tham khảo 5
- Tỷ lệ số xã trong tỉnh được xác định theo 1000 xã nghèo nhất trong nước. Đây là một chỉ số về lãnh thổ nghèo đói trong tỉnh

Tiếp cận với các dịch vụ xã hội

Sự phát triển nông thôn quốc gia và các ưu tiên giảm đói nghèo bao gồm cải tiến giáo dục và chăm sóc sức khỏe. Sự tiếp cận đến các cơ sở chăm sóc sức khỏe và giáo dục ở đây mang lại một chỉ số tiếp cận tốt cho các dịch vụ xã hội.

- Số lượng các trường cơ sở (gồm trường tiểu học và trung học cơ sở) - Tham khảo 2, số liệu 1998
- Số lượng trường trung học cơ sở - Tham khảo 2, số liệu 1998
- Số lượng học sinh cấp trung học cơ sở - tham khảo 2, số liệu 1998
- Không gian trường học bình quân của tỉnh (km) là một chỉ tiêu khoảng cách rộng mà trẻ em cần phải đi để đến trường. Nó được tính nhờ sử dụng - phân tích Hexagon - cho trường cơ sở (tiểu học và trung học cơ sở) và trường trung học cơ sở.
- Số lượng học sinh tham gia vào trường trung học cơ sở như là tỷ lệ trong tổng dân số của tỉnh là một chỉ tiêu rộng về phạm vi cung cấp giáo dục cơ sở, cho thấy rằng không có sự cách biệt lớn trong cơ cấu độ tuổi dân số trong cả nước
- Số lượng các đơn vị dịch vụ (được xác định là các trạm xá trong xã cộng với các đơn vị chăm sóc sức khỏe trong các doanh nghiệp - Tham khảo 1, số liệu năm 1996
- Không gian trung bình của tỉnh về các đơn vị dịch vụ y tế (km) và các bệnh viện/ cơ sở y tế được tính theo phân tích Hexagon² chính xác theo cùng một cách như là cho trường học (xem chú thích) và đưa ra một chỉ tiêu khoảng cách rộng mà con người cần phải đi lại để đến được các cơ sở y tế. Không may cơ sở dữ liệu kết hợp với các trạm y tế tại cấp xã với các đơn vị y tế trong các doanh nghiệp dưới tiêu chí - đơn vị dịch vụ. Do vậy chỉ tiêu này được dự tính quá cao mức tiếp cận của người dân nông thôn tới các dịch vụ y tế cơ sở trong các tỉnh này mà một sự tập trung các doanh nghiệp, chủ yếu trong khu vực đô thị cung cấp sự chăm sóc sức khỏe cho cán bộ công nhân viên của họ. Các bệnh viện, cơ sở y tế sẽ mang lại mức dịch vụ cao hơn là các trạm xá xã, nhưng cần không gian lớn hơn.

Ghi chú: các số liệu về các công trình chăm sóc sức khỏe không có tại 8 tỉnh, 6 tỉnh thuộc đồng bằng sông Cửu Long.

Các dân tộc thiểu số:

- Dân số của các dân tộc thiểu số - tham khảo 6
- Tỷ lệ dân số các dân tộc thiểu số - được dự tính từ số lượng các dân tộc thiểu số và tổng số dân của các tỉnh

²

Phân tích Hexagon giả định rằng từng công trình nằm tại trung tâm của một lục giác mà tất cả các lục giác có kích thước giống nhau và tổng diện tích của tất cả các lục giác bằng diện tích của tỉnh

- Số lượng các nhóm dân tộc thiểu số chính

Ghi chú: Nguồn số liệu là các số liệu của các tỉnh năm 1996. Tuy nhiên vì nó thể hiện các số liệu theo tỉnh, nên có thể dự tính lại số liệu này cho tất cả 61 tỉnh hiện nay

Các tỉnh chưa có đường bộ

Bộ GTVT đã theo dõi các xã chưa có đường bộ tới các trung tâm xã và xác định đây là vấn đề ưu tiên quốc gia. Các số liệu chi tiết về tình hình này vào cuối năm 1998 có 606 xã chưa có đường (tham khảo 7 và 8). Cuối năm 1999, số lượng các xã chưa có đường bộ đã giảm xuống còn 515 xã, nhưng các số liệu chi tiết theo tỉnh thì chưa có.

- Số lượng các xã không có đường tiếp cận tới trung tâm vào cuối năm 1998- tham khảo 7
- Chiều dài đường bộ cần phải nối tới các trung tâm xã - Tham khảo 8
- Nhu cầu về cầu (tổng chiều dài) trên các đường bộ tới các trung tâm xã - tham khảo 8
- Tỷ lệ của các xã trong tỉnh hiện không có đường bộ tới trung tâm xã là một chỉ tiêu rộng về sự không đầy đủ của mạng lưới đường bộ nông thôn. Nó được dự tính là từ số xã không có tiếp cận đường bộ và tổng số xã nông thôn trong tỉnh
- Số lượng các xã trong 1000 người nghèo nhất (chương trình 135) không kể đường bộ tới trung tâm xã - tham khảo 5
- Tỷ lệ % của xã có 1000 người nghèo nhất mà không có tiếp cận đường bộ. Đây là một chỉ tiêu rộng về mối quan hệ giữa nghèo đói và thiếu tiếp cận. Nó được dự tính như trên nhưng chỉ cho các tỉnh mà số các xã trên 1000 người nghèo nhất.

Đường quốc lộ do các tỉnh bảo trì

Cục ĐBVN chịu trách nhiệm quản lý Đường quốc lộ. Tuy nhiên, Cục cũng uỷ nhiệm trách nhiệm bảo trì một số đường quốc lộ cho các Tỉnh.

- Tổng chiều dài của đường quốc lộ do tỉnh bảo trì - Tham khảo 9
- Tổng chiều dài đường quốc lộ theo loại mặt đường do tỉnh bảo trì - Tham khảo 9 (loại mặt đường được định nghĩa sau đây)

Hệ thống đường bộ nông thôn

Ở đây vẫn còn có nhiều vấn đề đáng kể trong việc thu thập các số liệu tin cậy và thống nhất ở mỗi tỉnh trong toàn quốc về phạm vi, mức độ phát triển và tình trạng của hệ thống đường bộ nông thôn:

- i) Số liệu được các nhà chức trách cấp địa phương tập hợp và phân tích trước khi được chuyển về trung tâm và ở đây có sự không đầy đủ, thống nhất trong các thủ tục thu thập số liệu ở các tỉnh khác nhau. Điều này là do thực tế rằng số liệu được thu thập theo loại đường bộ nhưng sự khác nhau trong cách thức áp dụng hệ thống phân loại đường bộ cả ở giữa các tỉnh và trong một tỉnh;
- ii) Số liệu được thu thập và đệ trình cho trung tâm tập trung vào độ dài đường bộ và loại trải mặt của chúng. Điều này là chưa đủ để đánh giá mức độ để các loại xe khác nhau dưới các điều kiện thời tiết khác nhau có thể đi lại được;
- iii) ở đây thiếu thông tin cụ thể từ các tỉnh về tình trạng đường bộ và điều quan trọng hơn là tình trạng của các kết cấu thoát nước ngang. Kết cấu thoát nước ngang thiếu, hư hỏng hay có công suất thấp sẽ có những tác động đáng kể đến mức độ đi lại được của đường bộ.

Thông tin tổng hợp nhất về mạng lưới đường bộ nông thôn trong các lĩnh ở toàn quốc đã được tập hợp lại ở Bộ GTVT (tham khảo 9) và nguồn chính được sử dụng làm cơ sở dữ liệu. Nó được bổ sung bằng các số liệu chi tiết hơn thu thập được từ các cuộc điều tra 12 tỉnh mẫu trong Nghiên cứu chiến lược sẽ được giải thích như dưới đây.

Số liệu được trình bày cho mỗi loại của 4 loại đường bộ - đường tỉnh, huyện đường xã và đường làng- như đã được xác định là hệ thống đường bộ nông thôn "cốt lõi", ví dụ "Đường huyện + đường xã" về:

- Chiều dài đường bộ
- Chiều dài đường bộ theo loại hình trải mặt. 4 loại đã được xác định để tổng hợp lại loại hình trải mặt đường bộ đã được sử dụng:
 - Tiêu chuẩn : Chủ yếu là mặt nhựa đường nhưng cũng có một phần nhỏ bề tông xi măng
 - Đá rậm : Mặt trải đá, bao gồm đá nghiền
 - Cấp phối : Tiếng Việt gọi là cấp phối và có nghĩa là bao gồm vật liệu tự nhiên như sỏi
 - Đất : Không cải tạo mặt (không rải mặt)
- Chiều dài đường bộ trong tình trạng tốt/ trung bình

Cũng cần phải làm một loạt các giả định để có thể có được các số liệu :

- Nguồn số liệu ở một số tỉnh kết hợp cả đường cấp phối và đường đất như là một loại mặt đường đơn giản. Đối với các tỉnh này chúng tôi áp dụng cùng một giả định như của Bộ GTVT sử dụng trong phân tích của mình, nghĩa là 1/3 các đường bộ này là đường cấp phối và 2/3 là đường đất. Điều này áp dụng cho các tỉnh sau đây : Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Bình Thuận, Lâm Đồng, Kon Tum, Đắk Lắk, Đồng Nai, Bình Phước, Bình Dương và Bà Rịa -Vũng Tàu. Đối với Gia Lai và Tây Ninh các kết quả từ cuộc điều tra 12 tỉnh mẫu đã được sử dụng để tách 2 loại mặt đường này.
- Các thông tin tổng hợp được từ Bộ GTVT đã kết hợp đường xã và đường làng vào một loại đường do các tỉnh không tách được hai loại đường này;
 - i) Việc tách đường làng và đường xã đã sử dụng giả định từ thông tin nhận được của các nghiên cứu khác về tổng số đường xã là 47.000 km và đường thôn xóm là 87.500 km và áp dụng tỷ lệ này cho mỗi tỉnh.
 - ii) Chiều dài theo loại mặt đường xã và đường thôn xóm đã được tách khi áp dụng một giả định chung thu được từ các số liệu điều tra mẫu mà:
 - Một đường xã sẽ có khả năng là đường nhựa hay đường bê tông xi măng gấp 4 lần một đường thôn xóm
 - Một đường xã sẽ có khả năng là đường đá rậm gấp 3 lần một đường thôn xóm
 - Một đường xã sẽ có khả năng là đường cấp phối gấp 1,3 lần một đường thôn xóm
- Đã tiến hành chỉnh sửa theo các giả định cơ bản này cho các tỉnh cụ thể khác nhau mà có tỷ lệ đường thôn xóm + xã là đường tiêu chuẩn, đường đá rậm và đường cấp phối cao hơn.
- Nhiều tỉnh không cung cấp số liệu cho Bộ GTVT về tình trạng đường bộ. Tuy nhiên các thông tin như vậy được thu thập từ cuộc điều tra các tỉnh mẫu và việc đánh giá đã được thu nhận từ các nghiên cứu khác dựa trên việc xác định tình trạng rất xấu, xấu, trung bình, tốt. Điều này được cũng có thể chấp nhận được và

đối tượng, sự đánh giá là dựa trên mức độ hư hỏng của mặt đường. Song nó không xem xét tình trạng kết cấu thoát nước ngang hay việc thiếu các kết cấu khác. Tuy nhiên từ các thông tin hiện có mà chúng tôi đã làm các giả định sau đây :

- i) Đường tiêu chuẩn cao hơn 75% đường tỉnh, 67% đường huyện 50 % đường xã và thôn xóm là ở tình trạng tốt và trung bình.
- ii) Đường đá rậm, 35% đường tỉnh, 30% đường huyện, 20% đường xã và thôn xóm là ở tình trạng tốt hoặc trung bình
- iii) Đường cấp phối, 35% đường tỉnh, 30% đường huyện, 24% đường xã và thôn xóm là ở trong tình trạng tốt hoặc trung bình.
- iv) Đường đất, 20% đường tỉnh, 15% đường huyện, 10% đường xã và thôn xóm là trong tình trạng tốt hoặc trung bình.

Các điểm bổ sung sau đây cần được lưu ý về các số liệu:

- Số liệu của Bộ GTVT không bao gồm tỉnh Quảng Ngãi, nhưng thông tin thu nhận được trực tiếp từ Sở GTVT.
- Số liệu của Bộ GTVT không bao gồm đường xã ở Tây Ninh, nhưng thông tin thu thập được từ việc điều tra 12 tỉnh mẫu
- Bộ GTVT chỉ có một loạt số liệu đơn giản về tỉnh cũ Sông Bé, trước khi được tách thành hai tỉnh mới là Bình Phước và Bình Dương. Điều này được phản ánh trong số liệu.
- Số liệu của Bộ GTVT cho tỉnh Quảng Nam - Đà Nẵng là tỉnh cũ trước khi tách thành hai tỉnh. Đã sử dụng số liệu từ cuộc điều tra 12 tỉnh mẫu và tách ra làm hai số liệu cho Đà Nẵng và Quảng Nam, ngoại trừ các số liệu về đường quốc lộ.
- Rất nhiều đường thôn xóm và một số đường xã chỉ là đường nhỏ hay đường mòn không thể sử dụng được cho các loại xe cơ giới thông thường.
- Chiều dài của đường huyện, đường xã và đường thôn xóm ở tỉnh Lào Cai đường như là quá cao, tới 2700 km, 5200 km và 9750 km. Lào Cai là một tỉnh miền núi nhưng các tỉnh khác ở cùng một vùng chỉ có ít các đường. Chỉ có thể giải thích được rằng ở đây đã bao gồm rất nhiều đường mòn và đường dành cho người đi bộ.

Số liệu về hệ thống đường bộ nông thôn cần được xem xét để đem đến sự đánh giá đầu tiên về phạm vi, mức độ phát triển và tình trạng của đường bộ. Đối với đường xã và đường thôn xóm, số liệu đã cho phép một sự đánh giá tình trạng tại cấp vùng đầu tiên hợp lệ nhưng vẫn còn có những có, những sự thiếu tin cậy đáng kể trong số liệu của các tỉnh cụ thể.

Mức phục vụ của hệ thống đường bộ nông thôn

Phần này của cơ sở dữ liệu trình bày các chỉ tiêu để đánh giá mức độ phục vụ do hệ thống đường bộ nông thôn ở các phần khác nhau của đất nước cung cấp.

Phần đầu tiên đưa ra mức độ phát triển của hệ thống đo được bằng tỷ lệ đường bộ mà đã đầu tư để cải tạo :

- Đối với mỗi một đường tỉnh, đường bộ nông thôn "cốt yếu" (Huyện + xã) và đường thôn xóm, đã dự tính tỷ lệ % đường bộ tại mỗi một cấp cải tạo:
 - i) Tiêu chuẩn cao hơn (nhựa, bê tông xi măng) - mức cải tạo cao nhất
 - ii) Rải mặt, ví dụ với đá rậm hay nhựa, bê tông xi măng

- iii) Rải mặt với bất cứ loại mặt được cải tạo nào - nhựa, bê tông xi măng, đá rậm, cấp phối (tất cả các đường ngoại trừ đường đất)

Phần hai giải quyết về tình trạng hệ thống đường bộ:

- Đối với mỗi loại đường tỉnh, huyện, xã và thôn xóm hay hệ thống đường nông thôn "cốt yếu" (huyện + xã), dự tính tỷ lệ đường bộ tốt/ trung bình

Phần 3-xem xét mức độ, phạm vi của hệ thống đường bộ nông thôn bằng các chỉ tiêu về mật độ đường. Hai cách tính mật độ đường đã được sử dụng:

- Chiều dài đường bộ trên 1000 dân nông thôn
- Chiều dài đường bộ trên 100 km vuông diện tích

Chiều dài đường bộ tính trên đơn vị diện tích là một chỉ tiêu của mức độ tiếp cận mà người dân nông thôn tính trên đường bộ. Nó đưa ra mức độ tiếp cận, chiều dài của đường bộ tính trên một đơn vị dân số sẽ giảm khi mật độ dân số tăng.

- Các chỉ số sau đây đã được dự tính:

- i) đối với mỗi đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường thôn xóm và đường bộ nông thôn cốt yếu (huyện + xã), tổng chiều dài đường bộ trên 1000 dân nông thôn và 100 km vuông diện tích
- ii) Cho mỗi đường tỉnh, đường huyện, xã và thôn xóm và đường bộ nông thôn cốt yếu (huyện và xã), chiều dài đường nhựa và bê tông xi măng trên 1000 dân nông thôn và 100 km² diện tích (không kể đường thôn xóm vì chỉ rất ít được rải nhựa hay bê tông xi măng).
- iii) Cho mỗi đường tỉnh, huyện, xã và thôn xóm và đường bộ nông thôn cốt yếu (huyện + xã), chiều dài đường đã được rải mặt (nhựa, bê tông xi măng, đá rậm, cấp phối) tính trên 1000 dân nông thôn và 100 km vuông diện tích.
- iv) Cho mỗi đường tỉnh, huyện, xã và thôn xóm, đường bộ nông thôn cốt yếu (huyện và xã), chiều dài đường tốt/ trung bình trên 1000 dân nông thôn và 100 km vuông diện tích

Chiều dài đường sông

- Số liệu về chiều dài đường sông có thể khai thác được theo tỉnh là từ báo cáo của Bộ GTVT năm 1994.

Trách nhiệm quản lý đường bộ nông thôn

Phần này có các chỉ tiêu về mức độ và bản chất của nhiệm vụ quản lý đường bộ nông thôn của UBND xã, mà chịu trách nhiệm về đường huyện, và UBND xã chịu trách nhiệm về đường xã và đường thôn xóm.

Đối với UBND huyện: Các chỉ tiêu sau đây đã được dự tính, tất cả là trung bình của tỉnh:

- Chiều dài của đường huyện tính trên một huyện - một chỉ tiêu của mức độ nhiệm vụ quản lý tổng thể
- Chiều dài của đường nhựa, đường bê tông xi măng tính cho một huyện- một chỉ tiêu về mức độ phát triển đường bộ cho đến nay
- Chiều dài đường huyện là đường đất tính cho một huyện
- Chiều dài đường huyện trong tình trạng tốt/xấu trên 1 huyện - có cả 2 chỉ tiêu về mức độ nhiệm vụ phát triển một hệ thống đường huyện được cải tạo.

