



LUẬN VĂN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI: “Một số giải pháp thúc đẩy đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn Việt Nam từ nay đến năm 2010”



Mục lục

Lời mở đầu.....	1
Chương I: cơ sở lí luận về đầu tư và cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn	3
I. Cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn.....	3
1. Các khái niệm cơ bản về cơ sở hạ tầng.....	3
2. Đặc điểm của cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn	6
II. Vai trò của đầu tư phát triển	8
1. Khái niệm và phân loại đầu tư	8
2. Vai trò đầu tư phát triển	
3. Đặc điểm của đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn:	15
4. Nguồn vốn đầu tư phát triển :	17
III. Nội dung đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn	18
1. Sự cần thiết phải đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn	18
2. Mối quan hệ giữa đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn và phát triển kinh tế nông thôn:	20
3. Kinh nghiệm của một số nước về đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn.	26
Chương II: thực trạng hoạt động đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn Việt Nam	31
I- Khái quát khu vực nông thôn Việt Nam:.....	31
1. Miền núi.....	31
2. Đồng bằng sông Cửa Long.	32
3. Vùng Đồng bằng	33
II. Hiện trạng cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn:	36
1. Tình hình phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn	36
2. Đánh giá thành tựu và tồn tại của CSHT GTNT Việt Nam.....	43
III. Thực trạng huy động và sử dụng vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn	47
1. Thực trạng huy động và sử dụng vốn đầu tư phát triển CSHT GTNT:.....	47
2. Đánh giá kết quả và những hạn chế của quá trình huy động sử dụng vốn đầu tư phát triển CSHT GTNT.....	59
Chương III: Một số giải pháp cơ bản nâng cao đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông	
I. Căn cứ và mục tiêu huy động vốn phát triển CSHT GTNT:	71
1. Mục tiêu phát triển cơ sở hạ tầng nông thôn	71
2. Quan điểm và mục tiêu phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn.	72
3. Mục tiêu và phương hướng đầu tư phát triển CSHT GTNT:.....	75
II. Dự báo khả năng huy động vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn:	81
1. Huy động từ nguồn vốn đầu tư của Nhà nước.....	81
2. Huy động nguồn vốn trong dân	81
3. Dự báo khả năng thu hút vốn đầu tư nước ngoài.....	82
II. Một số giải pháp cơ bản nâng cao đầu tư phát triển CSHT GTNT	85
1. Giải pháp huy động tối đa nguồn vốn.	85
2. Giải pháp nâng cao tổ chức quản lý các dự án đầu tư phát triển cơ sở hạ	

tầng giao thông nông thôn.	92
3. Giải pháp chính sách phát triển CSHT GTNT.	96
Kết luận	97
Danh mục tài liệu tham khảo.....	99

Lời mở đầu

Nước ta là một nước nông nghiệp, với gần 80% dân số sống ở nông thôn. Nông thôn nước ta trải rộng suốt từ các vùng cao biên giới qua các vùng cao nguyên đến các đồng bằng châu thổ của các dòng sông lớn và ven biển. Nông thôn là địa bàn kinh tế - xã hội quan trọng của đất nước. Công cuộc đổi mới làm cho “dân giàu, nước mạnh” không thể tách rời việc mở mang phát triển khu vực nông thôn rộng lớn.

Nhìn chung đại bộ phận nông thôn nước ta còn trong tình trạng kém phát triển về kinh tế- xã hội, cơ sở hạ tầng còn quá thiếu thốn và lạc hậu, điển hình là giao thông và thông tin liên lạc. Giao thông và thông tin liên lạc là nhân tố quan trọng hàng đầu để mở mang sản xuất, tiếp cận thị trường, tiếp thu khoa học kỹ thuật và mở mang dân trí. Thực trạng nông thôn Việt Nam cũng giống như nông thôn của hầu hết các nước đang phát triển và một trong những nguyên nhân dẫn đến tình trạng kinh tế - xã hội chậm phát triển là sự yếu kém về hệ thống cơ sở hạ tầng, trong đó đặc biệt phải kể đến là sự yếu kém của cơ sở hạ tầng giao thông.