Đối với UBND xã: Có các chỉ tiêu tương tự đã được dự tính, tất cả là mức trung bình cho một tỉnh :

- Tổng chiều dài của đường xã + đường thôn xóm / xã
- Tổng chiều dài đường xã thôn xóm rải nhựa, bê tông xi măng/xã
- Tổng chiều dài đường xã + thôn xóm là đường đất/ xã
- Tổng chiều dài đường xã + thôn xóm trong tình trạng xấu và rất xấu/xã

CƠ SỞ DỮ LIỆU GIAO THÔNG NÔNG THÔN

Trang 1

Vùng và tỉnh	Dân số và Diện tích						Cơ cấu hành chính		
	Dân số		Diện tích		Mật độ		Đô thị		
	Dân số (000)	Diện tích (km ²)	dân số (ng/km ²)	Dân số (000)	Diện tích đất nông thôn (%)	dân số nông thôn (ng/km ²)	Số thành phố	Số quận	Số thị xã
Đông Bắc									
Hà Giang	555.0	7.831	70.9	504.5	90.9	7.780	64.8	0	0
Tuyên Quang	668.8	5.801	115.3	600.8	89.8	5.733	104.8	0	0
Cao Bằng	557.9	8.445	66.1	505.5	90.6	8.393	60.2	0	0
Lạng Sơn	716.3	8.178	87.6	621.2	86.7	8.083	76.9	0	0
Lào Cai	575.1	8.050	71.4	496.9	86.4	7.972	62.3	0	0
Yên Bái	675.1	6.808	99.2	553.3	82.0	6.686	82.8	0	0
Quảng Ninh	925.4	5.938	155.8	520.0	56.2	5.735	90.7	1	0
Bắc Cạn	311.8	4.796	65.0	281.1	90.2	4.765	59.0	0	0
Thái Nguyên	980.9	3.541	277.0	764.3	77.9	3.433	222.6	1	0
Phủ Thọ	1.263.5	3.465	364.6	1.149.4	91.0	3.408	337.3	1	0
Bắc Giang	1.452.0	3.817	380.4	1.375.9	94.8	3.741	387.8	0	0
Tổng	8.681.8	66.670	130.2	7.372.9	84.9	65.729	112.2	3	0
Tây Bắc									
Lai Châu	545.8	17.133	31.8	467.6	85.7	17.056	27.4	0	0
Sơn La	832.5	14.210	58.6	723.5	86.9	14.101	51.3	0	0
Hòa Bình	757.4	4.612	164.2	634.3	83.7	4.489	141.3	0	0
Tổng	2.135.5	35.955	59.4	1.825.4	85.5	35.645	51.2	0	0
Đồng bằng sông Hồng									
Hà Nội	2.285.4	921	2.481.4	1.038.7	45.4	885	1.200.8	0	7
Hải Phòng	1.667.6	1.503	1.109.5	1.081.8	65.5	1.388	785.5	0	4
Hà Tây	2.330.5	2.148	1.085.0	2.144.8	92.0	1.982	1.083.2	0	0
Vĩnh Phúc	1.067.0	1.371	778.3	1.004.3	94.1	1.308	767.8	0	0
Bắc Ninh	924.5	797	1.160.0	874.1	94.5	747	1.170.1	0	0
Thái Bình	1.830.6	1.509	1.213.1	1.721.3	94.0	1.400	1.229.5	0	0
Ninh Bình	891.5	1.387	642.8	809.9	90.6	1.305	620.6	0	0
Hải Dương	1.694.2	1.661	1.020.0	1.600.1	94.4	1.567	1.021.1	0	0
Hưng Yên	1.083.9	875	1.238.2	1.027.5	94.8	1.182	869.3	0	0
Nam Định	1.907.3	1.669	1.142.8	1.665.3	87.3	1.548	1.075.8	1	0
Hà Nam	813.5	827	983.7	737.0	90.6	751	981.4	0	0
Tổng	15.486.0	14.658	1.124.6	13.714.6	83.1	14.023	978.0	1	11
Bắc Trung Bộ									
Thanh Hóa	3.496.5	11.168	313.1	3.162.0	90.4	11.001	287.4	1	0
Nghe An	2.830.2	16.371	172.9	2.593.2	91.6	16.253	159.6	1	0
Hà Tĩnh	1.342.5	6.054	221.8	1.261.8	94.0	5.973	211.3	0	0
Quảng Bình	792.5	7.984	99.3	699.5	88.3	7.891	88.6	0	0
Quảng Trị	553.2	4.588	120.6	458.8	82.9	4.494	102.1	0	0
Th. Huế	1.027.1	5.009	205.1	759.5	73.9	4.875	155.8	1	0
Tổng	10.042.0	51.174	196.2	8.934.8	89.0	50.487	177.0	3	0
Nam Trung Bộ									
Đà Nẵng	656.0	1.579	415.5	201.8	30.8	1.488	135.6	0	5
Quảng Nam	1.357.4	10.408	130.4	1.161.2	85.5	10.210	113.7	0	0
Quảng Ngãi	1.215.3	5.177	234.7	1.107.0	91.1	5.069	218.4	0	0
Bình Định	1.455.1	6.076	239.5	1.189.2	81.7	5.943	200.1	1	0
Phủ Yên	757.6	5.278	143.5	615.2	81.2	5.136	119.8	0	0
Khánh Hòa	978.8	5.257	186.2	806.3	61.9	5.071	119.6	1	0
Bình Thuận	924.5	7.992	115.7	705.0	76.3	7.773	90.7	0	0
Ninh Thuận	475.8	3.427	138.8	361.7	76.0	3.313	109.2	0	0
Tổng	7.820.5	45.192	173.1	5.947.4	76.0	44.003	135.2	2	5
Đông Nam Bộ									
TP Hồ Chí Minh	4.843.0	2.090	2.317.2	1.341.3	27.7	1.910	702.3	0	17
Tây Ninh	918.1	4.029	227.9	808.1	88.0	3.919	206.2	0	0
Đồng Nai	1.913.1	5.864	326.2	1.410.9	73.7	5.613	251.4	1	0
Bà Rịa Vũng Tàu	706.2	1.965	359.4	463.3	65.6	1.844	251.2	1	0
Bình Phước	535.3	6.814	78.6	508.9	95.1	6.788	75.0	0	0
Bình Dương	632.2	2.719	232.5	594.2	94.0	2.681	221.6	0	0
Tổng	9.547.9	23.481	406.6	5.126.7	53.7	22.755	229.3	2	17
Tây nguyên									
Kon Tum	265.3	3.934	26.7	207.3	78.1	9.878	21.0	0	0
Gia Lai	815.1	16.212	50.3	633.8	77.8	16.031	39.5	0	0
Đắk Lắk	1.301.8	19.800	65.7	1.083.8	83.3	19.691	55.0	1	0
Lâm Đồng	827.8	10.173	81.4	541.0	85.4	10.030	83.9	1	0
Tổng	3.209.6	50.119	57.2	2.468.9	78.8	55.628	44.3	2	0
Đồng bằng sông Cửu Long									
Long An	1.284.7	4.338	296.2	1.119.2	87.1	4.173	268.2	0	0
Đồng Tháp	1.537.2	3.276	469.2	1.289.7	83.9	1.986	649.4	0	0
An Giang	2.026.9	3.424	592.0	1.644.6	81.1	3.042	540.6	0	0
Tiền Giang	1.703.1	2.339	728.1	1.494.0	87.7	2.234	668.8	1	0
Vĩnh Long	1.085.3	1.487	736.6	943.3	86.1	1.335	706.6	0	0
Bến Tre	1.372.8	2.247	610.9	1.270.1	92.5	2.145	592.1	0	0
Kiên Giang	1.420.6	6.243	227.6	1.122.7	79.0	5.845	188.8	0	0
Cần Thơ	1.875.5	2.965	632.5	1.506.0	80.3	2.780	541.7	1	0
Trà Vinh	990.1	2.369	417.9	928.1	93.7	2.307	402.3	0	0
Sóc Trăng	1.235.5	3.191	387.2	1.029.5	83.3	2.985	344.9	0	0
Bạc Liêu	772.0	2.485	110.7	602.5	78.0	2.316	260.1	0	0
Cà Mau	1.063.5	5.204	204.4	887.5	83.5	5.028	176.5	0	0
Tổng	16.377.0	39.568	413.9	13.837.2	84.5	36.276	381.4	2	0
Tổng cộng	74.310.3	332.827	223.3	59.224.9	79.7	324.546	182.5	15	33

CƠ SỞ DỮ LIỆU GIAO THÔNG NÔNG THÔN

Trang 2

Vùng và tỉnh	Cơ cấu hành chính (tiếp tục)								Địa hình					
	Nông thôn								Tỷ lệ diện tích đất:					
	Số huyện	Số thị trấn	Số xã	Dân số	Diện tích	Số xã	Dân số	Diện tích	Đất nông	Ruộng	Đất nông	Đất rừng	Đất nông	Khu vực
	thị trấn	thị trấn	thị trấn	huyện	(km ²)	/ huyện	/ xã	(km ²)	miền núi	đồng bằng	đồng bằng	đồng bằng	đồng bằng	đồng bằng
Đông Bắc														
Hà Giang	9	5	175	56.056	864	19	2.883	44.5	30	50	20	0	0	0
Tuyên Quang	5	8	134	120.160	1.147	27	4.484	42.8	0	20	80	0	0	0
Cao Bằng	10	6	177	50.550	839	18	2.856	47.4	15	75	10	0	0	0
Lạng Sơn	10	14	206	62.120	808	21	3.016	39.2	0	80	20	0	0	0
Lào Cai	8	10	161	62.113	997	20	3.086	49.5	40	35	25	0	0	0
Yên Bái	7	8	159	79.043	955	23	3.480	42.1	30	20	50	0	0	0
Quảng Ninh	10	12	134	52.000	574	13	3.881	42.8	5	15	65	10	5	5
Bắc Cạn	5	6	112	56.220	953	22	2.510	42.5	5	70	25	0	0	0
Thái Nguyên	7	13	144	109.186	490	21	5.308	23.8	0	15	85	0	0	0
Phù Thọ	8	10	249	143.675	426	31	4.816	13.7	5	20	75	0	0	0
Bắc Giang	9	14	205	152.878	416	23	6.712	18.2	0	10	90	0	0	0
Tổng	88	108	1.856	83.783	747	21	3.972	35.4	14.4	42.0	42.3	0.9	0.4	0.4
Tây Bắc														
Lai Châu	8	8	140	58.450	2.132	18	3.340	121.8	90	10	0	0	0	0
Sơn La	9	10	181	80.389	1.567	20	3.997	77.9	85	15	0	0	0	0
Hòa Bình	9	12	194	70.478	499	22	3.270	23.1	0	40	60	0	0	0
Tổng	26	30	515	70.208	1.371	20	3.544	69.2	76.5	15.8	7.7	0.0	0.0	0.0
Đồng bằng sông Hồng														
Hà Nội	5	8	118	207.740	173	24	8.803	7.3	0	0	100	0	0	0
Hải Phòng	8	9	157	136.450	174	20	6.953	8.8	0	0	70	30	0	0
Hà Tây	12	14	300	178.733	164	25	7.149	6.5	0	5	95	0	0	0
Vĩnh Phúc	5	8	136	200.860	262	27	7.385	9.6	0	15	85	0	0	0
Bắc Ninh	5	3	115	174.820	149	23	7.601	6.5	0	0	100	0	0	0
Thái Bình	7	7	272	245.900	200	39	6.328	5.1	0	0	80	10	10	10
Ninh Bình	6	5	126	134.983	218	21	6.428	10.4	0	10	85	5	0	0
Hải Dương	11	13	244	145.464	142	22	6.558	6.4	0	0	100	0	0	0
Hưng Yên	6	6	148	171.250	197	25	6.943	8.0	0	0	100	0	0	0
Nam Định	9	9	201	185.033	172	22	8.285	7.7	0	0	80	20	0	0
Hải Nam	5	6	104	147.400	150	21	7.087	7.2	0	0	100	0	0	0
Tổng	79	88	1.921	173.603	178	24	7.139	7.3	0.0	3.1	89.0	8.9	1.0	1.0
Bắc Trung Bộ														
Thanh Hóa	24	30	578	131.750	458	24	5.471	19.0	5	25	65	0	5	5
Ngã An	17	16	429	152.541	956	25	6.045	37.9	10	30	55	0	5	5
Hà Tĩnh	8	12	240	157.725	747	30	5.258	24.9	5	10	80	0	5	5
Quảng Bình	6	5	135	116.583	1.315	23	5.181	58.5	5	25	65	0	5	5
Quảng Trị	7	8	119	85.543	642	17	3.855	37.8	5	20	65	0	10	10
Th. Th. Huế	8	7	124	84.938	609	16	6.125	39.3	5	20	65	0	10	10
Tổng	70	78	1.625	127.640	721	23	5.498	31.1	6.6	23.9	63.6	0.0	5.9	5.9
Nam Trung Bộ														
Đà Nẵng	2	0	14	100.900	744	7	14.414	106.3	5	15	70	0	10	10
Quảng Nam	12	12	189	96.767	851	16	6.144	54.0	15	35	45	0	5	5
Quảng Ngãi	12	9	159	92.250	422	13	6.962	31.9	5	10	75	0	10	10
Bình Định	10	10	127	118.920	594	13	9.364	46.0	5	15	75	0	5	5
Phước Yên	6	6	86	102.533	856	14	7.153	59.7	5	25	65	0	5	5
Khánh Hòa	7	6	105	86.614	724	15	5.774	48.3	0	30	65	0	5	5
Bình Thuận	8	4	96	88.125	972	12	7.344	81.0	0	15	80	0	5	5
Ninh Thuận	3	2	42	120.887	1.104	14	8.412	77.0	0	20	80	0	0	0
Tổng	60	49	819	98.123	733	14	7.262	53.7	5.5	22.3	66.8	0.0	5.4	5.4
Đông Nam Bộ														
TP. Hồ Chí Minh	5	4	62	268.260	382	12	21.634	30.8	0	0	0	100	0	0
Tây Ninh	8	5	78	101.013	490	10	10.360	50.2	0	0	100	0	0	0
Đồng Nai	8	7	132	176.363	702	17	10.608	42.2	0	10	90	0	0	0
Bà Rịa Vũng Tàu	5	5	43	92.660	369	9	10.774	42.9	0	5	90	0	5	5
Bình Phước	5	7	62	101.780	1.358	12	8.208	109.5	0	15	85	0	0	0
Bình Dương	3	7	67	198.067	894	22	8.889	40.0	0	0	100	0	0	0
Tổng	34	35	445	150.785	669	13	11.521	51.1	0.0	7.3	83.4	8.9	0.4	0.4
Tây nguyên														
Kon Tum	6	6	86	34.550	1.646	11	3.141	149.6	25	60	15	0	0	0
Gia Lai	11	11	144	57.618	1.457	13	4.401	111.3	10	50	40	0	0	0
Đắk Lắk	17	14	168	83.753	1.158	10	6.451	117.2	10	50	40	0	0	0
Lâm Đồng	9	11	99	80.111	1.114	11	5.465	101.3	25	65	10	0	0	0
Tổng	43	42	477	57.347	1.294	11	5.170	116.6	15.4	54.5	30.1	0.0	0.0	0.0
Đồng bằng sông Cửu Long														
Long An	13	15	162	86.092	321	12	6.909	25.8	0	0	0	100	0	0
Đồng Tháp	9	9	120	143.300	221	13	10.748	16.6	0	0	0	100	0	0
An Giang	8	11	120	182.733	338	13	13.705	25.4	0	0	0	100	0	0
Tiền Giang	7	7	144	213.429	319	21	10.375	15.5	0	0	0	100	0	0
Vĩnh Long	6	6	94	157.217	223	16	10.035	14.2	0	0	0	100	0	0
Bến Tre	7	7	143	181.443	306	20	8.882	15.0	0	0	0	100	0	0
Kiên Giang	11	11	90	102.064	540	8	12.474	66.1	0	0	0	100	0	0
Cần Thơ	8	8	73	251.000	483	12	20.830	38.1	0	0	0	100	0	0
Trà Vinh	7	9	72	132.586	330	10	12.890	32.0	0	0	0	100	0	0
Sóc Trăng	6	7	81	171.583	498	14	12.710	36.9	0	0	0	100	0	0
Bạc Liêu	3	6	37	200.833	772	12	16.284	62.6	0	0	0	100	0	0
Cà Mau	6	8	56	147.917	838	9	15.848	89.8	0	0	0	100	0	0
Tổng	90	102	1.192	153.747	403	13	11.608	30.4	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
Tổng cộng	490	530	8.850	120.867	662	18	6.682	36.7	15.5	26.7	43.0	13.0	1.9	1.9

413

CƠ SỞ DỮ LIỆU GIAO THÔNG NÔNG THÔN

Trang 3

Vùng và tỉnh	Số liệu kinh tế					Số liệu về đói nghèo							
	GDP 1996 (tỷ đ.)	GDP/ dầu người 1996 (tr. đ.)	GDP nông 1996 (tỷ đ.)	GDP nông nghịệpNT 1996 (tr. đ.)	GDP NN: Tổng 1996	IFPRI 1993 Tỷ lệ đói nghèo	Chương trình 135					1.000 xã	
							Số người nghèo NT (000)	Số xã	Dân số (000)	Tỷ lệ % của xã	Tỷ lệ của dân số NT	Số xã	Tỷ lệ % của xã
Dồng Bắc	571.8	1.030	374.7	0.743	0.66	56.8	287	124	309.7	71	61	117	67
Hà Giang	971.2	1.452	549.6	0.915	0.57	36.8	221	50	191.0	37	32	35	26
Tuyên Quang	716.7	1.285	462.0	0.914	0.64	57.4	290	106	228.8	60	45	106	60
Cao Bằng	1.716.7	1.876	745.2	1.200	0.55	50.7	315	80	177.7	39	29	17	8
Lạng Sơn	1.343.5	1.003	330.6	0.685	0.57	61.1	304	120	313.8	75	63	115	71
Lào Cai	578.8	1.468	488.2	0.882	0.49	51.3	284	61	173.0	38	31	24	15
Yên Bái	991.0	2.474.4	2.674	280.3	0.539	0.11	34.8	181	32	52.6	24	10	0
Quảng Ninh	280.3	0.899	204.1	0.726	0.73	34.1	96	84	146.1	75	52	84	75
Bắc Cạn	1.728.0	1.762	650.8	0.851	0.38	34.1	261	18	59.3	13	8	11	8
Thái Nguyên	2.041.3	1.816	684.1	0.595	0.34	40.1	461	40	139.5	16	12	31	12
Phủ Thọ	2.045.4	1.408	1.114.1	0.810	0.84	30.4	418	38	161.8	17	12	14	7
Bắc Giang	12.740.4	1.983	8.893.7	0.798	0.43	42.3	3.117	790	1.852	40	26	984	30
Tây Bắc	839.4	1.838	405.7	0.888	0.48	66.0	309	93	253.4	66	54	88	63
Lai Châu	798.4	0.959	583.1	0.806	0.73	58.1	420	57	194.9	31	27	52	29
Sơn La	1.038.1	1.371	568.2	0.896	0.55	54.7	347	60	194.4	31	31	24	12
Hòa Bình	2.675.9	1.253	1.597.0	0.853	0.58	58.8	1.076	210	643	41	38	164	32
Tổng													
Dồng bằng sông Hồng	13.581.9	5.943	674.8	0.649	0.05	17.7	184	0	0.0	0	0	0	0
Hà Nội	5.441.6	3.263	1.101.0	1.009	0.20	25.8	282	3	0.9	2	0	0	0
Hải Phòng	3.808.7	1.635	1.780.8	0.830	0.47	25.9	556	0	0.0	0	0	0	0
Hà Tây	1.410.6	1.322	681.0	0.678	0.48	40.1	403	2	15.3	1	2	0	0
Vĩnh Phúc	1.538.0	1.661	712.4	0.815	0.48	30.6	286	0	0.0	0	0	0	0
Bắc Ninh	3.760.4	2.054	2.206.7	1.282	0.59	20.0	344	0	0.0	0	0	0	0
Thái Bình	1.242.7	1.394	603.2	0.745	0.49	28.9	234	3	17.4	2	2	0	0
Ninh Bình	3.619.6	2.136	1.308.5	0.818	0.36	23.4	374	0	0.0	0	0	0	0
Hải Dương	1.871.0	1.726	1.194.0	1.162	0.64	23.4	240	0	0.0	0	0	0	0
Hưng Yên	3.344.0	1.753	1.376.8	0.827	0.41	24.4	406	0	0.0	0	0	0	0
Nam Định	1.305.3	1.605	639.8	0.868	0.49	24.4	180	0	0.0	0	0	0	0
Hà Nam	40.922.8	2.481	12.278.8	0.895	0.30	25.3	3.469	8	34	0	0	0	0
Tổng													
Bắc Trung Bộ	5.683.5	1.625	2.365.2	0.748	0.42	42.3	1.338	78	271.7	13	9	25	4
Thanh Hóa	4.750.5	1.679	2.213.2	0.853	0.47	38.0	985	99	320.4	23	12	49	11
Nghệ An	2.040.4	1.520	1.125.1	0.892	0.55	36.5	461	14	50.1	6	4	0	0
Hà Tĩnh	1.094.6	1.381	450.2	0.844	0.41	40.4	283	25	58.0	18	8	18	13
Quảng Bình	812.4	1.469	385.2	0.840	0.47	40.7	187	19	20.7	16	5	18	15
Quảng Trị	1.764.8	1.718	508.6	0.870	0.29	41.0	311	18	25.8	15	3	15	12
Th. Th. Huế	16.146.2	1.688	7.047.8	0.789	0.44	38.9	3.564	263	747	18	8	129	8
Tổng													
Nam Trung Bộ	2.298.0	3.503	244.9	1.214	0.11	29.5	60	0	0.0	0	0	0	0
Đà Nẵng	2.262.0	1.666	1.158.1	0.997	0.51	29.5	343	51	78.8	27	7	32	17
Quảng Nam	1.701.7	1.400	829.3	0.749	0.49	37.3	413	40	96.3	25	9	19	12
Quảng Ngãi	2.627.6	1.806	1.361.6	1.145	0.52	29.0	345	22	51.0	17	4	12	9
Bình Định	1.150.8	1.519	497.1	0.808	0.43	29.8	183	9	17.0	10	3	5	6
Phủ Yên	2.931.2	2.995	868.8	1.430	0.30	20.8	126	17	25.7	16	4	0	0
Khánh Hòa	1.509.1	1.632	555.8	0.788	0.37	24.8	175	13	45.3	14	6	0	0
Bình Thuận	1.022.2	2.148	568.0	1.565	0.55	34.3	124	15	30.0	35	8	11	26
Ninh Thuận	15.502.6	1.982	6.079.6	1.022	0.39	29.7	1.768	167	344	20	6	79	10
Tổng													
Dồng Nam Bộ	37.450.0	7.733	1.233.0	0.919	0.03	20.0	268	0	0.0	0	0	0	0
TP Hồ Chí Minh	2.153.0	2.345	1.123.6	1.390	0.52	22.8	184	0	12.7	0	2	0	0
Tây Ninh	8.763.9	3.536	1.923.6	1.363	0.28	26.3	371	14	186.1	11	13	0	0
Đồng Nai	12.152.8	17.209	690.6	1.491	0.08	24.5	114	9	95.7	21	21	0	0
Bà Rịa Vũng Tàu	926.1	1.730	836.3	1.250	0.69	23.8	121	18	155.9	29	31	2	3
Bình Phước	2.324.8	3.677	897.2	1.108	0.28	23.8	141	1	11.7	1	2	0	0
Bình Dương	41.770.4	6.470	6.264.3	1.222	0.10	23.4	1.200	42	442	8	8	2	0
Tổng													
Tây nguyên	481.8	1.816	295.9	1.427	0.81	49.4	102	26	48.2	39	23	24	36
Kon Tum	1.305.1	1.601	689.5	1.088	0.53	42.0	268	55	147.0	38	23	14	10
Gia Lai	3.226.5	2.479	2.328.3	2.148	0.72	30.3	328	30	141.5	18	13	7	4
Đắk Lắk	1.871.4	2.261	1.208.9	2.235	0.65	27.4	148	33	158.9	33	29	5	5
Lâm Đồng	6.884.8	2.145	4.522.8	1.834	0.66	34.3	845	144	496	30	20	50	10
Tổng													
Dồng bằng sông Cửu	3.798.8	2.957	2.158.0	1.928	0.57	16.9	212	0	0.0	0	0	0	0
Long An	3.554.0	2.312	2.469.9	1.915	0.69	17.7	228	0	0.0	0	0	0	0
Đồng Tháp	5.271.0	2.601	2.622.0	1.594	0.50	25.3	416	11	103.9	9	6	0	0
An Giang	4.045.9	2.376	2.441.4	1.834	0.60	16.7	249	0	0.0	0	0	0	0
Tiền Giang	2.354.9	2.150	1.381.0	1.464	0.59	20.1	190	3	34.8	3	4	0	0
Vĩnh Long	2.945.2	2.146	1.893.8	1.491	0.64	29.9	380	0	0.0	0	0	0	0
Bến Tre	4.850.7	3.415	2.796.8	2.491	0.58	23.9	268	33	514.9	37	46	0	0
Kiên Giang	4.878.8	2.802	2.192.4	1.456	0.45	22.8	343	2	76.7	3	5	0	0
Cần Thơ	2.103.7	2.125	1.535.6	1.655	0.73	28.9	269	23	282.1	32	30	13	18
Trà Vinh	2.822.0	2.284	1.836.4	1.881	0.69	26.5	373	33	389.4	41	38	0	0
Sóc Trăng	1.622.2	2.101	1.041.0	1.728	0.64	22.8	137	19	324.4	51	54	0	0
Bạc Liêu	3.290.4	3.094	2.036.7	2.295	0.62	22.8	202	15	250.4	27	28	0	0
Cà Mau	41.538.8	2.536	24.505.0	1.771	0.59	22.9	3.167	139	1.978	12	14	13	1
Tổng													
Tổng cộng	199.181.7	2.680	68.138.5	1.151	0.34	30.7	18.206	1.713	6.653	19	11	987	

CƠ SỞ DỮ LIỆU GIAO THÔNG NÔNG THÔN

Trang 4

Vùng và tỉnh	Mức độ tiếp cận với các dịch vụ xã hội										Dân tộc thiểu số		
	Giáo dục (1998)			Khoảng cách (km)		% dân số ở trường	Chăm sóc sức khỏe		(1995)		Số người		
	Số trường	Số trường	Số học sinh	Trường	Trường		Số cơ sở dịch vụ	Số bệnh viện, trạm	Kh. Cách BQ (km)		Dân tộc thiểu số	Tỷ lệ % người	Số nhóm DT thiểu số
									Cơ sở dịch vụ	Bệnh viện			
	PTCS	PTTH	Sinh PTTH	PTCS	PTTH								
			[000]										
Đông Bắc													
Giang	248	13	5.0	21	91	0.8	180	34	25	58	500	90	6
Tuyên Quang	256	24	16.2	18	58	2.4	145	42	24	44	354	93	7
Cao Bằng	282	21	8.3	20	75	1.5	224	24	23	70	541	97	4
Lạng Sơn	281	18	10.8	20	84	1.5	149	35	28	57	616	86	4
Lào Cai	285	15	6.4	20	86	1.1	180	42	25	52	374	85	5
Yên Bái	297	17	14.7	18	74	2.2	188	37	24	50	351	52	9
Quảng Ninh	292	30	30.5	17	52	3.3	178	18	22	68	102	11	4
Bắc Cạn	170	8	5.8	20	91	1.9	105	13	25	71	249	80	6
Thái Nguyên	329	21	25.0	12	48	2.6	156	31	18	40	245	25	8
Phủ Thọ	519	42	35.6	10	34	2.8	166	15	17	57	164	13	4
Bắc Giang	448	30	28.9	11	42	2.0	220	32	16	41	145	10	2
Tổng	3,415	237	187.0	16	62	2.2	1,871	323	22	53	3,642	42	
Tây Bắc													
Lai Châu	199	11	4.5	35	147	0.8	129	8	43	172	464	85	5
Sơn La	288	17	8.5	26	108	1.0	174	12	34	128	683	82	6
Hòa Bình	371	29	16.8	13	47	2.2	212	11	17	76	523	69	5
Tổng	858	57	29.8	24	93	1.4	615	31	31	127	1,669	78	
Đồng bằng sông Hồng													
Hà Nội	478	80	92.4	5	13	4.0	224	29	8	21	11	1	0
Hải Phòng	409	43	49.5	7	22	3.0	217	43	10	22	2	0	0
Hà Tây	678	56	86.1	7	23	3.7	320	43	10	26	23	1	1
Vĩnh Phúc	317	24	32.5	8	28	3.0	251	9	9	46	32	3	4
Bắc Ninh	265	21	26.1	6	23	2.8	122	18	10	25	1	0	0
Thái Bình	574	35	44.9	6	24	2.5	288	43	9	22	0	0	0
Ninh Bình	290	20	23.4	8	31	2.6	142	22	12	30	18	2	1
Hải Dương	547	29	47.4	6	28	2.8	259	22	9	32	1	0	0
Hưng Yên	327	18	28.2	6	26	2.6	159	12	9	32	0	0	0
Nam Định	536	37	41.5	7	25	2.2	230	38	10	25	0	0	0
Hà Nam	256	14	16.7	7	29	2.0	124	22	10	23	0	0	0
Tổng	4,678	377	488.6	7	23	3.0	2,336	301	9	26	89	1	
Bắc Trung Bộ													
Thanh Hóa	1,322	81	68.7	11	50	2.0	626	31	16	71	524	15	4
Nghệ An	1,079	64	74.9	14	60	2.6	452	25	22	95	351	12	4
Hà Tĩnh	617	29	33.4	13	54	2.5	262	12	18	84	0	0	0
Quảng Bình	368	24	17.8	18	68	2.2	148	8	27	136	12	2	2
Quảng Trị	238	25	14.6	16	50	2.8	104	8	25	89	85	10	2
Th. Th. Huế	302	21	24.2	15	57	2.4	141	9	22	88	31	3	2
Tổng	3,814	224	233.3	14	56	2.3	1,733	91	20	88	973	10	
Nam Trung Bộ													
Đà Nẵng	120	10	20.7	14	47	3.2	61	21	18	32	4	1	1
Quảng Nam	381	30	31.7	19	69	2.3	169	28	21	51	81	6	4
Quảng Ngãi	342	32	29.0	14	47	2.4	169	28	21	51	134	11	3
Bình Định	324	34	33.2	16	50	2.3	147	34	24	50	29	2	3
Phước Yên	208	21	17.4	18	59	2.3	80	27	30	52	38	5	3
Khánh Hòa	227	24	22.0	18	55	2.2	130	29	24	50	39	4	3
Bình Thuận	288	13	16.8	21	92	1.8	110	23	32	69	85	7	3
Ninh Thuận	132	7	7.5	19	82	1.6	84	11	30	68	105	22	4
Tổng	1,993	171	178.4	18	61	2.3	751	173	21	43	495	6	
Đông Nam Bộ													
TP Hồ Chí Minh	632	81	119.4	7	19	2.5	282	76	10	20	581	12	1
Tây Ninh	358	20	14.1	12	53	1.5	67	22	29	50	18	2	2
Đồng Nai	388	35	44.3	14	48	2.3	119	25	26	57	172	9	1
Bà Rịa Vũng Tàu	181	17	16.7	12	40	2.4	62	12	23	48	14	2	1
Bình Phước	164	13	8.4	24	85	1.6	64	8	38	109	91	17	2
Bình Dương	153	24	15.8	16	40	2.5	77	14	22	52	19	3	2
Tổng	1,876	190	218.8	13	41	2.3	661	157	27	56	896	9	
Tây nguyên													
Kon Tum	107	9	13.1	36	124	4.9	69	12	45	107	151	57	6
Gia Lai	308	17	3.8	27	115	0.5	160	22	37	101	399	49	3
Đắk Lắk	500	32	28.0	23	93	2.2	184	44	39	78	390	30	8
Lâm Đồng	297	27	19.9	22	72	2.4	413	78	43	100	199	24	8
Tổng	1,210	85	65.3	25	98	2.0	413	78	43	100	1,140	36	
Đồng bằng sông Cửu Long													
Long An	312	26	24.0	14	48	1.9	137	9	18	71	2	0	0
Đồng Tháp	382	26	22.6	11	42	1.5	137	24	19	44	3	0	0
An Giang	441	45	27.6	10	32	1.4	137	24	19	44	122	6	1
Tiền Giang	333	28	32.1	10	34	1.9	163	23	14	38	17	1	1
Vĩnh Long	312	27	25.1	8	28	2.3	160	20	14	39	33	3	1
Bến Tre	286	29	25.8	11	33	1.9	160	20	14	39	14	1	1
Kiên Giang	311	24	15.3	17	60	1.1	93	14	30	79	327	23	2
Cần Thơ	395	33	29.1	10	35	1.6	103	37	20	33	56	3	1
Trà Vinh	251	14	16.1	11	48	1.8	103	37	20	33	297	30	2
Sóc Trăng	309	19	14.6	12	48	1.2	103	37	20	33	432	35	2
Bạc Liêu	201	9	8.1	13	62	1.0	103	37	20	33	83	12	2
Cà Mau	292	16	12.1	16	67	1.1	103	37	20	33	32	3	1
Tổng	3,805	296	252.4	12	43	1.5	793	127	19	47	1,427	9	
Tổng Đông	21,648	1,637	1,653.6	15	53	2.2	9,073	1,281	21	56	10,330	13.8	

CƠ SỞ DỮ LIỆU GIAO THÔNG NÔNG THÔN

Trang 5

Vùng và tỉnh	Số xã chưa có đường ô tô vào cuối năm 1998						Đường quốc gia được các tỉnh bảo trì				
	Chiều dài đường đến thiết (km)		Số đầu cầu thiết (m dài)		Tỷ lệ % xã chưa có đường ô tô		Chiều dài đường bộ (km)	Chiều dài theo loại mặt đường (km):			
	Số xã	ường đến thiết (km)	Số đầu cầu thiết (m dài)	ường	1.000 xã nghèo nhất	Tỷ lệ % xã chưa có đường ô tô		Nhựa	Đá dăm	Cấp phối	Đất
Đông Bắc											
Hà Giang	28	333	1.250	16,0	27	23,1	301	78	140	35	48
Tuyên Quang	0	0	0	0,0	0	0,0	94	90	4	0	0
Cao Bằng	25	251	419	14,1	25	23,6	451	158	93	200	0
Lạng Sơn	0	0	0	0,0	0	0,0	504	313	191	0	0
Lào Cai	16	174	341	9,9	16	13,9	345	136	107	100	0
Yên Bái	30	412	808	18,9	10	41,7	372	184	100	88	0
Quảng Ninh	2	26	403	1,5			338	278	60	0	0
Bắc Cạn	13	142	344	11,6	13	15,5	225	143	70	12	0
Thái Nguyên	3	20	314	2,1	2	18,2	183	145	38	0	0
Phù Thọ	2	88	0	0,8	2	6,5	204	80	24	100	0
Bắc Giang	3	0	0	1,5	0	0,0	218	79	39	100	0
Tổng	122	1.424	3.888	8,8	88	17,1	3.238	1.888	888	838	48
Tây Bắc											
Lai Châu	38	736	2.125	25,7	32	36,4	550	258	292	0	0
Sơn La	38	530	3.196	21,0	28	50,0	184	101	83	0	0
Hòa Bình	7	92	675	3,6	5	20,8	473	236	200	37	0
Tổng	83	1.358	5.995	15,7	63	38,4	1.207	595	575	37	0
Đồng bằng sông Hồng											
Hà Nội	0	0	0	0,0	-	-	36	36	0	0	0
Hải Phòng	0	0	0	0,0	-	-	59	59	0	0	0
Hải Tây	0	0	0	0,0	-	-	135	46	41	49	0
Vĩnh Phúc	0	0	0	0,0	-	-	135	67	48	20	0
Bắc Ninh	0	0	0	0,0	-	-	46	46	0	0	0
Thái Bình	0	0	0	0,0	-	-	41	41	0	0	0
Ninh Bình	0	0	0	0,0	-	-	77	77	0	0	0
Hải Dương	0	0	0	0,0	-	-	13	13	0	0	0
Hưng Yên	0	0	0	0,0	-	-	44	44	0	0	0
Nam Định	0	0	0	0,0	-	-	109	75	34	0	0
Hà Nam	0	0	0	0,0	-	-	57	40	17	0	0
Tổng	0	0	0	0,0	-	-	753	544	140	69	0
Bắc Trung Bộ											
Thanh Hóa	16	98	983	2,8	2	8,0	700	300	400	0	0
Ngệ An	29	328	1.388	8,8	17	34,7	271	271	0	0	0
Hà Tĩnh	11	100	900	4,6	-	-	271	271	0	0	0
Quảng Bình	19	72	1.600	14,1	7	38,9	342	342	0	0	0
Quảng Trị	6	22	266	5,0	3	16,7	285	285	0	0	0
Th. Th. Huế	8	26	908	4,0	3	20,0	182	182	0	0	0
Tổng	88	646	5.642	5,3	32	25,6	2.051	1.651	400	0	0
Nam Trung Bộ											
Đà Nẵng	0	0	0	0,0	-	-	118	70	48	0	0
Quảng Nam	24	239	3.078	12,7	8	25,0	185	142	0	43	0
Quảng Ngãi	9	130	460	5,7	3	15,8	19	19	0	0	0
Bình Định	6	22	0	4,7	0	0,0	69	69	0	0	0
Phù Yên	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0	0	0	0
Khánh Hòa	0	0	0	0,0	-	-	28	28	0	0	0
Bình Thuận	3	71	166	3,1	-	-	0	0	0	0	0
Ninh Thuận	4	20	0	9,3	2	18,2	0	0	0	0	0
Tổng	46	482	3.702	5,6	13	16,5	420	328	49	43	0
Đông Nam Bộ											
TP Hồ Chí Minh	0	0	0	0,0	-	-	0	0	0	0	0
Tây Ninh	0	0	0	0,0	-	-	0	0	0	0	0
Đồng Nai	0	0	0	0,0	-	-	0	0	0	0	0
Bà Rịa Vũng Tàu	0	0	0	0,0	-	-	0	0	0	0	0
Bình Phước	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0	0	0	0
Bình Dương	0	0	0	0,0	-	-	0	0	0	0	0
Tổng	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0	0	0	0
Tây nguyên											
Kon Tum	4	105	0	6,1	2	8,3	0	0	0	0	0
Gia Lai	5	79	550	3,5	2	14,3	0	0	0	0	0
Đắk Lắk	0	5	72	0,0	0	0,0	0	0	0	0	0
Lâm Đồng	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0	0	0	0
Tổng	9	189	622	1,9	4	8,0	0	0	0	0	0
Đồng bằng sông Cửu Long											
Long An	49	437	1.700	30,2	-	-	77	77	0	0	0
Đồng Tháp	8	74	555	5,0	-	-	0	0	0	0	0
An Giang	2	0	0	1,7	-	-	0	0	0	0	0
Tiền Giang	3	11	279	2,1	-	-	0	0	0	0	0
Vĩnh Long	44	466	4.437	46,8	-	-	0	0	0	0	0
Bến Tre	10	75	1.501	7,0	-	-	39	39	0	0	0
Kiên Giang	21	218	8.442	23,3	-	-	132	132	0	0	0
Cần Thơ	29	233	1.757	39,7	-	-	0	0	0	0	0
Trà Vinh	6	44	413	8,3	0	0,0	0	0	0	0	0
Sóc Trăng	22	180	2.975	27,2	-	-	0	0	0	0	0
Bạc Liêu	28	240	2.892	70,3	-	-	0	0	0	0	0
Cà Mau	44	110	752	78,6	-	-	0	0	0	0	0
Tổng	262	2.086	23.703	22,0	0	0,0	248	248	0	0	0
Tổng cộng	606	6.185	43.544	6,8	207	21,0	7.914	5.052	2.030	784	48

CƠ SỞ DỮ LIỆU GIAO THÔNG NÔNG THÔN

Vùng và tỉnh	Hệ thống đường bộ nông thôn					Đường huyện					Tỉnh/TB (km)	
	Đường tỉnh	Đường xã				Đường tỉnh	Đường xã					
	Chiều dài đường (km)	Chiều dài theo loại mặt đường (km):				Tối / TB (km)	Chiều dài đường (km)	Chiều dài theo loại mặt đường (km):				
		Nhựa	Đá dăm	Cấp phối	Đất			Nhựa	Đá dăm	Cấp phối		Đất
Đông Bắc												
Hà Giang	448	18	80	150	200	134	812	0	0	110	702	
Tuyên Quang	385	30	150	205	0	147	725	45	50	300	330	
Cao Bằng	489	166	123	200	0	238	750	15	35	350	350	
Lạng Sơn	580	20	154	301	85	191	779	19	153	20	587	
Lào Cai	292	88	104	100	0	137	2.708	0	0	1.708	1.000	
Yên Bái	185	60	25	100	0	89	860	0	0	400	580	
Quảng Ninh	179	123	56	0	0	112	536	72	95	330	39	
Bắc Cạn	277	125	52	100	0	147	393	0	0	239	154	
Thái Nguyên	106	93	0	13	0	74	1.783	0	83	1.000	700	
Phủ Thọ	322	97	100	125	0	152	1.130	130	200	350	450	
Bắc Giang	343	20	123	200	0	128	528	31	97	300	100	
Tổng	3.586	840	967	1.494	285	1.548	11.104	312	713	8.407	4.972	
Tây Bắc												
Lai Châu	287	16	136	15	120	89	393	0	0	0	393	
Sơn La	888	86	298	23	261	279	789	121	487	5	176	
Hòa Bình	473	131	270	72	0	218	770	62	378	85	245	
Tổng	1.428	233	704	110	381	536	1.952	183	865	90	814	
Đồng bằng sông Hồng												
Hà Nội	362	180	52	130	0	199	1.115	280	750	86	0	
Hải Phòng	97	82	5	0	0	71	438	195	5	238	0	
Hải Tây	187	64	35	88	0	91	542	3	49	272	218	
Vĩnh Phúc	322	128	84	100	0	184	227	46	81	100	0	
Bắc Ninh	135	54	31	50	0	88	288	89	100	137	0	
Thái Bình	126	93	28	2	0	83	553	190	363	0	0	
Ninh Bình	279	61	140	20	58	113	368	41	103	51	203	
Hải Dương	395	106	107	102	89	189	306	28	87	131	80	
Hưng Yên	205	98	88	39	0	111	238	72	32	88	36	
Nam Định	212	81	140	11	0	99	859	212	202	85	200	
Hà Nam	102	63	39	0	0	61	302	130	25	0	147	
Tổng	2.422	1.005	737	542	138	1.229	5.144	1.256	1.777	1.197	884	
Bắc Trung Bộ												
Thanh Hóa	1.096	261	504	0	331	438	2.051	38	996	211	806	
Ngã An	225	105	0	85	35	116	1.597	82	102	401	1.012	
Hà Tĩnh	440	62	102	64	212	147	662	20	0	142	500	
Quảng Bình	249	52	102	0	95	94	775	18	92	103	562	
Quảng Trị	338	26	0	172	140	108	478	12	0	162	302	
Th. Th. Huế	505	73	106	203	123	188	411	126	31	156	98	
Tổng	2.853	578	814	524	936	1.090	5.972	296	1.221	1.175	3.280	
Nam Trung Bộ												
Đà Nẵng	166	44	31	47	44	69	133	10	1	78	44	
Quảng Nam	417	189	89	0	129	206	935	82	8	144	701	
Quảng Ngãi	300	72	0	116	112	117	707	69	0	169	469	
Bình Định	422	43	30	116	233	130	402	40	17	115	230	
Phủ Yên	241	20	6	72	148	111	505	76	1	143	285	
Khánh Hòa	192	50	37	35	78	177	350	80	6	88	176	
Bình Thuận	236	39	17	60	128	88	219	48	35	45	91	
Ninh Thuận	105	28	10	22	46	41	88	35	32	7	14	
Tổng	2.079	495	220	468	896	781	3.339	440	100	789	2.010	
Đông Nam Bộ												
TP Hồ Chí Minh	229	229	0	0	0	172	808	806	22	278	0	
Tây Ninh	358	168	0	152	38	187	378	71	4	127	178	
Đồng Nai	309	102	0	89	138	128	198	82	5	43	86	
Bà Rịa Vũng Tàu	175	26	27	21	42	61	88	68	0	10	11	
Bình Phước	222	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	
Bình Dương	222	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	
Tổng	1.561	689	27	380	495	738	2.260	781	37	692	740	
Tây nguyên												
Kon Tum	382	38	23	100	201	112	480	17	13	150	300	
Gia Lai	583	45	4	97	437	157	1.187	21	15	182	939	
Đắk Lắk	874	12	87	258	517	233	793	15	5	258	515	
Lâm Đồng	298	33	38	76	151	95	861	203	42	205	411	
Tổng	2.117	128	152	531	1.306	596	3.301	256	75	605	2.165	
Đồng bằng sông Cửu Long												
Long An	391	73	0	318	0	165	424	17	0	407	0	
Đồng Tháp	36	15	18	3	0	19	411	38	66	307	0	
An Giang	245	57	54	134	0	109	467	17	58	392	0	
Tiền Giang	206	66	0	100	40	83	550	24	21	405	100	
Vĩnh Long	187	2	20	100	35	51	378	0	0	300	78	
Bến Tre	279	0	34	56	189	89	255	0	20	85	170	
Kiên Giang	128	9	0	119	0	48	638	0	0	338	300	
Cần Thơ	110	10	12	50	38	37	416	0	100	200	116	
Trà Vinh	129	2	27	30	70	35	315	0	0	200	115	
Sóc Trăng	56	5	10	20	21	18	458	0	108	230	120	
Bạc Liêu	117	2	25	40	50	34	300	0	75	100	125	
Cà Mau	118	5	30	83	0	43	320	0	90	100	130	
Tổng	1.972	246	230	1.053	443	722	4.832	96	538	3.044	1.254	
Tổng cộng	18.018	4.185	3.851	5.102	4.880	7.248	37.974	3.630	5.326	12.899	16.119	