Hiện nay, việc đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông cho nông thôn khó khăn nhất là làm thế nào để có vốn?. Nhận thức được tính cấp thiết của vấn đề này, trong quá trình thực tập tại Ban Tổng hợp (Viện Chiến lược - Bộ Kế hoạch và đầu tư), tôi đã chọn đề tài “**Một số giải pháp thúc đẩy đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn Việt Nam từ nay đến năm 2010**” để nghiên cứu làm Báo cáo Chuyên đề thực tập của mình.

Mục tiêu của đề tài là nghiên cứu những khó khăn, thuận lợi tác động đến quá trình đầu tư, thực trạng huy động và sử dụng vốn đầu tư, từ đó đưa

ra giải pháp thích hợp nhằm thúc đẩy vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn nước ta trong thời gian tới.

Nội dung của đề tài được kết cấu làm ba chương:

Chương I: Cơ sở lý luận về đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn.

Chương II: Thực trạng huy động và sử dụng vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn

Chương III: Một số giải pháp nâng cao đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn Việt Nam từ nay đến năm 2010.

Tôi xin chân thành cảm ơn: Thầy giáo Th.s Lê Quang Cảnh, Th.s Nguyễn Hồng Hà cùng các cô chú trong Ban Tổng hợp đã giúp tôi hoàn thành đề tài này. Do đề tài đề cập đến một vấn đề rất rộng lớn nên trong quá trình nghiên cứu không tránh khỏi những thiếu sót, tôi xin được sự góp ý của các thầy cô cùng các cán bộ trong ban Tổng hợp để đề tài được hoàn thiện hơn.

Xin chân thành cảm ơn!

Sinh viên thực hiện

Đỗ Xuân Nghĩa

Chương I
cơ sở lí luận về đầu tư và cơ sở hạ tầng
giao thông nông thôn

I. Cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn

1. Các khái niệm cơ bản về cơ sở hạ tầng

1.1. Cơ sở hạ tầng

Thuật ngữ cơ sở hạ tầng được sử dụng lần đầu tiên trong lĩnh vực quân sự. Sau chiến tranh thế giới lần thứ hai nó được sử dụng rộng rãi trong các lĩnh vực khác nhau như: giao thông, kiến trúc, xây dựng... Đó là những cơ sở vật chất kỹ thuật được hình thành theo một “kết cấu” nhất định và đóng vai trò “nền tảng” cho các hoạt động diễn ra trong đó. Với ý nghĩa đó thuật ngữ “ cơ sở hạ tầng” được mở rộng ra cả các lĩnh vực hoạt động có tính chất xã hội để chỉ các cơ sở trường học, bệnh viện, rạp hát, văn hoá.. phục vụ cho các hoạt động giáo dục, y tế, văn hoá...

Như vậy, cơ sở hạ tầng là tổng thể các điều kiện cơ sở vật chất, kỹ thuật và kiến trúc đóng vai trò nền tảng cơ bản cho các hoạt động kinh tế, xã hội được diễn ra một cách bình thường.

Hệ thống cơ sở hạ tầng bao gồm: cơ sở hạ tầng kinh tế và cơ sở hạ tầng kỹ thuật

+ Cơ sở hạ tầng kinh tế là những công trình phục vụ sản xuất như bến cảng, điện, giao thông, sân bay...

+ Cơ sở hạ tầng xã hội là toàn bộ các cơ sở thiết bị và công trình phục vụ cho hoạt động văn hóa, nâng cao dân trí, văn hoá tinh thần của dân cư như trường học, trạm xá, bệnh viện, công viên, các nơi vui chơi giải trí...

1.2. Cơ sở hạ tầng nông thôn

Cơ sở hạ tầng nông thôn là một bộ phận của tổng thể cơ sở hạ tầng vật chất - kỹ thuật nền kinh tế quốc dân. Đó là những hệ thống thiết bị và công trình vật chất - kỹ thuật được tạo lập phân bố, phát triển trong các vùng nông thôn và rong các hệ thống sản xuất nông nghiệp, tạo thành cơ sở, điều kiện chung cho phát triển kinh tế, xã hội ở khu vực này và trong lĩnh vực nông nghiệp.