CƠ SỞ DỮ LIỆU GIAO THÔNG NÔNG THÔN

Trang 7

Vùng và tỉnh	Hệ thống đường bộ nông thôn (tập tục)					Đường thôn xóm						
	Chiều dài đường (km)	Chiều dài theo loại mặt đường (km):				Tình trạng Tốt / TB (km)	Chiều dài đường (km)	Chiều dài theo loại mặt đường (km):				Tình trạng Tốt / TB (km)
		Nhựa	Đá dăm	Cấp phối	Đất			Nhựa	Đá dăm	Cấp phối	Đất	
Đông Bắc												
Hà Giang	1,310	0	0	0	1,310	131	2,440	0	0	0	2,440	244
Tuyên Quang	1,314	8	184	449	878	215	2,446	2	66	401	1,977	308
Cao Bằng	1,622	0	0	1,416	408	380	3,383	0	0	1,784	1,808	589
Lạng Sơn	1,566	0	0	0	1,566	157	2,915	0	0	0	2,915	292
Lào Cai	5,242	0	0	711	4,531	624	9,758	0	0	289	9,469	1,018
Yên Bái	384	0	0	41	343	44	715	0	0	58	657	80
Quảng Ninh	1,378	63	0	0	1,315	163	2,564	30	0	0	2,534	268
Bắc Cạn	486	0	0	160	326	71	904	0	0	230	674	123
Thái Nguyên	617	0	40	288	289	106	1,148	0	25	412	711	175
Phủ Thọ	1,241	0	31	917	293	256	2,309	0	19	583	1,707	314
Bắc Giang	1,948	0	0	1,439	509	396	3,628	0	0	2,061	1,567	651
Tổng	17,308	68	255	5,421	11,564	2,542	32,220	32	110	5,818	26,260	4,060
Tây Bắc												
Lai Châu	501	0	0	0	501	50	932	0	0	0	932	93
Sơn La	1,177	0	0	0	1,177	118	2,192	0	0	0	2,192	219
Hòa Bình	414	0	0	227	187	73	772	0	0	325	447	123
Tổng	2,892	0	0	227	1,865	241	3,896	0	0	325	3,571	435
Đồng bằng sông Hồng												
Hà Nội	182	80	82	0	0	87	284	12	133	83	58	58
Hải Phòng	183	21	83	99	0	47	342	4	39	299	0	82
Hà Tây	298	18	79	128	73	63	555	8	49	184	314	89
Vĩnh Phúc	802	0	79	481	282	153	1,493	0	16	539	938	226
Bắc Ninh	998	0	45	790	163	215	1,858	0	11	1,010	837	328
Thái Bình	588	558	30	0	0	285	1,094	449	645	0	0	354
Ninh Bình	129	42	77	10	0	39	241	20	48	91	82	50
Hà Dương	1,101	70	636	395	0	257	2,051	32	395	592	1,032	340
Hưng Yên	752	160	151	432	9	215	1,401	75	62	620	644	263
Nam Định	1,478	822	610	46	0	544	2,753	228	402	856	1,267	527
Hà Nam	1,159	42	826	68	223	225	2,159	20	424	24	1,691	270
Tổng	7,540	1,823	2,658	2,429	730	2,099	14,231	848	2,224	4,298	6,861	2,586
Bắc Trung Bộ												
Thanh Hóa	1,076	0	79	479	518	183	2,002	0	17	442	1,543	264
Nghệ An	884	23	77	388	396	160	1,646	12	15	435	1,184	232
Hà Tĩnh	468	0	0	224	244	78	870	0	0	78	792	98
Quảng Bình	260	0	71	42	147	39	483	0	11	60	412	58
Quảng Trị	580	14	87	84	395	84	1,080	7	14	121	938	129
Th. Th. Huế	240	8	56	41	135	39	448	4	28	59	359	57
Tổng	3,508	45	370	1,258	1,835	582	6,529	23	83	1,195	5,228	838
Nam Trung Bộ												
Đà Nẵng	90	0	0	35	55	14	167	0	0	51	116	24
Quảng Nam	456	2	0	0	454	46	849	1	0	0	848	85
Quảng Ngãi	736	0	0	313	423	117	1,371	0	0	328	1,043	183
Bình Định	908	0	0	456	452	155	1,889	0	0	410	1,279	226
Phủ Yên	193	0	0	101	92	33	358	0	0	83	275	47
Khánh Hòa	199	0	0	103	96	34	371	0	0	87	284	49
Bình Thuận	175	0	0	69	106	27	325	0	0	98	227	46
Ninh Thuận	59	0	0	23	36	9	110	0	0	33	77	16
Tổng	2,816	2	0	1,100	1,714	438	5,240	1	0	1,080	4,149	677
Đông Nam Bộ												
TP Hồ Chí Minh	189	0	0	142	27	37	315	0	0	106	208	46
Tây Ninh	366	0	0	111	255	52	681	0	0	72	609	78
Đồng Nai	87	0	0	38	59	15	181	0	0	55	126	26
Bà Rịa Vũng Tàu	94	0	0	37	57	15	176	0	0	53	123	25
Bình Phước	129	0	0	51	78	20	241	0	0	72	169	34
Bình Dương	71	0	0	33	38	11	120	0	0	33	87	18
Tổng	855	0	0	378	476	139	1,594	0	0	358	1,236	210
Tây nguyên												
Kon Tum	559	5	80	205	269	95	1,041	2	17	294	728	148
Gia Lai	954	5	104	11	834	109	1,777	3	16	15	1,743	183
Đắk Lắk	545	0	0	214	331	84	1,014	0	0	306	708	144
Lâm Đồng	72	0	0	28	44	11	134	0	0	41	93	18
Tổng	2,130	10	184	458	1,478	300	3,966	5	33	856	3,272	494
Đồng bằng sông Cửu Long												
Long An	587	2	102	222	261	101	1,092	1	14	319	758	156
Đồng Tháp	408	8	195	137	70	82	759	3	40	196	520	109
An Giang	850	20	6	790	44	205	1,602	9	4	1,299	290	346
Tiền Giang	1,336	8	338	525	487	244	2,488	4	46	752	1,686	360
Vĩnh Long	141	0	18	0	122	16	263	0	11	0	252	27
Bến Tre	260	0	0	44	216	32	483	0	0	64	419	57
Kiên Giang	586	0	0	47	539	65	1,091	0	0	68	1,023	119
Cần Thơ	2,720	0	6	2,670	44	646	5,063	0	4	4,684	375	1,162
Trà Vinh	550	8	3	6	533	59	1,024	3	1	2	1,018	104
Sóc Trăng	2,741	2	3	2,695	41	653	5,102	0	2	4,769	331	1,178
Bạc Liêu	226	1	3	10	212	25	421	0	1	5	415	43
Cà Mau	222	1	6	6	209	24	413	0	3	2	408	42
Tổng	10,637	48	679	7,152	2,758	2,152	19,801	20	126	12,160	7,495	3,703
Tổng cộng	46,986	1,996	4,146	18,424	22,420	8,491	87,477	929	2,576	25,900	58,072	13,000

CƠ SỞ DỮ LIỆU GIAO THÔNG NÔNG THÔN

Trang 8

Vùng và tỉnh	Hệ thống đường bộ nông thôn (tiếp tục)					Mức độ phục vụ của hệ thống đường bộ nông thôn									
	Đường nông thôn cốt yếu (Đường huyện + Đường xã)					Sự phát triển của hệ thống									
	Chiều dài đường (km)	Chiều dài theo loại mặt đường (km):				Tình trạng Tối / TB (km)	Đường tỉnh			Đường bộ cốt yếu nông thôn					
		Nhựa	Đá dăm	Cấp phối	Đất		Tỷ lệ % đường, trong đó:	Nhựa	Rải mặt	Có mặt	Tỷ lệ % đường, trong đó:	Nhựa	Rải mặt	Có mặt	
Đông Bắc															
Hà Giang	2.122	0	0	110	2.012	269	4	22	55	0	0	5	51	14	51
Tuyên Quang	2.039	50	234	749	1.006	399	8	47	100	2	14	51	71	2	71
Cao Bằng	2.572	15	35	1.766	756	558	34	59	100	1	2	71	8	7	8
Lạng Sơn	2.345	19	153	20	2.153	309	4	31	85	1	7	8	30	0	30
Lào Cai	7.950	0	0	2.419	5.531	1.286	30	66	100	0	0	30	33	0	33
Yên Bái	1.344	0	0	441	903	248	32	46	100	0	0	33	29	12	29
Quảng Ninh	1.914	135	95	330	1.354	345	69	100	100	7	12	29	45	0	45
Bắc Cạn	879	0	0	399	480	166	45	64	100	0	0	45	59	0	59
Thái Nguyên	2.400	0	123	1.288	989	536	88	88	100	0	5	59	89	15	89
Phụ Thọ	2.371	130	231	1.267	743	575	30	61	100	5	15	89	75	1	75
Bắc Giang	2.476	31	97	1.739	609	551	6	42	100	1	5	75	42	1	42
Tổng	28.412	380	968	10.528	16.536	5.243	23	50	92	1	5	42	34	26	34
Bắc Trung Bộ															
Quảng Trị	894	0	0	0	894	109	8	53	58	0	0	0	31	6	31
Đà Nẵng	1.966	121	487	5	1.353	373	13	57	61	6	31	31	64	5	64
Hoa Bình	1.184	62	378	312	432	290	28	85	100	5	37	64	34	16	34
Tổng	4.044	183	885	317	2.879	772	16	86	73	5	26	34	46	20	46
Đông bằng sông Hồng															
Hà Nội	1.267	370	812	85	0	496	50	64	100	29	93	100	100	46	100
Hải Phòng	621	216	68	337	0	250	95	100	100	35	46	100	65	18	65
Hải Tây	840	21	128	400	291	194	34	53	100	3	18	65	75	20	75
Vĩnh Phúc	1.029	46	160	561	262	238	40	69	100	4	20	75	87	16	87
Bắc Ninh	1.294	59	145	927	163	326	40	63	100	5	16	87	100	66	100
Thái Bình	1.141	748	393	0	0	521	78	98	100	66	100	100	61	16	61
Ninh Bình	527	83	180	61	203	143	22	72	79	16	50	61	94	57	94
Hải Dương	1.407	98	703	526	80	347	27	54	80	7	57	94	95	23	95
Hưng Yên	990	232	183	530	45	307	48	81	100	23	42	95	91	47	91
Nam Định	2.177	1.034	612	131	200	802	28	95	100	47	85	91	75	12	75
Hải Nam	1.461	172	851	88	370	341	62	100	100	12	70	75	87	24	87
Tổng	12.754	3.079	4.435	3.626	1.614	3.965	41	72	94	24	58	87	58	24	58
Bắc Trung Bộ															
Thanh Hóa	3.127	38	1.075	690	1.324	691	24	70	70	1	36	58	43	11	43
Nghệ An	2.481	105	179	789	1.408	517	47	47	84	4	11	43	34	2	34
Hà Tĩnh	1.130	20	0	366	744	209	14	37	52	2	2	34	31	17	31
Quảng Bình	1.035	18	183	145	709	194	21	62	62	2	17	31	34	2	34
Quảng Trị	1.058	26	87	246	697	186	8	8	59	2	11	34	64	21	64
Thị trấn Huế	651	134	87	197	233	194	14	35	76	21	34	64	46	20	46
Tổng	9.480	341	1.591	2.433	5.115	1.991	20	49	67	4	20	46	39	7	39
Nam Trung Bộ															
Đà Nẵng	223	10	1	113	99	51	27	45	73	4	5	56	17	5	17
Quảng Nam	1.391	84	8	144	1.155	252	48	69	69	6	7	17	38	6	38
Quảng Ngãi	1.443	69	0	482	892	285	24	24	63	5	5	38	49	3	49
Bình Định	1.310	40	17	571	682	256	10	17	45	3	4	49	46	11	46
Phước Yên	698	76	1	244	377	170	8	11	41	11	11	46	50	15	50
Khánh Hòa	549	80	6	191	272	143	26	45	64	15	15	50	56	24	56
Bình Thuận	394	48	35	114	197	97	17	24	49	12	21	50	66	7	66
Ninh Thuận	147	35	32	30	50	46	27	36	57	24	46	66	39	2	39
Tổng	6.155	442	100	1.089	3.724	1.299	24	34	57	7	9	39	61	27	61
Đông Nam Bộ															
TP Hồ Chí Minh	975	506	22	420	27	804	100	100	100	52	54	97	42	10	42
Tây Ninh	744	71	4	238	431	897	47	47	89	10	10	42	51	23	51
Đồng Nai	293	62	5	81	145	278	33	33	55	21	23	51	63	37	63
Bà Rịa Vũng Tàu	183	88	0	47	88	253	28	50	66	37	37	63	41	2	41
Bình Phước	222	21	2	25	274	178	27	23	28	7	11	41	61	25	61
Bình Dương	222	21	2	25	274	178	27	23	28	7	11	41	61	25	61
Tổng	3.115	791	37	1.071	1.216	2.708	42	44	68	25	27	61	61	27	61
Tây nguyên															
Kon Tum	1.039	22	93	355	569	200	10	17	44	2	11	45	16	7	16
Gia Lai	2.121	26	119	203	1.773	326	8	8	25	1	7	16	37	1	37
Đắk Lắk	1.338	15	5	472	846	251	1	11	41	1	1	37	51	22	51
Lâm Đồng	933	203	42	233	455	283	11	24	49	22	26	51	33	5	33
Tổng	5.431	266	259	1.263	3.643	1.060	6	13	38	5	10	33	74	1	74
Đông bằng sông Cửu Long															
Long An	1.011	19	102	629	261	234	19	19	100	2	12	74	91	3	91
Đồng Tháp	819	44	261	444	70	219	42	92	100	5	37	91	97	8	97
An Giang	1.327	37	64	1.182	44	352	23	45	100	3	8	97	70	2	70
Tiền Giang	1.886	32	357	930	567	403	32	32	81	2	21	70	61	0	61
Vĩnh Long	519	0	19	300	200	118	1	14	78	0	4	61	25	0	25
Bến Tre	515	0	20	109	386	83	0	12	32	0	4	25	31	0	31
Kiên Giang	1.224	0	0	385	839	212	7	7	100	0	0	31	95	0	95
Cần Thơ	3.136	0	106	2.870	160	754	9	20	65	0	3	95	25	1	25
Trà Vinh	865	8	3	206	648	137	2	22	46	1	1	25	95	0	95
Sóc Trăng	3.199	2	111	2.825	181	772	9	27	83	0	4	95	39	0	39
Bạc Liêu	526	1	78	110	337	96	2	23	57	0	15	39	37	0	37
Cà Mau	542	1	96	106	339	101	4	30	100	0	18	37	74	1	74
Tổng	15.569	144	1.217	10.196	4.012	3.479	12	24	78	1	9	74	55	7	55
Tổng cộng	84.960	5.626	9.472	31.323	38.539	20.518	23	45	73	7	18	55	55	7	55

CƠ SỞ DỮ LIỆU GIAO THÔNG NÔNG THÔN

Trang 9

Vùng và tỉnh	Mức độ phục vụ của hệ thống đường bộ nông thôn (tiếp tục)										Quy mô của hệ thống				
	Sự phát triển của hệ thống			Tình trạng của hệ thống							Chiều dài đường (km)/1000 dân nông thôn :				
	Đường thôn xóm			Tỷ lệ % đường có tình trạng tốt / trung bình:											
	Tỷ lệ % đường, trong đó :			Đường tỉnh	Đường huyện	Đường xã	Đường thôn xóm	Đường cấp yếu NT			Đường tỉnh	Đường huyện	Đường xã	Đường thôn xóm	Đường cấp yếu NT
Đông Bắc															
Hà Giang	0	0	0	30	17	10	10	13	0.89	1.81	2.80	4.8	4.2		
Tuyên Quang	0	3	19	38	25	16	13	20	0.84	1.21	2.19	4.1	3.4		
Cao Bằng	0	0	53	49	24	21	17	22	0.87	1.48	3.60	6.7	5.1		
Lạng Sơn	0	0	0	34	20	10	10	13	0.90	1.25	2.52	4.7	3.8		
Lào Cai	0	0	3	47	24	12	10	16	0.59	5.45	10.55	19.6	16.0		
Yên Bái	0	0	9	48	21	11	11	18	0.33	1.74	0.69	1.3	2.4		
Quảng Ninh	1	1	1	62	34	12	10	18	0.34	1.03	2.85	4.8	3.7		
Bắc Cạn	0	0	25	53	24	15	14	19	0.99	1.40	1.73	3.2	3.1		
Thái Nguyên	0	2	38	70	24	17	15	22	0.14	2.33	0.81	1.5	3.1		
Phủ Thọ	0	1	26	47	28	21	14	24	0.28	0.98	1.08	2.0	2.1		
Bắc Giang	0	0	57	37	29	20	18	22	0.25	0.38	1.42	2.6	1.8		
Tổng	0	0	18	43	24	15	13	18	0.49	1.51	2.35	4.4	3.9		
Tây Bắc															
Lai Châu	0	0	0	31	15	10	10	12	0.61	0.84	1.07	2.0	1.9		
Sơn La	0	0	0	34	32	10	10	19	0.92	1.09	1.63	3.0	2.7		
Hòa Bình	0	0	42	46	28	18	16	25	0.75	1.21	0.65	1.2	1.9		
Tổng	0	0	0	38	27	12	11	19	0.78	1.07	1.15	2.1	2.2		
Đồng bằng sông Hồng															
Hà Nội	4	51	80	55	39	38	20	39	0.35	1.07	0.15	0.3	1.2		
Hải Phòng	1	13	100	73	48	26	24	40	0.09	0.40	0.17	0.3	0.6		
Hà Tây	1	10	43	49	24	21	16	23	0.09	0.25	0.14	0.3	0.4		
Vĩnh Phúc	0	1	37	51	37	19	15	23	0.32	0.23	0.80	1.5	1.0		
Bắc Ninh	0	1	55	51	37	22	18	25	0.15	0.34	1.14	2.1	1.5		
Thái Bình	41	100	100	66	43	48	32	46	0.07	0.32	0.34	0.6	0.7		
Ninh Bình	8	28	68	41	26	30	21	27	0.34	0.49	0.16	0.3	0.7		
Hải Dương	2	21	50	43	29	23	17	25	0.25	0.19	0.69	1.3	0.9		
Hưng Yên	5	10	54	54	38	29	19	31	0.20	0.23	0.73	1.4	1.0		
Nam Định	8	23	54	47	37	37	19	37	0.13	0.42	0.89	1.7	1.3		
Hà Nam	1	21	22	60	39	19	12	23	0.14	0.41	1.57	2.9	2.0		
Tổng	6	22	52	51	36	27	18	31	0.18	0.37	0.56	1.0	0.9		
Bắc Trung Bộ															
Thanh Hóa	0	1	23	40	25	17	13	22	0.35	0.65	0.34	0.6	1.0		
Ngã An	1	2	28	51	22	18	14	21	0.09	0.82	0.34	0.6	1.0		
Hà Tĩnh	0	0	9	33	20	17	11	19	0.35	0.52	0.37	0.7	0.9		
Quảng Bình	0	2	15	38	20	15	12	19	0.36	1.11	0.37	0.7	1.5		
Quảng Trị	1	2	13	32	21	14	12	18	0.74	1.04	1.26	2.4	2.3		
Th. Th. Huế	1	7	20	37	38	16	13	30	0.68	0.54	0.32	0.6			
Tổng	0	2	20	38	24	17	13	21	0.32	0.67	0.39	0.7	1.1		
Nam Trung Bộ															
Đà Nẵng	0	0	31	42	28	15	14	23	0.82	0.66	0.45	0.8	1.1		
Quảng Nam	0	0	0	49	22	10	10	18	0.36	0.81	0.39	0.7	1.2		
Quảng Ngãi	0	0	24	39	24	16	13	20	0.27	0.64	0.66	1.2	1.3		
Bình Định	0	0	24	31	25	17	13	20	0.35	0.34	0.76	1.4	1.1		
Phủ Yên	0	0	23	29	27	17	13	24	0.39	0.82	0.31	0.6	1.1		
Khánh Hòa	0	0	23	40	31	17	13	26	0.32	0.58	0.33	0.6	0.9		
Bình Thuận	0	0	30	34	32	16	14	25	0.33	0.31	0.25	0.5	0.6		
Ninh Thuận	0	0	30	39	42	15	14	32	0.29	0.24	0.16	0.3	0.4		
Tổng	0	0	21	38	26	15	13	21	0.35	0.56	0.47	0.9	1.0		
Đông Nam Bộ															
TP Hồ Chí Minh	0	0	34	75	33	22	15	82	0.17	0.60	0.13	0.2	0.7		
Tây Ninh	0	0	11	52	30	14	11	121	0.44	0.47	0.45	0.8	0.9		
Đồng Nai	0	0	30	42	35	15	14	95	0.22	0.14	0.07	0.1	0.2		
Bà Rịa Vũng Tàu	0	0	30	41	56	18	14	138	0.27	0.19	0.20	0.4	0.4		
Bình Phước	0	0	30	37	25	15	14	52	0.05	0.15	0.25	0.5	0.5		
Bình Dương	0	0	30	37	25	15	14	52	0.05	0.15	0.25	0.5	0.5		
Tổng	0	0	22	47	38	16	13	87	0.30	0.44	0.17	0.3	0.6		
Tây nguyên															
Kon Tum	0	2	30	31	22	17	14	19	1.75	2.32	2.70	5.0	5.0		
Gia Lai	0	1	2	27	19	11	10	15	0.92	1.84	1.51	2.8	3.3		
Đắk Lắk	0	0	30	27	21	15	14	19	0.81	0.73	0.50	0.9	1.2		
Lâm Đồng	0	0	31	32	32	15	14	30	0.55	1.59	0.13	0.2	1.7		
Tổng	0	1	17	28	23	14	12	20	0.86	1.34	0.86	1.6	2.2		
Đồng bằng sông Cửu Long															
Long An	0	1	31	42	31	17	14	23	0.35	0.38	0.52	1.0	0.9		
Đồng Tháp	0	6	31	52	33	20	14	27	0.03	0.32	0.32	0.6	0.6		
An Giang	1	1	82	44	31	24	22	26	0.15	0.28	0.52	1.0	0.8		
Tiền Giang	0	2	32	45	29	18	14	21	0.14	0.37	0.89	1.7	1.3		
Vĩnh Long	0	4	4	32	27	11	10	23	0.17	0.40	0.15	0.3	0.6		
Bến Tre	0	0	13	25	20	12	12	16	0.22	0.20	0.20	0.4	0.4		
Kiên Giang	0	0	8	38	23	11	11	17	0.11	0.57	0.52	1.0	1.1		
Cần Thơ	0	0	93	33	26	24	23	24	0.07	0.28	1.81	3.4	2.1		
Trà Vinh	0	0	1	27	25	11	10	18	0.14	0.34	0.59	1.1	0.9		
Sóc Trăng	0	0	94	33	26	24	23	24	0.05	0.44	2.66	5.0	3.1		
Bạc Liêu	0	0	1	29	24	11	10	18	0.19	0.50	0.28	0.7	0.9		
Cà Mau	0	1	1	37	24	11	10	19	0.13	0.38	0.25	0.5	0.6		
Tổng	0	1	62	37	27	20	19	22	0.14	0.36	0.77	1.4	1.1		
Tổng cộng	1	4	34	40	27	18	15	24	0.30	0.64	0.79	1.5	1.4		

CƠ SỞ DỮ LIỆU GIAO THÔNG NÔNG THÔN

Trang 10

Vùng và tỉnh	Mức độ phục vụ của hệ thống đường bộ nông thôn (liếp tục)														
	Quy mô của hệ thống (liếp tục)														
	Chỉ số chỉ (km/100 km dân số)					Đường nhựa (km/100 dân nông thôn)					Đường có mặt (km/100 dân nông thôn)				
	Đường tỉnh	Đường huyện	Đường xã	Đường thôn xóm	Đường yếu NT	Đường tỉnh	Đường huyện	Đường xã	Đường yếu NT	Đường tỉnh	Đường huyện	Đường xã	Đường thôn xóm	Đường yếu NT	Đường yếu NT
Đông Bắc															
Hà Giang	8.8	10	17	31	27	0.04	0.00	0.00	0.00	0.49	0.22	0.00	0.00	0.22	
Tuyên Quang	6.7	13	23	43	36	0.05	0.07	0.01	0.08	0.64	0.86	1.06	0.78	1.72	
Cao Bằng	5.8	9	22	40	31	0.33	0.03	0.00	0.03	0.87	0.79	2.80	3.53	3.59	
Lạng Sơn	6.9	10	19	36	29	0.03	0.03	0.00	0.03	0.76	0.31	0.00	0.00	0.31	
Lào Cai	3.7	34	68	122	100	0.18	0.00	0.00	0.00	0.59	3.44	1.43	0.58	4.87	
Yên Bái	2.8	14	6	11	20	0.11	0.00	0.00	0.00	0.33	0.72	0.07	0.10	0.80	
Quảng Ninh	3.1	9	24	45	33	0.24	0.14	0.12	0.26	0.34	0.96	0.12	0.06	1.08	
Bắc Cạn	5.8	8	10	19	18	0.44	0.00	0.00	0.00	0.99	0.85	0.57	0.82	1.42	
Thái Nguyên	3.1	52	18	33	70	0.12	0.00	0.00	0.00	0.14	1.42	0.43	0.57	1.85	
Phủ Thọ	9.4	33	36	68	70	0.08	0.11	0.00	0.11	0.28	0.59	0.82	0.52	1.42	
Bắc Giang	9.2	14	52	97	66	0.01	0.02	0.00	0.02	0.25	0.31	1.05	1.50	1.36	
Tổng	5.5	17	26	49	43	0.11	0.04	0.01	0.05	0.45	0.83	0.78	0.81	1.61	
Tây Bắc															
Lai Châu	1.7	2	3	5	5	0.03	0.00	0.00	0.00	0.36	0.00	0.00	0.00	0.00	
Sơn La	4.7	6	8	16	14	0.12	0.17	0.00	0.17	0.56	0.85	0.00	0.00	0.85	
Hòa Bình	10.5	17	9	17	28	0.21	0.10	0.00	0.10	0.75	0.83	0.38	0.51	1.19	
Tổng	4.0	5	6	11	11	0.13	0.10	0.00	0.10	0.57	0.62	0.12	0.18	0.78	
Đồng bằng sông Hồng															
Hà Nội	41.8	129	18	33	146	0.17	0.27	0.09	0.36	0.35	1.07	0.15	0.22	1.22	
Hải Phòng	7.0	32	13	25	45	0.08	0.18	0.02	0.20	0.09	0.40	0.17	0.31	0.57	
Hà Tây	9.5	28	15	28	43	0.03	0.00	0.01	0.01	0.09	0.15	0.10	0.11	0.26	
Vĩnh Phúc	24.6	17	61	114	79	0.13	0.05	0.00	0.05	0.32	0.23	0.54	0.55	0.76	
Bắc Ninh	18.1	40	134	249	173	0.06	0.07	0.00	0.07	0.15	0.34	0.96	1.17	1.29	
Thái Bình	9.0	40	42	78	82	0.06	0.11	0.32	0.43	0.07	0.32	0.34	0.64	0.66	
Ninh Bình	21.4	30	10	18	40	0.08	0.05	0.05	0.10	0.27	0.24	0.16	0.20	0.40	
Hải Dương	25.2	20	70	131	90	0.07	0.02	0.04	0.06	0.20	0.14	0.69	0.64	0.83	
Hưng Yên	17.3	20	64	119	84	0.10	0.07	0.16	0.23	0.20	0.20	0.72	0.74	0.92	
Nam Định	13.7	45	95	178	141	0.04	0.13	0.49	0.62	0.13	0.30	0.89	0.89	1.19	
Hà Nam	13.6	40	154	287	195	0.08	0.18	0.06	0.23	0.14	0.21	1.27	0.64	1.48	
Tổng	17.3	36	64	101	91	0.07	0.09	0.13	0.22	0.17	0.31	0.50	0.54	0.81	
Bắc Trung Bộ															
Thanh Hóa	10.0	19	10	18	28	0.08	0.01	0.00	0.01	0.24	0.39	0.18	0.15	0.57	
Nghe An	1.4	10	5	10	15	0.04	0.03	0.01	0.04	0.07	0.23	0.19	0.12	0.41	
Hà Tĩnh	7.4	11	8	15	19	0.05	0.02	0.00	0.02	0.18	0.13	0.18	0.06	0.31	
Quảng Bình	3.2	10	3	6	13	0.07	0.03	0.00	0.03	0.22	0.30	0.16	0.10	0.47	
Quảng Trị	7.5	11	13	24	23	0.08	0.03	0.03	0.06	0.43	0.38	0.40	0.31	0.78	
Th. Th. Huế	10.4	8	5	9	13	0.10	0.17	0.01	0.18	0.50	0.41	0.14	0.12	0.55	
Tổng	5.7	12	7	13	19	0.06	0.03	0.01	0.04	0.21	0.30	0.19	0.15	0.49	
Nam Trung Bộ															
Đà Nẵng	11.2	9	6	11	15	0.22	0.05	0.00	0.05	0.80	0.44	0.17	0.25	0.81	
Quảng Nam	4.1	9	4	8	14	0.17	0.07	0.00	0.07	0.25	0.20	0.00	0.00	0.20	
Quảng Ngãi	5.9	14	15	27	28	0.07	0.06	0.00	0.06	0.17	0.21	0.28	0.30	0.50	
Bình Định	7.1	7	15	28	22	0.04	0.03	0.00	0.03	0.16	0.14	0.38	0.34	0.53	
Phủ Yên	4.7	10	4	7	14	0.03	0.12	0.00	0.12	0.16	0.36	0.16	0.13	0.52	
Khánh Hòa	3.8	7	4	7	11	0.08	0.13	0.00	0.13	0.20	0.29	0.17	0.14	0.46	
Bình Thuận	3.0	3	2	4	5	0.06	0.07	0.00	0.07	0.16	0.18	0.10	0.14	0.28	
Ninh Thuận	3.2	3	2	3	4	0.08	0.10	0.00	0.10	0.17	0.20	0.06	0.09	0.27	
Tổng	4.7	8	6	12	14	0.08	0.07	0.00	0.07	0.20	0.22	0.19	0.18	0.41	
Đông Nam Bộ															
TP Hồ Chí Minh	12.0	42	9	16	51	0.17	0.38	0.00	0.38	0.17	0.60	0.11	0.08	0.71	
Tây Ninh	9.1	10	9	17	19	0.21	0.09	0.00	0.09	0.40	0.25	0.14	0.09	0.39	
Đồng Nai	5.5	3	2	3	5	0.07	0.04	0.00	0.04	0.12	0.08	0.03	0.04	0.10	
Bà Rịa Vũng Tàu	8.8	5	5	10	10	0.08	0.15	0.00	0.15	0.18	0.17	0.08	0.11	0.25	
Bình Phước	10.0	10	2	4	11	0.22	0.07	0.00	0.07	0.52	0.84	0.17	0.17	0.77	
Bình Dương	10.0	10	2	4	11	0.22	0.07	0.00	0.07	0.52	0.84	0.17	0.17	0.77	
Tổng	6.9	10	4	7	14	0.13	0.15	0.00	0.15	0.21	0.30	0.07	0.07	0.37	
Tây nguyên															
Kon Tum	3.7	5	6	11	11	0.18	0.08	0.02	0.11	0.78	0.87	1.40	1.51	2.27	
Gia Lai	3.6	7	6	11	13	0.07	0.03	0.01	0.04	0.23	0.36	0.19	0.05	0.55	
Đắk Lắk	4.4	4	3	5	7	0.01	0.01	0.00	0.01	0.33	0.26	0.20	0.28	0.45	
Lâm Đồng	3.0	8	1	1	9	0.06	0.38	0.00	0.38	0.27	0.83	0.05	0.08	0.88	
Tổng	3.8	6	4	7	10	0.05	0.10	0.00	0.11	0.33	0.46	0.26	0.28	0.73	
Đồng bằng sông Cửu Long															
Long An	9.4	10	14	26	24	0.07	0.02	0.00	0.02	0.35	0.38	0.29	0.30	0.67	
Đồng Tháp	1.8	21	21	38	41	0.01	0.03	0.00	0.03	0.03	0.32	0.26	0.19	0.58	
An Giang	8.1	15	28	53	44	0.03	0.01	0.01	0.02	0.15	0.28	0.50	0.80	0.78	
Tiền Giang	9.2	25	60	111	84	0.04	0.02	0.01	0.02	0.11	0.30	0.58	0.54	0.88	
Vĩnh Long	11.8	28	11	20	39	0.00	0.00	0.00	0.00	0.13	0.32	0.02	0.01	0.34	
Bến Tre	13.0	12	12	23	24	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07	0.07	0.03	0.05	0.10	
Kiên Giang	2.2	11	10	18	21	0.01	0.00	0.00	0.00	0.11	0.30	0.04	0.06	0.34	
Cần Thơ	4.0	15	98	182	113	0.01	0.00	0.00	0.00	0.05	0.20	1.78	3.11	1.98	
Trà Vinh	5.6	14	24	44	37	0.00	0.00	0.01	0.01	0.06	0.22	0.02	0.01	0.23	
Sóc Trăng	1.9	15	92	171	107	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.33	2.62	4.63	2.95	
Bạc Liêu	5.1	13	10	18	23	0.00	0.00	0.00	0.00	0.11	0.29	0.02	0.01	0.31	
Cà Mau	2.3	6	4	8	11	0.01	0.00	0.00	0.00	0.13	0.21	0.01	0.01	0.23	
Tổng	5.4	14	29	55	43	0.02	0.01	0.00	0.01	0.11	0.27	0.57	0.89	0.84	
Tổng cộng	5.6	12	14	27	26	0.07	0.06	0.03	0.09	0.22	0.37	0.41	0.50	0.78	

CƠ SỞ DỮ LIỆU GIAO THÔNG NÔNG THÔN

Trang 11

Vùng và tỉnh	Mức độ phục vụ của hệ thống đường bộ nông thôn (tiếp tục)													
	Quy mô của hệ thống (tiếp tục)				Đường có mặt (km)/100km ² diện tích đất nông thôn:					Đường tốt/Trung bình (km)/1000 dân nông thôn:				
	Đường nhựa(km)/100km ² diện tích đất:				Đường có mặt (km)/100km ² diện tích đất nông thôn:					Đường tốt/Trung bình (km)/1000 dân nông thôn:				
	Đường tỉnh	Đường huyện	Đường xã	Đường cấp yếu NT	Đường tỉnh	Đường huyện	Đường xã	Đường thôn xóm	Đường cấp yếu NT	Đường tỉnh	Đường huyện	Đường xã	Đường cấp yếu NT	Đường cấp yếu NT
Đông Bắc														
Hà Giang	0.2	0.0	0.00	0.0	3.2	1.4	0.0	0.0	1	0.27	0.27	0.26	0.48	0.53
Tuyên Quang	0.5	0.8	0.09	0.9	6.7	6.9	11.1	8.2	18	0.24	0.31	0.36	0.51	0.66
Cao Bằng	2.0	0.2	0.00	0.2	5.8	4.8	16.9	21.3	22	0.47	0.35	0.75	1.17	1.10
Lạng Sơn	0.2	0.2	0.00	0.2	5.9	2.4	0.0	0.0	2	0.31	0.25	0.25	0.47	0.50
Lào Cai	1.1	0.0	0.00	0.0	3.7	21.4	8.9	3.6	30	0.28	1.33	1.26	2.05	2.59
Yên Bái	0.9	0.0	0.00	0.0	2.8	6.0	0.6	0.9	7	0.16	0.37	0.08	0.14	0.45
Quảng Ninh	2.1	1.3	1.10	2.4	3.1	8.7	1.1	0.5	10	0.22	0.35	0.31	0.52	0.66
Bắc Cạn	2.6	0.0	0.00	0.0	5.8	5.0	3.4	4.8	8	0.52	0.34	0.25	0.44	0.59
Thái Nguyên	2.7	0.0	0.00	0.0	3.1	31.5	9.8	12.7	41	0.10	0.56	0.14	0.23	0.70
Phủ Thọ	2.8	3.8	0.00	3.8	9.4	20.0	27.8	17.7	48	0.13	0.28	0.22	0.27	0.50
Bắc Giang	3.5	0.8	0.00	0.8	9.2	11.4	38.5	55.1	50	0.09	0.11	0.29	0.47	0.40
Tổng	1.3	0.5	0.10	0.6	5.0	9.3	8.7	9.1	18	0.21	0.37	0.34	0.55	0.71
Tây Bắc														
Lai Châu	0.1	0.0	0.00	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0	0.19	0.13	0.11	0.20	0.23
Sơn La	0.6	0.9	0.00	0.9	2.9	4.3	0.0	0.0	4	0.32	0.35	0.16	0.30	0.52
Hòa Bình	2.9	1.4	0.00	1.4	10.5	11.7	5.1	7.2	17	0.34	0.34	0.12	0.19	0.46
Tổng	0.7	0.5	0.00	0.5	2.9	3.2	0.6	0.9	4	0.29	0.29	0.13	0.24	0.42
Đồng bằng sông Hồng														
Hà Nội	20.8	32.4	10.40	42.8	41.8	128.9	17.6	26.4	146	0.19	0.42	0.06	0.06	0.48
Hải Phòng	6.6	14.0	1.51	15.6	7.0	31.6	13.2	24.6	45	0.06	0.19	0.04	0.07	0.23
Hải Tây	3.3	0.2	0.92	1.1	9.5	16.5	11.5	12.3	28	0.04	0.06	0.03	0.04	0.29
Vĩnh Phúc	9.8	3.5	0.00	3.5	24.6	17.4	41.3	42.4	59	0.16	0.08	0.15	0.23	0.24
Bắc Ninh	7.2	7.9	0.00	7.9	18.1	39.6	111.8	136.7	151	0.08	0.13	0.25	0.38	0.37
Thái Bình	7.0	13.6	39.86	53.4	9.0	39.5	42.0	78.1	82	0.05	0.14	0.17	0.21	0.30
Ninh Bình	4.7	3.1	3.22	6.4	16.9	14.9	9.9	12.2	25	0.14	0.13	0.05	0.06	0.19
Hải Dương	8.8	1.8	4.47	6.3	20.1	14.4	70.3	65.0	85	0.11	0.06	0.16	0.21	0.22
Hưng Yên	8.3	6.1	13.54	19.6	17.3	17.1	62.9	64.0	80	0.11	0.09	0.21	0.26	0.30
Nam Định	3.9	13.7	53.10	66.8	13.7	32.2	95.5	96.0	128	0.06	0.16	0.33	0.32	0.48
Hà Nam	8.4	17.3	5.59	22.9	13.6	20.6	124.6	62.3	145	0.08	0.16	0.31	0.37	0.46
Tổng	7.2	9.0	13.00	22.0	16.3	30.2	49.3	52.6	79	0.09	0.14	0.15	0.19	0.29
Bắc Trung Bộ														
Thanh Hóa	2.4	0.3	0.00	0.3	7.0	11.3	5.1	4.2	18	0.14	0.16	0.08	0.08	0.22
Nghe An	0.6	0.5	0.14	0.6	1.2	3.6	3.0	2.8	7	0.04	0.14	0.06	0.09	0.20
Hà Tĩnh	1.0	0.3	0.00	0.3	3.8	2.7	3.8	1.3	6	0.12	0.10	0.06	0.08	0.17
Quảng Bình	0.7	0.2	0.00	0.2	2.0	2.7	1.4	0.9	4	0.13	0.22	0.06	0.08	0.28
Quảng Trị	0.6	0.3	0.31	0.6	4.4	3.9	4.1	3.2	8	0.23	0.22	0.18	0.28	0.41
Th. Th. Huế	1.5	2.6	0.16	2.7	7.8	6.4	2.2	1.8	9	0.25	0.20	0.05	0.08	0.26
Tổng	1.1	0.6	0.09	0.7	3.8	5.3	3.3	2.6	9	0.12	0.16	0.07	0.09	0.22
Nam Trung Bộ														
Đà Nẵng	3.0	0.7	0.00	0.7	8.2	6.0	2.4	3.4	8	0.34	0.18	0.07	0.12	0.25
Quảng Nam	1.9	0.8	0.02	0.8	2.8	2.3	0.0	0.0	2	0.18	0.18	0.04	0.07	0.22
Quảng Ngãi	1.4	1.4	0.00	1.4	3.7	4.7	6.2	6.5	11	0.11	0.15	0.11	0.17	0.26
Bình Định	0.7	0.7	0.00	0.7	3.2	2.9	7.7	8.9	11	0.11	0.08	0.13	0.19	0.21
Phù Yên	0.4	1.5	0.00	1.5	1.9	4.3	2.0	1.6	6	0.12	0.22	0.05	0.08	0.28
Khánh Hòa	1.0	1.8	0.00	1.6	2.4	3.4	2.0	1.7	5	0.13	0.18	0.06	0.08	0.24
Bình Thuận	0.6	0.8	0.00	0.6	1.5	1.6	0.9	1.3	3	0.11	0.10	0.04	0.07	0.14
Ninh Thuận	0.8	1.1	0.00	1.1	1.8	2.2	0.7	1.0	3	0.11	0.10	0.03	0.04	0.13
Tổng	1.1	1.0	0.00	1.0	2.7	3.0	2.5	2.5	6	0.13	0.15	0.07	0.11	0.22
Đông Nam Bộ														
TP Hồ Chí Minh	12.0	26.8	0.00	26.8	12.0	42.2	7.4	8.5	50	0.13	0.32	0.03	0.03	0.60
Tây Ninh	4.3	1.8	0.00	1.8	8.2	5.2	2.8	1.8	8	0.23	0.14	0.06	0.10	1.11
Đồng Nai	1.8	1.1	0.00	1.1	3.0	2.0	0.7	1.0	3	0.09	0.05	0.01	0.02	0.20
Bà Rịa Vũng Tàu	1.9	3.7	0.00	3.7	4.5	4.2	2.0	2.9	8	0.11	0.11	0.03	0.05	0.55
Bình Phước	1.6	0.0	0.00	0.0	3.9	2.8	0.3	0.3	6	0.38	0.38	0.00	0.00	0.00
Bình Dương	2.2	0.0	0.00	0.0	2.2	0.0	0.0	0.0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Tổng	2.9	3.5	0.00	3.5	4.7	6.7	1.7	1.6	8	0.14	0.17	0.03	0.04	0.53
Tây nguyên														
Ken Tum	0.4	0.2	0.05	0.2	1.6	1.8	2.9	3.2	5	0.54	0.51	0.46	0.71	0.56
Già Lai	0.3	0.1	0.03	0.2	0.9	1.4	0.7	0.2	2	0.25	0.34	0.17	0.29	0.51
Đắk Lắk	0.1	0.1	0.00	0.1	1.8	1.4	1.1	1.6	2	0.22	0.15	0.08	0.13	0.23
Lâm Đồng	0.3	2.0	0.00	2.0	1.5	4.5	0.3	0.4	5	0.18	0.50	0.02	0.04	0.52
Tổng	0.2	0.5	0.02	0.5	1.5	2.8	1.2	1.2	3	0.24	0.31	0.12	0.20	0.43
Đồng bằng sông Cửu Long														
Long An	1.7	0.4	0.05	0.5	9.4	10.2	7.8	8.0	18	0.15	0.12	0.09	0.14	0.21
Đồng Tháp	0.8	1.9	0.30	2.2	1.8	20.7	17.0	12.0	38	0.01	0.11	0.03	0.08	0.17
An Giang	1.8	0.6	0.66	1.2	8.1	15.4	26.8	43.1	42	0.07	0.09	0.12	0.21	0.21
Tiền Giang	3.0	1.1	0.36	1.4	7.4	20.1	38.9	35.9	59	0.06	0.11	0.16	0.24	0.27
Vĩnh Long	0.1	0.0	0.00	0.0	9.1	22.5	1.4	0.8	24	0.05	0.11	0.02	0.03	0.12
Bến Tre	0.0	0.0	0.00	0.0	4.2	4.0	2.1	3.0	6	0.05	0.04	0.03	0.05	0.07
Kiến Giang	0.2	0.0	0.00	0.0	2.2	5.7	0.8	1.1	6	0.04	0.13	0.06	0.11	0.19
Cần Thơ	0.4	0.0	0.00	0.0	2.6	10.8	98.3	168.6	107	0.02	0.07	0.43	0.77	0.50
Trà Vinh	0.1	0.0	0.35	0.3	2.6	8.7	0.7	0.3	9	0.04	0.08	0.06	0.11	0.15
Sóc Trăng	0.2	0.0	0.07	0.1	1.2	11.3	90.6	159.8	102	0.02	0.12	0.63	1.14	0.78
Bạc Liêu	0.1	0.0	0.04	0.0	2.9	7.6	0.6	0.3	8	0.06	0.12	0.04	0.07	0.16
Cà Mau	0.1	0.0	0.02	0.0	2.3	3.6	0.3	0.1	4	0.05	0.09	0.03	0.05	0.11
Tổng	0.7	0.3	0.13	0.4	4.2	10.1	21.7	33.9	32	0.05	0.10	0.16	0.27	0.25
Tổng cộng	1.3	1.1	0.62	1.7	4.0	6.7	7.6	9.1	14	0.12	0.17	0.14	0.22	0.35

422

CƠ SỞ DỮ LIỆU GIAO THÔNG NÔNG THÔN

Trang 12

Vùng và tỉnh	Mức độ phục vụ của hệ thống đường bộ nông thôn (tập tục)					Đường sông thuyền (km)	Trách nhiệm quản lý đường bộ nông thôn									
	Quy mô của hệ thống (tập tục)						UBND huyện- chiều dài đường/huyện(km):				UBND xã- chiều dài đường/xã(km)					
	Đường kết trung bình (km/100km ² diện tích đất:						Tổng đường huyện	Đường huyện nhựa	Đường huyện đất	Đường huyện xã/hà xã	Tổng đường xã/hà xã	Đường xã/hà xã nhựa	Đường xã/hà xã đất	Đường xã/hà xã rải		
	tỉnh	huyện	xã	thôn xóm	đường NT											
Đông Bắc																
Hà Giang	1.7	1.8	1.7	3.1	3.5	83	90	0.0	78	75	21	0.00	21.4	6.7		
Tuyên Quang	2.6	3.2	3.7	5.4	7.0	129	145	9.0	66	108	28	0.05	19.8	11.7		
Cao Bằng	2.8	2.1	4.5	7.0	6.7	88	75	1.5	35	57	29	0.00	11.4	18.2		
Lạng Sơn	2.4	1.9	1.9	3.6	3.8	667	78	1.9	59	63	22	0.00	21.8	6.8		
Lào Cai	1.7	8.3	7.8	12.7	16.1	70	339	0.0	125	256	93	0.00	87.0	30.5		
Yên Bái	1.3	3.1	0.7	1.2	3.7	422	137	0.0	80	108	7	0.00	6.3	2.5		
Quảng Ninh	2.0	3.2	2.8	4.7	6.0	895	54	7.2	4	35	29	0.69	78.7	9.3		
Bắc Cạn	3.1	2.0	1.5	2.6	3.5	200	79	0.0	31	80	12	0.00	8.9	5.8		
Thái Nguyên	2.2	12.5	3.1	5.1	15.6	150	255	0.0	100	193	12	0.00	6.9	6.6		
Phủ Thọ	4.4	9.4	7.5	9.2	16.9	143	141	16.3	56	101	14	0.00	8.0	6.4		
Bắc Giang	3.4	4.1	10.6	17.4	14.7	192	59	3.4	11	41	27	0.00	10.1	17.6		
Tổng	2.4	4.1	3.9	6.2	8.0	2,819	126	3.5	57	95	27	0.05	20.4	11.2		
Tây Bắc																
Lai Châu	0.5	0.3	0.3	0.5	0.5	1,145	48	0.0	49	42	10	0.00	10.2	3.3		
Sơn La	1.8	1.8	0.8	1.6	2.6	425	82	13.4	20	59	19	0.00	18.6	5.9		
Hòa Bình	4.9	4.8	1.6	2.7	6.5	190	86	6.9	27	61	6	0.00	3.3	3.4		
Tổng	1.5	1.5	0.7	1.2	2.2	1,760	75	7.0	31	55	12	0.00	10.6	4.2		
Đồng bằng sông Hồng																
Hà Nội	23.0	50.8	6.6	6.7	57.3	155	223	86.0	0	135	4	0.86	0.5	2.7		
Hải Phòng	5.1	14.7	3.4	5.9	18.0	575	55	24.4	0	29	3	0.18	0.0	3.0		
Hà Tây	4.6	6.7	3.2	4.6	9.9	345	45	0.3	18	34	3	0.09	1.3	1.6		
Vĩnh Phúc	12.5	6.5	11.7	17.3	18.2	381	45	9.2	0	28	17	0.00	8.8	8.9		
Bắc Ninh	9.2	14.8	28.8	43.9	43.8	40	59	11.8	0	37	25	0.00	8.7	15.7		
Thái Bình	6.0	16.9	20.4	25.3	37.2	1,307	79	27.1	0	45	6	3.70	0.0	5.1		
Ninh Bình	8.7	8.0	3.0	3.8	11.0	497	66	6.8	34	49	3	0.49	0.7	2.0		
Hải Dương	10.8	6.8	18.4	21.7	22.2	578	28	2.5	7	20	13	0.42	4.2	7.6		
Hưng Yên	9.4	7.8	18.2	22.3	26.0	304	40	12.0	6	24	15	1.59	4.4	8.7		
Nam Định	6.4	18.7	35.1	34.0	81.8	618	78	23.6	22	48	21	5.22	6.3	12.0		
Hà Nam	8.1	18.8	29.9	35.9	45.5	1,246	60	26.0	29	37	32	0.80	18.4	13.5		
Tổng	9.8	13.3	18.0	18.4	28.3	6,026	85	18.9	11	41	11	1.39	4.0	6.7		
Bắc Trung Bộ																
Thanh Hóa	4.0	4.8	1.7	2.4	6.3	722	85	1.6	34	64	5	0.00	3.6	2.3		
Nghe An	0.7	2.2	1.0	1.4	3.2	548	94	4.8	60	73	6	0.08	3.7	2.8		
Hà Tĩnh	2.5	2.2	1.3	1.6	3.5	451	83	2.5	63	66	6	0.00	4.3	1.9		
Quảng Bình	1.2	2.0	0.5	0.7	2.5	401	128	3.0	84	103	6	0.00	4.1	2.2		
Quảng Trị	2.4	2.3	1.9	2.9	4.1	234	68	1.7	43	53	14	0.18	11.2	5.4		
Th. Th. Huế	3.8	3.2	0.8	1.2	4.0	563	51	15.8	12	32	6	0.10	4.0	2.3		
Tổng	2.2	2.8	1.2	1.7	3.9	2,919	85	4.2	47	65	6	0.04	4.3	2.6		
Nam Trung Bộ																
Đà Nẵng	4.6	2.5	0.9	1.6	3.4	64	67	5.0	22	48	18	0.00	12.2	9.1		
Quảng Nam	2.0	2.0	0.5	0.8	2.5	424	78	6.8	58	61	7	0.02	6.9	2.2		
Quảng Ngãi	2.3	3.3	2.3	3.6	5.6	78	59	5.8	39	45	13	0.00	9.2	6.0		
Bình Định	2.2	1.7	2.6	3.8	4.3	67	40	4.0	23	30	20	0.00	13.6	9.2		
Phủ Yên	1.4	2.7	0.7	0.9	3.3	227	84	12.7	48	61	6	0.00	4.3	2.8		
Khánh Hòa	1.5	2.1	0.7	1.0	2.8	132	50	11.4	25	35	5	0.00	3.6	2.4		
Bình Thuận	1.0	0.9	0.3	0.6	1.2	385	27	6.0	11	19	5	0.00	3.5	2.6		
Ninh Thuận	1.2	1.1	0.3	0.5	1.4	430	28	11.7	5	17	4	0.00	2.6	1.9		
Tổng	1.8	2.0	1.0	1.5	3.0	1,807	66	7.3	34	41	10	0.00	7.2	4.2		
Đông Nam Bộ																
TP Hồ Chí Minh	9.0	22.5	1.9	2.4	42.1	367	181	101.2	0	75	8	0.00	3.8	3.8		
Tây Ninh	4.8	2.9	1.3	2.0	22.9	650	47	8.9	22	33	13	0.00	11.1	4.9		
Đồng Nai	2.3	1.2	0.3	0.5	5.0	0	25	7.8	11	18	2	0.00	1.4	1.0		
Bà Rịa Vũng Tàu	2.8	2.7	0.8	1.4	13.7	291	18	13.6	2	8	8	0.00	4.2	3.1		
Bình Phước	2.8	2.1	0.5	0.5	2.1	263	12	10.0	5	17	5	0.00	7.5	2.9		
Bình Dương	2.8	2.1	0.5	0.5	2.1	104	12	10.0	5	17	5	0.00	7.5	2.9		
Tổng	3.2	3.8	0.6	0.9	11.9	1,575	86	23.3	22	41	6	0.00	3.8	2.4		
Tây nguyên																
Kon Tum	1.1	1.1	1.0	1.5	2.0	0	80	2.8	50	62	24	0.11	15.1	11.8		
Gia Lai	1.0	1.4	0.7	1.1	2.0	0	106	1.9	85	86	18	0.06	17.9	6.1		
Đắk Lắk	1.2	0.8	0.4	0.7	1.3	0	47	0.9	30	37	9	0.00	8.2	4.6		
Lâm Đồng	0.9	2.7	0.1	0.2	2.8	0	86	22.6	46	65	2	0.00	1.4	1.0		
Tổng	1.1	1.4	0.5	0.9	1.9	0	77	6.0	50	59	13	0.03	10.0	5.3		
Đồng bằng sông Cửu Long																
Long An	4.0	3.2	2.4	3.7	5.6	4,240	33	1.3	0	22	10	0.02	6.3	5.1		
Đồng Tháp	3.9	6.9	4.1	5.5	11.0	648	46	4.2	0	30	10	0.08	4.9	4.7		
An Giang	3.6	4.8	6.7	11.4	11.6	2,549	52	1.9	0	36	21	0.24	2.8	16.4		
Tiền Giang	4.1	7.1	10.9	16.1	18.0	1,481	79	3.4	14	56	27	0.08	15.0	13.2		
Vĩnh Long	3.8	7.6	1.2	2.1	8.8	1,697	63	0.0	13	46	4	0.00	4.0	1.4		
Bến Tre	3.2	2.4	1.5	2.7	3.9	2,574	36	0.0	24	29	5	0.00	4.4	2.0		
Kiên Giang	0.8	2.5	1.1	2.0	3.6	1,982	58	0.0	27	45	19	0.00	17.4	6.5		
Cần Thơ	1.3	3.9	23.3	41.8	27.1	2,935	69	0.0	19	51	107	0.00	5.7	92.6		
Hà Tĩnh	1.5	3.3	2.6	4.5	5.9	1,829	45	0.0	16	34	22	0.15	21.5	5.9		
Sóc Trăng	0.6	4.0	21.9	39.5	25.9	3,090	76	0.0	20	56	97	0.02	4.6	84.7		
Bạc Liêu	1.5	3.1	1.1	1.9	4.1	2,286	100	0.0	42	76	17	0.03	16.9	5.6		
Cà Mau	0.9	1.5	0.5	0.8	2.0	1,595	53	0.0	22	41	11	0.02	11.0	3.8		
Tổng	2.0	3.7	5.9	10.2	9.5	26,906	55	1.1	14	40	26	0.06	8.6	17.4		
Tổng cộng	2.2	3.2	2.6	4.0	6.3	43,812	77	7.4	33	56	15	0.33	9.1	7.7		

PHỤ LỤC 1: NGHIÊN CỨU CHIẾN LƯỢC GIAO THÔNG NÔNG THÔN

1. CƠ SỞ VÀ MỤC ĐÍCH NGHIÊN CỨU

Nghiên cứu chiến lược giao thông nông thôn có nguồn gốc là một phần của Dự án giao thông nông thôn 1 (RT1) do Ngân hàng thế giới tài trợ. Sau đó DFID đã đồng ý tạo điều kiện cho việc triển khai Nghiên cứu như là một phần Giai đoạn chuẩn bị của Chương trình tiếp cận nông thôn Việt Nam. Công việc bắt đầu thực hiện vào tháng 11 năm 1998 tại Bộ GTVT do một đoàn bao gồm các tư vấn quốc tế của công ty TNHH Giao thông vận tải (IT. Transport Ltd), các cán bộ Viện Chiến lược và phát triển GTVT (TDSI) và các cán bộ Trường Đại học Thủy lợi Hà Nội (HWRU. Viện Chiến lược và phát triển GTVT đã tạo thuận lợi cho việc phối hợp trong Bộ GTVT.

Mục đích của Nghiên cứu được xác định là:

Để hỗ trợ chuyển động theo hướng hội nhập các khu vực nông thôn nghèo vào nền kinh tế thị trường bằng sự trợ giúp của Chính phủ Việt Nam trong việc cải thiện khung thể chế về quản lý giao thông nông thôn.

Nghiên cứu lưu ý đến việc nhận biết và đề xuất các biện pháp để giải quyết những trở ngại cho việc quản lý hiệu quả hơn (phát triển, khai thác và bảo trì) chuyên ngành giao thông nông thôn để đáp ứng mục tiêu phát triển quốc gia. Nghiên cứu ủng hộ ưu tiên quốc gia về xóa đói giảm nghèo và phát triển nông thôn để giải quyết sự khác biệt kinh tế ngày càng lớn giữa khu vực nông thôn và thành thị, cải thiện điều kiện sống ở nông thôn.

2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Nghiên cứu trên toàn quốc đã khảo sát vai trò của giao thông nông thôn trong việc phát triển nông thôn và xóa đói giảm nghèo. Các yêu cầu, ưu tiên và trở ngại cho việc quản lý hiệu quả hơn đã được phân tích thông qua công tác khảo sát điều tra ở ba cấp:

- **Ở mức độ quốc gia**, đánh giá việc hoạch định chính sách, cấp vốn và khung thể chế, nghiên cứu các vấn đề chuyên ngành cụ thể, và để hiểu biết về bối cảnh kinh tế xã hội và tình trạng của hệ thống giao thông nông thôn ở Việt Nam. Điều này đã được chuẩn bị trong Cơ sở dữ liệu giao thông nông thôn của tất cả 61 tỉnh.
- **Trong phạm vi tỉnh** (a) số liệu chi tiết được thu thập và thảo luận tại các cấp tỉnh, huyện và xã trong 12 tỉnh mẫu được chọn đại diện cho các khu vực tự nhiên và tình trạng kinh tế xã hội ở Việt Nam; và (b) điều tra tiếp cận nông thôn ở 7 huyện mẫu trong 3 tỉnh để khảo sát các vấn đề đi lại, các nhu cầu và ưu tiên qua nhận biết của người dân nông thôn.
- **Ở mức độ dự án** nhận được những bài học về đầu tư và bảo trì cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn, và xây dựng thể chế ở cấp địa phương.

Giai đoạn chuẩn bị của Chương trình tiếp cận nông thôn Việt Nam có nội dung liên quan đến việc chuẩn bị Dự án GTNT 2 của Bộ GTVT do Chính phủ, Ngân hàng thế giới, DFID¹ (Vụ phát triển quốc tế Vương quốc Anh) tài trợ. Việc thực hiện Dự án này hiện nay do Ban Quản lý dự án 18 - Bộ GTVT đảm nhận. Công việc bao gồm các vấn đề về thể chế, vốn, lập kế hoạch, kỹ thuật, hình thành hợp đồng, bảo trì, đánh giá kinh tế, xã hội và các yếu tố môi trường cho việc thiết kế và chuẩn bị thực hiện dự án GTNT 2, cũng như đề xuất một hệ thống định giá và kiểm tra. Các bài học và kinh nghiệm từ công việc này đã được lồng hợp trong tài liệu phát hiện và trình bày trong Nghiên cứu chiến lược.

Hội thảo khởi đầu kéo dài một ngày đã được tổ chức vào tháng 12 năm 1998 để thông báo cho một vài cơ quan chính phủ và các nhà tài trợ để tìm kiếm thông tin phản hồi cho phương pháp luận đề nghị và các vấn đề cần được giải quyết. Tài liệu dự thảo đầu tiên của nghiên cứu đã được giới thiệu trong Hội nghị của các nhà tài trợ về ngành GTVT tháng 5 năm 1999.

Một loạt tài liệu làm việc không chính thức, trình bày những phát hiện ban đầu về các khía cạnh khác của Nghiên cứu, đã được thực hiện trong tài khoá năm 1999. Các thực hiện điều tra, khảo sát và phân tích của nghiên cứu được hoàn thành về cơ bản vào cuối năm 1999. Vào đầu năm 2000, tài liệu dự thảo về Tổng kết những Nhận định nghiên cứu chiến lược, và một loạt các tài liệu dự thảo chuyên đề đã được phát hành. Mỗi cuốn tài liệu đã được trình tới 3 hay 4 phản biện ở Bộ GTVT và ở các cơ quan chính phủ có liên quan khác. Tài liệu dự thảo đã được lưu hành rộng rãi giữa các cơ quan nhà nước và các nhà tài trợ.

Tài liệu và các ý kiến phản biện chính thức được sử dụng chủ yếu trong việc xem xét và thảo luận về dự thảo các phát hiện của nghiên cứu trong hội thảo thứ 3 tổ chức vào cuối tháng 3 và đầu tháng 4 năm 2000. Cuộc họp này rất hữu ích và có giá trị, đã tổng hợp các ý kiến bình luận chính, các gợi ý và thêm nhiều hiểu biết sâu sắc. Sau khi nhận được các ý kiến bình luận chính thức từ phía Bộ GTVT mà đã lưu ý đến sự cần thiết phải nhấn mạnh kế hoạch quốc gia lâu dài cho chuyên ngành giao thông nông thôn, tài liệu dự thảo đã được cơ bản xem xét lại và mở rộng thành hai tập báo cáo cuối cùng này.

3. SỰ BẮT ĐẦU CỦA MỘT QUÁ TRÌNH LÂU DÀI

Sự hoàn thành nghiên cứu nên được xem như là kết thúc giai đoạn một của một quá trình lâu dài để thông qua một chiến lược quốc gia chặt chẽ về quản lý hiệu quả hơn chuyên ngành giao thông nông thôn và để xây dựng năng lực thể chế và nguồn nhân lực cần cho việc thực hiện chiến lược. Sự thành công lâu dài của chiến lược phụ thuộc vào sở hữu nhà nước, và vào sự quan tâm thiết thực, sự tham gia của các cơ quan Chính phủ trung ương với lợi ích trong lĩnh vực phát triển nông thôn, sự tham gia của chính quyền và người hưởng lợi ở tỉnh, và của các cộng đồng nhà tài trợ.

¹ Hướng ban đầu là DFID cấp vốn cho một dự án song phương về GTNT ở 4 tỉnh thuộc khu vực ven biển Bắc Trung Bộ. Nhưng sau đó lại quyết định sát nhập thành một phần của Dự án GTNT 2 do DFID đồng tài trợ mở rộng.

Quá trình hướng tới sự thông qua của chiến lược quốc gia đã được thực hiện bằng việc liên kết Nghiên cứu với sự chuẩn bị của dự án GTNT 2. Các phát hiện quan trọng của nghiên cứu đã được gộp vào thiết kế của dự án GTNT 2, mà sẽ đầu tư khôi phục đường nông thôn ở hai phần ba số tỉnh trong toàn quốc. Dự án GTNT 2 có thành phần chủ yếu là xây dựng năng lực quản lý hiệu quả hơn chuyên ngành giao thông nông thôn ở cấp quốc gia và địa phương. Những thành phần này, bao gồm sự hỗ trợ xây dựng và điều hành của Ban GTNT ở Bộ GTVT và sáng kiến quốc gia về bảo trì đường nông thôn, sẽ giúp tạo dựng một cơ chế về thể chế cần thiết để thực hiện chiến lược giao thông nông thôn quốc gia. Sự công tác của DFID với Ngân hàng thế giới (WB) về dự án GTNT2 thể hiện một bước hướng tới sự ủng hộ của nhà tài trợ được phối hợp về các chuyên ngành.

4. TÀI LIỆU NGHIÊN CỨU

Hai quyển báo cáo cuối cùng này được hỗ trợ bởi bộ bảy cuốn tài liệu kỹ thuật đã cung cấp kết quả chi tiết hơn của việc phân tích và trình bày một vài phương pháp xây dựng về các khía cạnh khác nhau của giao thông nông thôn

Tài liệu kỹ thuật nghiên cứu chiến lược

- Các Nghị định, thông tư và quyết định có liên quan
- Các khía cạnh kỹ thuật về đường nông thôn: Các tiêu chuẩn, Chi phí xây dựng, Hình thành hợp đồng và thực hiện
- Bảo trì đường nông thôn.
- Điều tra tiếp cận nông thôn.
- Các khía cạnh kinh tế kỹ thuật của đường nông thôn.
- Kiểm tra và đánh giá đầu tư đường nông thôn.
- Giao thông nông thôn và môi trường.

Như đã lưu ý ở trên, một loạt tài liệu làm việc đã được sản xuất trong quá trình nghiên cứu. Nhiều quyển trong số đó đã được thay thế bởi các tài liệu về sau, nhưng một vài quyển đã được lưu hành, giữ nguyên là:

Tài liệu làm việc nghiên cứu có liên quan

- Hội thảo khởi đầu - Nghiên cứu chiến lược cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn, tháng 12 năm 1998 (*Tiếng Anh và tiếng Việt*)
- Báo cáo dự thảo về quản lý tài chính, tháng 1 năm 1999 (*Tiếng Anh*)
Hội nghị phối hợp của các nhà tài trợ trình bày về lĩnh vực giao thông, tháng 5 năm 1999 (*tiếng Anh, tiếng Việt*)

- Phân tích chi phí khai thác phương tiện trên đường nông thôn, đã xem xét lại tháng 10 năm 1999 (Tiếng Anh, tiếng Việt)
- Ứng dụng ban đầu của mô hình đánh giá kinh tế đường nông thôn, tháng 10 năm 1999 (tiếng Anh, tiếng Việt)

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

Phụ lục 1

NGHIÊN CỨU CHIẾN LƯỢC GIAO THÔNG NÔNG THÔN

5. KẾT LUẬN

Tài liệu này đã xem xét lại những phát hiện trong 5 tài liệu đã . Nó đã xác định GTNT và vai trò của nó trong việc giảm đói nghèo và cải thiện điều kiện sống về mặt xã hội và kinh tế. Nó trình bày mục tiêu của chiến lược GTNT quốc gia được đề xuất và tổng quan các ưu tiên quản lý quốc gia và đầu tư để đạt điều này. Nó tổng hợp lại các vấn đề cần phải giải quyết về tạo vốn, lập quy hoạch, thiết kế và quản lý xây dựng và các lĩnh vực bảo trì thực hiện chiến lược cũng như xác định các nhiệm vụ quản lý chính của Bộ GTVT để thực hiện điều này.

Sự sắp xếp thể chế cho việc quản lý GTNT có hiệu quả là rất phức tạp. Bộ GTVT có trách nhiệm pháp lý về quản lý Nhà nước, nhưng các cơ quan Trung ương khác cũng được thu hút tham gia trực tiếp. Các trách nhiệm quản lý trực tiếp đã được phân cấp cho các cơ quan chức trách địa phương tại cấp xã, huyện và tỉnh, nhưng vẫn còn sự mập mờ và lộn xộn và sự không thống nhất trong việc phân chia trách nhiệm giữa các cấp khác nhau. Người dân có thể có sự đóng góp chính vào các nguồn và cần được thu hút vào sự quản lý, theo Nghị định "Thực hiện dân chủ hoá ở cấp xã". Sự đầu tư của các nhà tài trợ là rất đáng kể, nhưng kinh phí đã được đưa vào kênh của các Bộ khác nhau trong Bộ GTVT, CSHT nông thôn và các chương trình giảm đói nghèo theo khu vực.

Bộ GTVT thiếu năng lực và mức độ của kỹ năng cán bộ cần thiết cho việc quản lý có hiệu quả chuyên ngành. Ở đây có sự phối hợp không đầy đủ với các cơ quan Chính phủ khác và các nhà tài trợ và Bộ GTVT chưa xây dựng được mối quan hệ với các nhà chức trách địa phương phù hợp cho chính quyền được phân cấp.

UBND tỉnh thiếu sự hiểu biết đầy đủ về các vấn đề chính của chuyên ngành để giám sát sự quản lý hiệu quả nó. Sở GTVT có nhiều kinh nghiệm về tổ chức kỹ thuật, nhưng lại không giải quyết được các trách nhiệm quan trọng khác và thiếu các kỹ năng chuyên môn hóa. Các phòng kỹ thuật của các UBND huyện chỉ có một số lượng hạn chế về cán bộ và năng lực điều hành và thiếu nhiều kỹ năng cần thiết. UBND xã không có cán bộ được đào tạo, nhưng lại có hiểu biết về các điều kiện và ưu tiên của địa phương.

Thách thức là tạo ra năng lực, khả năng và cơ cấu thể chế địa phương và quốc gia có hiệu quả để quản lý các nguồn lực khan hiếm có hiệu quả nhằm đáp ứng các mục tiêu phát triển và giảm đói nghèo. Việc xây dựng năng lực và khả năng của các nhà chức trách địa phương và tạo ra sự tham gia của tư nhân như là một phần của quá trình cải cách hành chính theo các tổ chức chính phủ đã được phân cấp với chức năng như là một người cung cấp dịch vụ có khả năng hạch toán với thẩm quyền với các trách nhiệm của mình.

Vai trò quản lý Nhà nước của Bộ GTVT là khác so với các chuyên ngành khác mà Bộ chịu trách nhiệm vì chỉ có một quyền kiểm soát rất hạn chế bởi vì GTNT chỉ là một phần của quá trình phát triển nông thôn. Vai trò của nó là tạo điều kiện thuận lợi và hướng dẫn việc thực hiện chiến lược GTNT quốc gia mà có thể kết hợp các hoạt động của Chính phủ, người dân và các nhà tài trợ Bộ GTVT sẽ thực hiện 4 loại chức năng:

- Quản lý Nhà nước chiến lược GTNT

- Xây dựng năng lực và khả năng cho các nhà chức trách địa phương
- Quản lý đầu tư của các nhà tài trợ
- Quản lý các mối quan hệ với bên ngoài

Các phát hiện chính về tăng cường thể chế của Bộ GTVT là:

- Nó cần xây dựng kinh nghiệm bổ sung trong kinh tế và kỹ thuật GTNT, các kỹ năng mới bổ sung về huy động nguồn lực, thể chế, xã hội và các lĩnh vực lập quy hoạch phát triển nông thôn
- Điều này yêu cầu các biện pháp phát triển nhân viên bao gồm đào tạo tại chỗ và tại các hội thảo; tham gia tại các khóa đào tạo ngắn hạn và các cuộc hội thảo tại nước ngoài; tham quan tại các nước trong khu vực Châu Á; đào tạo sau đại học cho các cán bộ được lựa chọn; phát triển các kinh nghiệm và chuyển giao kỹ năng chuyên môn thông qua làm việc với các cố vấn quốc tế
- Bộ GTVT tuyển dụng cán bộ với các kỹ năng chuyên môn mới và các dịch vụ tư vấn từ người Việt Nam và các tổ chức đào tạo để bổ sung năng lực và khả năng của Bộ.
- Ban GTNT cần tham gia vào việc cung cấp các năng lực nòng cốt và kinh nghiệm nhiều mặt và trở thành trung tâm cho các hoạt động của Bộ trong việc thực hiện các chức năng quản lý GTNT của mình. Điều này yêu cầu một sự mở rộng số lượng và, khả năng của Ban nhân viên của GTNT.
- Bộ GTVT cần xem xét sự tăng cường vai trò uỷ ban GTNT cấp cao để phối hợp các hoạt động ra quyết định, giám sát quản lý chuyên ngành và giám sát các mối quan hệ bên ngoài.

Các bước thực tế để tăng cường khả năng của Bộ GTVT là :

- Thừa nhận chính thức, lưu hành rộng rãi một chiến lược GTNT 'sở hữu quốc gia' thông qua một quá trình tư vấn và xem xét với các nhà chức trách địa phương cấp xã, huyện và tỉnh với các cơ quan Nhà nước có liên quan và các nhà tài trợ.
- Sự hỗ trợ kỹ thuật lâu dài cho bộ GTVT trong dự án GTNT 2 sẽ mang lại cơ chế để xây dựng Ban GTNT thành một đơn vị có hiệu quả. Các nhiệm vụ ưu tiên cho Ban GTNT để:
 - i) đóng góp vào việc hoàn thiện chiến lược
 - ii) giới thiệu một phương pháp luận lập quy hoạch mạng lưới ĐBNT trong tất cả các lĩnh vực
 - iii) xác định và khởi xướng một chương trình quốc gia thiết lập thông lệ bảo trì ĐBNT theo kế hoạch.
 - iv) Xây dựng và cải tạo hệ thống theo dõi quốc gia
 - v) Thiết lập một trang web về GTNT
 - vi) Làm việc với Ban QLDA quốc lộ 18 về lập quy hoạch, bảo trì, tham gia và theo dõi, các lĩnh vực đánh giá thực hiện dự án GTNT 2.

Xây dựng năng lực cho việc quản lý có hiệu quả hơn chuyên ngành GTNT trong bối cảnh của việc phân cấp, tăng cường cho 61 tỉnh, gần 500 huyện và khoảng 9000 xã là một nhu cầu thách thức. Điều này cần phải dẫn đến và được quản lý bởi Bộ GTVT và sử dụng Sở GTVT như là một cơ chế chính để xây dựng khả năng của UBND huyện và xã. Các ưu tiên ngay là:

- Xác định lại sự phân loại ĐBNT để đảm bảo rằng các trách nhiệm của các cấp có thẩm quyền khác nhau đã được xác định
- Giới thiệu một hệ thống phân loại cho các đường sông nông thôn

- Xác định lại cơ chế chính thức cho UBND xã để quản lý các đường bộ liên xã và có sự cam kết để bảo trì các đường huyện
- Bắt đầu một chương trình phân tích thể chế để đánh giá năng lực và nhu cầu phát triển nguồn nhân lực của Sở GTVT và UBND huyện

Các phát hiện chính về các bước thực tế nhằm tăng cường thể chế tại cấp tỉnh là :

- Tiếp theo sự thừa nhận chính thức một chiến lược quốc gia, Bộ GTVT cần tổ chức các hội thảo cho các UBND tỉnh, huyện và xã và các Sở khác nhau để nâng cao nhận thức và sự hiểu biết về các vấn đề quản lý GTNT chính
- Tổng hợp các kết quả của phân tích thể chế mà có thể dẫn đến nền tảng của phòng GTNT của Sở GTVT, mỗi Sở GTVT cần cử ra một cán bộ chuyên trách về các hoạt động GTNT và đóng vai trò là nòng cốt làm việc với Bộ GTVT.
- Bộ GTVT cần:
 - i) cung cấp đào tạo cho các Sở GTVT về:
 - sử dụng quy hoạch mạng lưới ĐBNT
 - Bảo trì ĐBNT
 - Giám sát và báo cáo hệ thống GTNT
 - ii) làm việc với các Sở GTVT để thực hiện các dự án thử nghiệm để theo dõi và đánh giá các dự án
 - iii) thu hút Sở GTVT từ các tỉnh có dự án GTNT 2 trong việc theo dõi và đánh giá các dự án
 - iv) tạo ra nhận thức trong Sở GTVT và thói quen tham gia và mối quan hệ làm việc với các UBND huyện và xã

Các bước thực tế để tăng cường thể chế tại các huyện và các xã là:

- Tiếp theo sự thừa nhận chính thức chiến lược quốc gia, Sở GTVT cần tổ chức các hội thảo trong mỗi huyện cho các UBND xã và các đại diện của mỗi xã để tăng thêm nhận thức và sự hiểu biết về các vấn đề quản lý GTNT chính
- Sở GTVT cần tiến hành sự phân tích thể chế cho phòng kỹ thuật của UBND huyện để xác định năng lực tối thiểu của họ và nhu cầu phát triển nguồn nhân lực về số lượng và kỹ năng của cán bộ và các nguồn hoạt động - cụ thể là công việc tại hiện trường .
- Bộ GTVT, thông qua Ban GTNT, cần xem xét cung cấp các bản đồ thực tế cho tất cả các UBND huyện.
- Bộ GTVT cần yêu cầu mỗi UBND xã cử ra một cán bộ chuyên trách chịu trách nhiệm về các vấn đề GTNT
- Sở GTVT cần cung cấp đào tạo cho và tiếp tục hướng dẫn và hỗ trợ về:
 - i) lập quy hoạch mạng lưới ĐBNT
 - ii) bảo trì đường bộ thường xuyên và theo giai đoạn
 - iii) quản lý các đường liên xã và bảo trì các đường huyện
 - iv) huy động và sử dụng các nguồn lực, bao gồm sự đóng góp của người dân
 - v) các tiêu chuẩn thiết kế ĐBNT tối thiểu cơ bản
 - vi) đấu thầu và giám sát các công trình nhỏ
- Sở GTVT cần khuyến khích sự tham gia các thủ tục làm việc và phổ biến các thông tin bởi các UBND huyện và xã
- Bộ GTVT cần khuyến khích và phân cấp các nguồn lực cho UBND xã cho các chương trình đầu tư nhỏ

Việc tăng sự đóng góp của người dân là rất cơ bản để quản lý có hiệu quả chuyên ngành GTNT ở cấp địa phương. Nó là một phần của quá trình cải cách hành chính và sẽ tạo ra một cơ chế hướng cầu cho sự chuyển giao hơn và tính hạch toán được. Sự tham gia của người dân và những người của địa phương khác nhằm:

- i) đóng góp vào sự đảm bảo rằng các nguồn lực, bao gồm cả sự đóng góp của dân là được áp dụng để đáp ứng các ưu tiên của địa phương.
- ii) Khuyến khích sự tăng thêm của 'sở hữu' và các trách nhiệm bảo trì CSHT GTNT.
- iii) Tạo ra một nhu cầu sử dụng các phương pháp dựa trên lao động để cung cấp việc làm cho người nghèo.

Sự tham gia cần phải thực tế, quản lý được và tạo ra lợi ích cho tất cả những ai tham gia. Người dân và các chủ khai thác sẽ tham gia vào tất cả các chặng của quá trình quản lý từ lập quy hoạch tới khai thác và bảo trì. Ở đây có một mức thành công của sự tham gia mà làm tăng từng bước sự thu hút và đóng góp của những người khai thác:

- Phổ biến các thông tin khác nhau.
- Trao đổi
- Thu hút trong ra quyết định
- Theo dõi các kết quả của các cơ quan quản lý nhà nước

Để đạt được sự tham gia có hiệu quả cần yêu cầu sự thay đổi về mặt thể chế trong Bộ GTVT và trong các nhà chức trách địa phương. Nó là một quá trình lâu dài mà có thể bắt đầu cần được tăng cường. Các bước thực tế cho sự tham gia nhiều hơn là:

Ban GTNT cần dẫn đầu và chuyển động trong Bộ GTVT về các mối quan hệ làm việc với các nhà chức trách địa phương thông qua việc phổ biến thông tin, thường xuyên trao đổi và tham gia vào việc ra quyết định chiến lược.

- Tham gia cần được xây dựng vào các hướng dẫn và quy trình mà Bộ GTVT xây dựng.
- Các Sở GTVT cần:
 - i) tập trung cách thức tham gia trong công việc của mình với các nhà chức trách địa phương khác.
 - ii) Cung cấp đào tạo cho các UBND huyện và xã trong sự tham gia thực tế
 - iii) Làm việc với các tổ chức quần chúng và các tổ chức khác mà có các khả năng hiện tại để phổ biến thông tin, thu hút người dân và ảnh hưởng của các UBND

Nền tảng của sự phát triển Ban GTNT là một bước quan trọng trong sự tăng cường Bộ GTVT và tạo ra năng lực cho hệ thống việc đóng góp vào sự phát triển của các cơ

quan và chuyên gia địa phương trong sự

dự án GTNT 2 cho Bộ GTVT sẽ hỗ trợ quá trình này. Tuy nhiên sẽ có lợi ích từ sự hỗ trợ phối hợp và bổ sung từ các nhà tài trợ. Các dự án do các nhà tài trợ cung cấp tài chính có thể cung cấp các nguồn lực bổ sung cho việc hình thành các lợi ích và xây dựng kinh nghiệm trong các phương pháp tham gia. Dự án GTNT 2 và các dự án của các Bộ khác đã bắt đầu làm việc này.

Sự tham gia của người dân vào công tác quản lý bảo trì

Các xã đóng góp một phần vốn rất lớn cho đường huyện và đường xã lấy từ ngân sách của họ, dưới hình thức ngày công lao động công ích, các công việc không trả tiền và từ đóng góp tài chính của người dân. Người dân nên được thảo luận đầy đủ và tham gia vào việc quản lý mạng lưới đường nông thôn, đảm bảo rằng nguồn vốn của họ đã được quản lý hiệu quả để đáp ứng các nhu cầu và ưu tiên của họ. Điều này cũng phù hợp với Nghị định số 29/1998NĐ-CP về Dân chủ hóa ở các xã. Nghị định này lập ra một khung cho hoạt động liên quan của người dân và đại diện xã trong việc lập kế hoạch, quyết định, thực hiện, giám sát và điều hành công tác phát triển nông thôn.

Sự tham gia của người dân và đại diện xã trong mọi lĩnh vực quản lý mạng đường nông thôn là một phần của quá trình chuyển đổi thể chế của chính quyền địa phương hướng tới tiến hành như nhà cung cấp dịch vụ có trách nhiệm. Sự tham gia của người dân vào quản lý bảo trì đường nông thôn là một vấn đề đặc biệt quan trọng bởi vì:

- I) Ưu tiên số một dành cho việc sử dụng ngày lao động công ích trong giao thông nông thôn nên được dành cho việc bảo trì theo kế hoạch đối với đường địa phương;
- II) người dân và đại diện xã có sự đánh giá đúng về nhu cầu duy trì các tuyến địa phương quan trọng;
- III) các xã được dự kiến gánh vác trách nhiệm quan trọng quản lý bảo trì thường xuyên và định kỳ đường theo thời gian, bao gồm cả nguồn vốn dành cho nó.
- IV) kinh nghiệm từ nhiều nước chỉ ra rằng cộng đồng phải có một ý thức về quyền sở hữu cơ sở hạ tầng nông thôn, bao gồm cả đường, nếu đó là trách nhiệm bảo trì có hiệu quả đầy đủ của họ. Sự bao hàm đầy đủ trong kế hoạch gần đây và thực hiện các công việc về cơ sở hạ tầng là rất quan trọng để đem lại ý thức về quyền sở hữu và trách nhiệm cộng đồng.

Quá trình tham gia bắt đầu bằng việc chia sẻ các thông tin về mạng lưới đường nông thôn và khả năng sẵn có của nguồn vốn. Quá trình này bao gồm việc tư vấn cho đại diện các xã và nhân dân trong xã, và việc tham gia quyết định sử dụng nguồn vốn. Quá trình này đòi hỏi sự chú ý của trong việc thực hiện và giám sát. các bộ phận quan trọng của vấn đề tham gia có hiệu quả của người dân trong việc quản lý bảo trì là

Các khía cạnh cơ bản của vấn đề tham gia

- Người dân và đại diện của họ nên được thu hút tham gia vào trong việc lập kế hoạch, lựa chọn và thiết kế các công việc khôi phục và nâng cấp đường nông thôn đối với những tuyến mà họ đóng góp để đảm bảo đáp ứng được các ưu tiên của địa phương.
- Họ nên tham gia kiểm tra và giám sát chất lượng và tiêu chuẩn thực hiện công việc, để xác nhận rằng đường đã được cải thiện có thể bảo trì.
- Sắp xếp việc bảo trì theo kế hoạch cho những đường cụ thể, bao gồm cả tạo vốn, lập kế hoạch, trách nhiệm thực hiện và giám sát - nên được thảo luận, bàn bạc, và đồng ý từ tất cả các bên có liên quan.
- Người dân nên đóng góp để quản lý thực hiện công tác bảo trì.
- Các cơ quan hành chính công ích địa phương nên giải thích cho người dân việc sử dụng các nguồn vốn bảo trì.

Để đạt được sự tham gia có hiệu quả thì đòi hỏi thay đổi về thể chế ở UBND tỉnh, . Sở GTVT và UBND huyện. Họ phải xây dựng thái độ và kỹ năng làm việc trong mối quan hệ đối tác với xã và trao đổi cũng như thu hút người dân và đại diện của họ, tạo lập lập quán hệ loạn về các hoạt động của họ.

4.4 Nhiệm vụ quản lý của Bộ GTVT

Tài liệu này nhấn mạnh tầm quan trọng của bảo trì theo kế hoạch trong việc duy trì một hệ thống giao thông nông thôn được cải thiện. Nhiệm vụ quản lý đối với Bộ GTVT là tiến hành trong một thời gian dài, một chương trình quốc gia để thiết lập hoạt động bảo trì theo kế hoạch có hiệu quả các đường tỉnh, huyện và xã.

Để đạt được điều này thì đề nghị rằng:

1. Bộ GTVT nên cải tiến hệ thống phân loại đường hiện tại sao cho định nghĩa đầy đủ và phân công trách nhiệm đối với tất cả các loại đường theo chức năng.(xem tài liệu số 2). Cũng nên đảm bảo rằng hệ thống được chính quyền địa phương hiểu và áp dụng nhất quán sao cho trách nhiệm bảo trì cho tất cả các tuyến đường nông thôn là rõ ràng.
2. Bộ GTVT nên lập kế hoạch và thực hiện một chương trình tạo sự nhận thức và hiểu biết về tầm quan trọng của bảo trì đường nông thôn. Điều này đòi hỏi việc điều khiển các hội thảo và báo cáo chuyên đề cho các thành viên của UBND, các kỹ sư, người lập kế hoạch ở cấp tỉnh, cấp huyện và chuẩn bị, phổ biến thông tin. Bước đầu tiên, sự thông qua chính thức của bộ GTVT về sổ tay bảo trì đường nông thôn do dự án GTNT 1 chuẩn bị và tính toán cho tất cả các tỉnh giúp cho các kỹ sư làm quen với kỹ thuật và khái niệm bảo trì.
3. Bộ GTVT nên tiến hành nghiên cứu điều tra chi tiết hơn các nguồn vốn hiện có dành cho bảo trì đường tỉnh, huyện và xã ở các tỉnh nghèo nhất, dân cư thưa thớt. Mục đích của nghiên cứu để đánh giá mức độ huy động vốn trong khu vực đó, và để nhận biết biện pháp xử trí nhằm đảm bảo có đủ vốn cho việc bảo trì đường trong hiện tại và tương lai.
4. Bộ GTVT nên thiết kế, thực hiện và kiểm tra các dự án thí điểm về bảo trì đường nông thôn theo kế hoạch. Những dự án thí điểm phải có 4 mục đích:
 1. phát triển kinh nghiệm và chứng minh lợi ích thực tế của việc bảo trì theo kế hoạch;
 2. chọn lọc kỹ thuật để tiến hành công tác bảo trì;
 3. thử nghiệm với hình thức đối mới hợp đồng bao gồm:
 - sử dụng các nhà thầu dựa trên lao động
 - hợp đồng với một nhóm người nghèo
 - lập hợp đồng hàng năm về bảo trì định kỳ của mạng đường địa phương khi cần, không ngoài khung vốn đã định.
 4. xây dựng thủ tục thực tế để sự tham gia của người dân đạt hiệu quả trong quản lý bảo trì.

5. Bộ GTVT nên chuẩn bị chỉnh sửa và mở rộng hướng dẫn quốc gia trong tiêu chuẩn quản lý bảo trì đường nông thôn mới, áp dụng cho đường tỉnh, đường huyện và đường xã. Yêu cầu quan trọng là nên giới thiệu quy trình bảo trì thường xuyên, định kỳ, theo chu kỳ một cách có kế hoạch mang tính phòng ngừa, chứ không phải là sửa chữa mang tính chữa trị. Tiêu chuẩn nên:
 - I) xác định lập luận cho việc bảo trì có kế hoạch
 - II) cung cấp hướng dẫn quốc gia về lập kế hoạch, tạo vốn và huy động vốn.
 - III) cụ thể thủ tục lập hợp đồng, thực hiện và giám sát việc bảo trì.Tiêu chuẩn nên được cập nhật như là những bài học kinh nghiệm để kết hợp những thủ tục hình thành hợp đồng có đổi mới và biện pháp tham gia.
6. Bộ GTVT nên lập kế hoạch và quản lý chương trình đào tạo quốc gia để giới thiệu tiêu chuẩn mới. Kế hoạch vạch ra như sau:
 - I) Bộ GTVT thực hiện khoá học làm quen cho các thành viên của UBND tỉnh và đào tạo toàn diện cho Sở GTVT để phát triển khả năng áp dụng tiêu chuẩn
 - II) Sở GTVT thực hiện khoá học làm quen đối với UBND huyện, UBND xã, và cung cấp các khoá đào tạo toàn diện cho nhân viên trực tiếp liên quan đến bảo trì đường ở cấp huyện và xã.Bộ GTVT nên kiểm tra ảnh hưởng của chương trình đào tạo trong công tác cải tạo đường và đào tạo tiếp theo khi cần thiết. Sở GTVT nên cung cấp những hỗ trợ kỹ thuật cho huyện và xã sau khi đào tạo.
7. Bộ GTVT nên thu nhận sự hợp tác ủng hộ tài trợ cho chương trình bảo trì quốc gia. Nên đề nghị chấm dứt thói quen là các nhà tài trợ hỗ trợ cấp vốn cho dự án bảo trì đường "của họ" trong suốt giai đoạn dự án. Đó là sự phản tác dụng đối với việc quản lý có hiệu quả mạng lưới đường và để cố gắng phát triển năng lực quản lý bảo trì của địa phương bao gồm cả việc cấp vốn. Bộ GTVT nên tìm kiếm sự ủng hộ từ các nhà tài trợ, thông qua dự án hỗ trợ kỹ thuật, để phát triển năng lực bảo trì địa phương phù hợp với quy trình quốc gia.
8. Bộ GTVT nên giới thiệu một hệ thống kiểm tra quốc gia cho các cung ứng dịch vụ thực hiện trên hệ thống giao thông nông thôn.

5. KẾT LUẬN

Tài liệu này giới thiệu lập luận và thảo luận về tầm quan trọng thiết yếu của việc thông qua công tác bảo trì theo kế hoạch có hiệu quả để duy trì lợi ích từ việc tiếp tục đầu tư phát triển hệ thống đường nông thôn đã cải thiện và tránh lãng phí nguồn vốn hạn hẹp. Điều đó giải thích rằng sự chi tiêu nguồn vốn hạn chế mỗi năm để giữ đường ở tình trạng tốt đạt hiệu quả về mặt chi phí và kinh tế. Về lâu dài, nguồn vốn đầu tư tăng thêm sẽ nhẹ bớt chi phí bằng việc tránh những sửa chữa đường tốn kém và không cần thiết.

Tài liệu đã giải thích khái niệm áp dụng bảo trì theo kế hoạch để ngăn chặn những hư hỏng cho đường và giảm thiểu tỷ lệ hư hỏng của đường. Tài liệu đã định nghĩa 3 hạng mục công việc là bảo trì thường xuyên, định kỳ, theo chu kỳ - và nhấn mạnh sự cần thiết phải tạo lập một vài nguồn vốn dành cho việc bảo trì khẩn cấp, không mong đợi. Tài liệu cũng giới thiệu phương pháp dự tính chi phí bảo trì điển hình của đường nông thôn.

Các phát hiện chủ yếu là:

- Hiện nay, phần lớn hệ thống đường nông thôn có tiêu chuẩn thấp, ở tình trạng kém, và không thể bảo trì. Tuy nhiên bảo trì theo kế hoạch có thể áp dụng cho khoảng 40% đường tỉnh, dưới 30% đường huyện và hơn 20% đường xã.
- Nhu cầu bảo trì theo kế hoạch hiện nay rất lớn, đặc biệt là đường tỉnh ở những tỉnh thuộc vùng kinh tế xã hội nghèo nhất.
- Vẫn tồn tại sự lộn xộn về phân chia trách nhiệm quản lý bảo trì đường nông thôn giữa các chính quyền tỉnh, huyện và xã. Vấn đề đáng quan tâm là sự rủi ro của việc phân cấp quá mức trách nhiệm cho UBND huyện và UBND xã, mà có năng lực và khả năng hết sức hạn chế. Điều này bao gồm trách nhiệm huy động vốn.
- Quy trình hiện hành về bảo trì đường nông thôn chú trọng việc chữa trị hơn là phòng ngừa, chủ yếu tập trung vào việc sửa chữa các hư hỏng. Xu hướng tiếp cận này được thể hiện trong Tiêu chuẩn bảo trì đường nông thôn mà:
 - I) xác định các loại bảo trì theo phạm vi công việc sửa chữa chứ không theo mục đích và tần suất
 - II) sửa chữa lớn vẫn còn bị nhầm lẫn với bảo trì và khôi phục
 - III) kết quả là bảo trì được nhận biết như là một loạt các 'dự án' chứ không phải là sự tiếp tục nhiệm vụ quản lý
 - IV) đóng vai trò như một khuynh hướng đi ngược lại với việc sử dụng có hiệu quả biện pháp dựa trên lao động.
- Sự thông qua thói quen bảo trì theo kế hoạch có hiệu quả yêu cầu tuyến đường được xây dựng theo tiêu chuẩn có thể bảo trì đặc biệt về nền đường, rãnh thoát nước dọc và ngang, chống xói mòn, kiểm soát chất lượng việc rải mặt.
- Bảo trì đường tỉnh có kế hoạch thường xuyên trong tình trạng có thể bảo trì có thể tận dụng 70% tổng ngân sách quốc gia định kỳ cho việc bảo trì và sửa chữa đường. Điều đó có thể giảm phạm vi sửa chữa đường tỉnh khác nhưng có thể sử dụng nguồn vốn tốt hơn. Tuy nhiên các tỉnh nghèo nhất có thể không đủ vốn để áp dụng bảo trì theo kế hoạch và tiếp tục làm những sửa chữa cần thiết để giữ cho đường có thể lưu thông đặc biệt là nếu đó lợi ích mang lại từ việc đầu tư quan trọng phát triển hệ thống đường tỉnh Việt Nam.
- Trên thực tế, đường huyện và đường xã hiện không thật phân biệt được giữa vốn đầu tư và vốn sự nghiệp. Kế hoạch chi tiêu hàng năm của quỹ đường bộ bao gồm

một bộ các dự án bảo trì, sửa chữa, khôi phục và nâng cấp. Việc áp dụng bảo trì theo kế hoạch cho đường huyện có thể bảo trì được tiêu tốn khoảng 30% ngân quỹ hiện có, cho phép tạo sự cân bằng giữa tiền dùng cho sửa chữa và đầu tư dành cho việc cải thiện tuyến đường khác. Xã cũng có nguồn vốn đầy đủ để duy trì đường của họ. Tuy nhiên những huyện ở lĩnh nghèo, dân cư thưa thớt nơi người dân ở rải rác có thể phải đối mặt với vấn đề huy động nguồn vốn đủ dành cho bảo trì theo kế hoạch.

- Kết luận là sự thiếu hụt về nguồn vốn không phải là trở ngại chính cho việc thông qua công tác bảo trì theo kế hoạch có tính ngăn chặn. Sự thay đổi chủ yếu được yêu cầu là tạo nên một 'thói quen bảo trì theo kế hoạch' tại các cấp tỉnh, huyện và xã được xếp ưu tiên để phân bổ nguồn vốn nhằm giữ gìn đường nông thôn mà đã cung cấp một mức dịch vụ tốt.

Việc tạo lập thói quen này là điều kiện tiên quyết để thiết lập việc bảo trì theo kế hoạch, có hiệu quả như là một phần của quá trình quản lý mạng lưới đường nông thôn. Chính quyền địa phương có trách nhiệm quản lý mạng lưới nên giám sát dịch vụ mà họ cung cấp trong việc thực hiện đáp ứng nhu cầu tiếp cận trên đường nông thôn.

Để thiết lập công tác bảo trì theo kế hoạch có hiệu quả thì:

- I) một cố gắng lớn được yêu cầu để phát triển năng lực và quyền hạn của chính quyền địa phương trong việc lập kế hoạch, tạo vốn, hình thành hợp đồng, thực hiện, giám sát và kiểm tra việc bảo trì đường nông thôn.
- II) công tác bảo trì nên do Sở GTVT, UBND tỉnh, UBND huyện và UBND xã lập hợp đồng trừ những nơi mà có thể thực hiện được bằng việc sử dụng lao động công ích. Điều này tạo ra một cơ hội phát triển những nhà thầu cỡ nhỏ và giới thiệu những biện pháp lập hợp đồng có sáng kiến để tạo công ăn việc làm cho người nghèo nông thôn.
- III) đòi hỏi sự tham gia có hiệu quả của người dân vào việc quản lý bảo trì.

Bộ GTVT nên tiến hành một chương trình quốc gia để thiết lập công tác bảo trì theo kế hoạch.

- Định rõ và phân bổ trách nhiệm quản lý cho tất cả đường nông thôn
- Tạo nhận thức và hiểu biết về tầm quan trọng của việc bảo trì
- Nghiên cứu các biện pháp làm tăng nguồn vốn hiện có cho bảo trì ở những huyện và tỉnh nghèo nhất.
- Thiết kế, thực hiện và kiểm tra các dự án thí điểm bảo trì đường nông thôn.
- Chuẩn bị các hướng dẫn quốc gia đã chỉnh sửa ở dạng một tiêu chuẩn mới về quản lý bảo trì đường nông thôn bao hàm cả vấn đề lập kế hoạch, tạo vốn, huy động vốn, các thủ tục lập hợp đồng, thực hiện và giám sát công việc, kiểm tra, và sự tham gia của người dân.
- Lập kế hoạch, quản lý và kiểm tra tác động của chương trình đào tạo quốc gia để phát triển năng lực có sử dụng tiêu chuẩn mới.
- Tranh thủ sự ủng hộ thống nhất của các nhà tài trợ để phát triển năng lực và quyền hạn bảo trì theo quy trình và hướng dẫn quốc gia.
- Theo dõi việc thực hiện cung ứng dịch vụ của hệ thống đường nông thôn

Thiết lập việc bảo trì theo kế hoạch hiệu quả đường nông thôn sẽ yêu cầu một nỗ lực lớn, lâu dài mà Bộ GTVT sẽ phải lãnh đạo và quản lý. Dự án Giao thông nông thôn 2 (RT2) có sự ủng hộ quan trọng cho vấn đề này.

- Sự thoả thuận của xã, huyện, và tỉnh có liên quan trong kế hoạch bảo trì quan trọng sẽ là phản tác dụng trong việc thực hiện mỗi chương trình đầu tư đường nông thôn được dự án giao thông nông thôn 2 (RT2) tài trợ. Thoả thuận bảo trì được bàn bạc trong quá trình tham gia sẽ phân định trách nhiệm cấp vốn, lập kế hoạch và thực hiện.
- Dự án bao gồm sự ủng hộ trợ giúp về kỹ thuật lâu dài cho Bộ GTVT để xây dựng Ban GTNT (RTU) và cho một sáng kiến về thể chế đối với việc bảo trì đường nông thôn mà được quản lý bởi Ban GTNT. Điều này sẽ cung cấp cơ chế và nguồn vốn cho Bộ GTVT để:
 - I) chuẩn bị hướng dẫn và quy trình, quản lý một chương trình đào tạo quốc gia về bảo trì đường nông thôn.
 - II) sử dụng dự án thí điểm để kiểm tra và trình bày các sáng kiến kỹ thuật trong việc thực hiện và quản lý bảo trì, bao gồm cả việc sử dụng biện pháp dựa trên lao động;
 - III) tiến hành kiểm tra toàn bộ công tác quản lý bảo trì đường nông thôn.

Có các đề nghị giới thiệu quỹ đường bộ ở Việt nam. Sự cân nhắc đưa ra là liệu nguồn vốn nên được đóng góp các quỹ để:

- I) bảo trì đường nông thôn ở các tỉnh nghèo nhất;
- II) tổng quát hơn, bảo trì đường huyện và đường xã cũng như quốc lộ và đường tỉnh.

Phụ lục 1: CẤP VỐN CHO CÔNG TÁC BẢO TRÌ THEO KẾ HOẠCH ĐƯỜNG HUYỆN VÀ XÃ Ở MỘT TỈNH 'ĐIỂN HÌNH'

Ở Việt Nam, toàn bộ ngân sách hàng năm cho đường huyện do cấp huyện quản lý được ước tính trên cơ sở 15 tỉnh mẫu là khoảng 700 tỷ đồng, lấy từ nguồn thu của huyện và các đóng góp của xã và một số nguồn vốn uỷ thác đường tỉnh. Số vốn này là đủ cho công tác bảo trì theo kế hoạch toàn bộ mạng lưới đường huyện, tuy nhiên, chỉ không đầy 30% mạng lưới đường huyện hiện ở trong tình trạng có thể bảo trì được. Thực tế, ngân sách hàng năm được phân bổ cho cả việc sửa chữa các hư hỏng trên đường, khôi phục các tuyến đường hư hỏng nghiêm trọng và nâng cấp một số công trình. Không hề có sự phân biệt giữa việc cấp vốn sự nghiệp cho công tác sửa chữa và cấp vốn xây dựng cơ bản cho khôi phục, nâng cấp đường.

Ngân sách cho đường xã do xã quản lý. Các nguồn vốn bao gồm ngân sách xã, lao động công ích, đóng góp của nhân dân và ngân sách hạn chế do tỉnh hoặc huyện uỷ thác. Không có số liệu toàn quốc về ngân sách cho đường nông thôn do cấp xã quản lý, nhưng phần đóng góp của các xã thì rất quan trọng - số liệu từ các tỉnh thí điểm của dự án giao thông nông thôn 2 cho thấy 50% nguồn vốn phân bổ cho đường huyện và đường xã là từ các xã.

Các nguồn vốn hiện có do cấp huyện và cấp xã quản lý đủ để thực hiện bảo trì theo kế hoạch những tuyến đường nông thôn hiện ở trong tình trạng có thể bảo trì được và các đường mới được khôi phục hay nâng cấp. Thách thức hiện nay là làm sao để thay đổi "thói quen bảo trì" nhằm sử dụng hiệu quả hơn nguồn vốn của các huyện và xã. Mục tiêu là với những chi phí dù hạn hẹp nhưng đều đặn hàng năm cho công tác bảo dưỡng thường xuyên và định kỳ, phải giữ được đường nông thôn ở trong tình trạng tốt, tức là, phải duy trì mức độ phục vụ của đường hơn là chờ đến khi đường bị phá hủy, hư hại đến mức cần phải bỏ những chi phí rất lớn không cần thiết để sửa chữa hay khôi phục lại đường. Việc áp dụng chiến lược bảo trì theo kế hoạch này sẽ vẫn cân đối được nguồn vốn của huyện và xã do địa phương quản lý cho việc sửa chữa và khôi phục/nâng cấp các tuyến đường giao thông nông thôn khác. Tuy nhiên, sau này, khi toàn bộ mạng lưới đường nông thôn ở các huyện đã được tiếp tục đầu tư cải tạo bằng các nguồn vốn trong nước và nước ngoài thì nên cố gắng chuyển hẳn các chi phí từ ngân sách do địa phương quản lý cho công tác bảo trì theo kế hoạch.

Bảng dưới đây cho thấy (a) tình hình cấp vốn cho công tác bảo trì đường nông thôn hiện nay; (b) việc cấp vốn này sẽ thay đổi như thế nào khi áp dụng chiến lược bảo trì theo kế hoạch; và (c) tình hình 5 năm sau với giả thiết đường nông thôn vẫn tiếp tục được đầu tư khôi phục và nâng cấp, của một tỉnh "điển hình". Ví dụ, giả sử tỉnh "điển hình" này được nhận đầu tư từ dự án giao thông nông thôn 2, đồng thời vẫn được tiếp tục đầu tư từ các nguồn vốn trong nước.

Ví dụ chỉ có tính chất minh họa về khái niệm bảo trì theo kế hoạch như là một phần của công tác quản lý mạng lưới đường nông thôn bởi có sự khác biệt lớn về hoàn cảnh giữa các tỉnh khác nhau.

Bảng: Ngân sách của huyện và xã cho đường nông thôn của 1 tỉnh "diễn hình"

	Hiện trạng	Áp dụng bảo trì theo kế hoạch	5 năm sau
<u>Ngân sách dành cho đường do huyện và xã quản lý</u>	15-18 tỷ đồng	15-18 tỷ đồng	18-21 tỷ đồng
<u>Nguồn vốn:</u>			
Tỉnh	5-10%	5-10%	5-10%
Huyện	40-60%	40-60%	40-60%
Xã	40-50%	40-50%	40-50%
<u>Chiều dài đường huyện và xã</u>	1.400km	1.400km	1.400km
<u>Đường huyện và xã có thể bảo trì được</u>	305km	305km	700km
<u>Phân bổ ngân sách cho đường bộ:</u>			
Bảo trì theo kế hoạch	Danh nghĩa	30-35%	55-60%
Sửa chữa	40-60%	25-35%	10-20%
Khôi phục/nâng cấp	40-60%	25-35%	20-30%
Bảo trì khẩn cấp	Danh nghĩa	5-10%	5-10%

Ghi chú:

- Giả thiết rằng kinh tế phát triển, bao gồm cả những phát triển do mạng đường được cải thiện, sẽ làm tăng theo thời gian các nguồn lực địa phương dành cho đường bộ.
- Giả thiết số km đường có thể bảo trì được tăng thêm là số km đường được khôi phục trong dự án giao thông nông thôn 2, cộng thêm các đường được khôi phục, nâng cấp đến tình trạng có thể bảo trì được bằng nguồn vốn địa phương.
- Trong chiến lược bảo trì theo kế hoạch có một điều khoản quy định việc dành một số vốn cho công tác bảo dưỡng khẩn cấp.