Nội dung tổng quát của cơ sở hạ tầng nông thôn có thể bao gồm những hệ thống cấu trúc, thiết bị và công trình chủ yếu sau:

+ Hệ thống và các công trình thủy lợi, thủy nông, phòng chống thiên tai, bảo vệ và cải tạo đất đai, tài nguyên, môi trường trong nông nghiệp nông thôn như: đê điều, kè đập, cầu cống và kênh mương thủy lợi, các trạm bơm...

+ Các hệ thống và công trình giao thông vận tải trong nông thôn: cầu cống, đường xá, kho tàng bến bãi phục vụ trực tiếp cho việc vận chuyển hàng hoá, giao lưu đi lại của dân cư.

+ Mạng lưới và thiết bị phân phối, cung cấp điện, mạng lưới thông tin liên lạc...

+ Những công trình xử lý, khai thác và cung cấp nước sạch sinh hoạt cho dân cư nông thôn.

+ Mạng lưới và cơ sở thương nghiệp, dịch vụ cung ứng vật tư, nguyên vật liệu,...mà chủ yếu là những công trình chợ búa và tụ điểm giao lưu buôn bán.

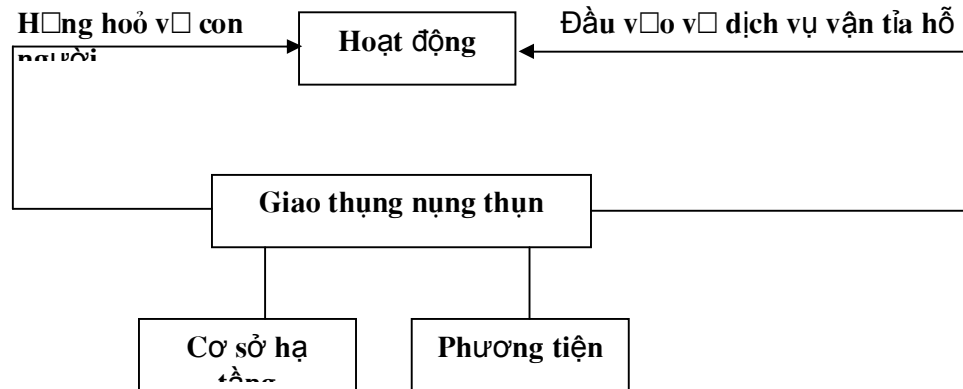
+ Cơ sở nghiên cứu khoa học, thực hiện và chuyển giao công nghệ kỹ thuật; trạm trại sản xuất và cung ứng giao giống vật nuôi cây trồng.

Nội dung của cơ sở hạ tầng trong nông thôn cũng như sự phân bố, cấu trúc trình độ phát triển của nó có sự khác biệt đáng kể giữa các khu vực, quốc gia cũng như giữa các địa phương, vùng lãnh thổ của đất nước. Tại các nước phát triển, cơ sở hạ tầng nông thôn còn bao gồm cả các hệ thống, công trình cung cấp gas, khí đốt, xử lý và làm sạch nguồn nước tưới tiêu nông nghiệp, cung cấp cho nông dân nghiệp vụ khuyến nông.

1.3. Cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn

Cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn là một bộ phận của cơ sở hạ tầng nông nghiệp, bao gồm cơ sở hạ tầng đường sông, đường mòn, đường đất phục vụ sự đi lại trong nội bộ nông thôn, nhằm phát triển sản xuất và phục vụ giao lưu kinh tế, văn hoá xã hội của các làng xã, thôn xóm. Hệ thống này nhằm bảo đảm cho các phương tiện cơ giới loại trung, nhẹ và xe thô sơ qua lại.

Trong quá trình nghiên cứu cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn cần phân biệt rõ với hệ thống giao thông nông thôn



Hệ thống giao thông nông thôn bao gồm: cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn, phương tiện vận tải và người sử dụng. Như vậy, cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn chỉ là một bộ phận của hệ thống giao thông nông thôn. Giao thông nông thôn không chỉ là sự di chuyển của người dân nông thôn và hàng hoá của họ, mà còn là các phương tiện để cung cấp đầu vào sản xuất và các dịch vụ hỗ trợ cho khu vực nông thôn của các thành phần kinh tế quốc doanh và tư nhân. Đối tượng hưởng lợi ích trực tiếp của hệ thống giao thông nông thôn sau khi xây dựng mới, nâng cấp là người dân nông thôn, bao gồm các nhóm người có nhu cầu và ưu tiên đi lại khác nhau như nông dân, doanh nhân, người không có ruộng đất, cán bộ công nhân viên của các đơn vị phục vụ công cộng làm việc ở nông thôn...

* Hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn

Cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn bao gồm:

+ Mạng lưới đường giao thông nông thôn: đường huyện, đường xã và đường thôn xóm, cầu cống, phà trên tuyến

+ Đường sông và các công trình trên bờ

+ Các cơ sở hạ tầng giao thông ở mức độ thấp (các tuyến đường mòn, đường đất và các cầu cống không cho xe cơ giới đi lại mà chỉ cho phép người đi bộ, xe đạp, xe máy .vv đi lại). Các đường mòn và đường nhỏ cho người đi bộ, xe đạp, xe thồ, xe súc vật kéo, xe máy và đôi khi cho xe lớn hơn, có tốc độ thấp đi lại là một phần mạng lưới giao thông, giữ vai trò quan trọng trong việc vận chuyển hàng hoá đi lại của người dân.

2. Đặc điểm của cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn

Cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn gắn liền với mọi hệ thống kinh tế, xã hội. Cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn là nhân tố thúc đẩy phát triển kinh tế – xã hội, vừa phục thuộc vào trình độ phát triển kinh tế, xã hội của nông thôn.

So với các hệ thống kinh tế, xã hội khác, cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn có những đặc điểm sau:

2.1. Tính hệ thống, đồng bộ

Cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn là một hệ thống cấu trúc phức tạp phân bố trên toàn lãnh thổ, trong đó có những bộ phận có mức độ và phạm vi ảnh hưởng cao thấp khác nhau tới sự phát triển kinh tế - xã hội của toàn bộ nông thôn, của vùng và của làng, xã. Tuy vậy, các bộ phận này có mối liên hệ gắn kết với nhau trong quá trình hoạt động, khai thác và sử dụng.

Do vậy, việc quy hoạch tổng thể phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn, phối hợp kết hợp ghĩa các bộ phận trong một hệ thống đồng bộ, sẽ giảm tối đa chi phí và tăng tối đa công dụng của các cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn cả trong xây dựng cũng như trong quá trình vận hành, sử dụng.

Tính chất đồng bộ, hợp lý trong việc phối, kết hợp các yếu tố hạ tầng giao thông không chỉ có ý nghĩa về kinh tế, mà còn có ý nghĩa về xã hội và

nhân văn. Các công trình giao thông thường là các công trình lớn, chiếm chỗ trong không gian. Tính hợp lý của các công trình này đem lại sự thay đổi lớn trong cảnh quan và có tác động tích cực đến các sinh hoạt của dân cư trong địa bàn.

2.2. Tính định hướng

Đặc trưng này xuất phát từ nhiều khía cạnh khác nhau của vị trí hệ thống giao thông nông thôn: Đầu tư cao, thời gian sử dụng lâu dài, mở đường cho các hoạt động kinh tế, xã hội phát triển ...

Đặc điểm này đòi hỏi trong phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn phải chú trọng những vấn đề chủ yếu:

- Cơ sở hạ tầng giao thông của toàn bộ nông thôn, của vùng hay của làng, xã cần được hình thành và phát triển trước một bước và phù hợp với các hoạt động kinh tế, xã hội. Dựa trên các quy hoạch phát triển kinh tế – xã hội để quyết định việc xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn. Đến lượt mình, sự phát triển cơ sở hạ tầng giao thông về quy mô, chất lượng lại thể hiện định hướng phát triển kinh tế, xã hội và tạo tiền đề vật chất cho tiến trình phát triển kinh tế – xã hội.

Thực hiện tốt chiến lược ưu tiên trong phát triển cơ sở hạ tầng giao thông của toàn bộ nông thôn, toàn vùng, từng địa phương trong mỗi giai đoạn phát triển sẽ vừa quán triệt tốt đặc điểm về tính tiên phong định hướng, vừa giảm nhẹ nhu cầu huy động vốn đầu tư do chỉ tập trung vào những công trình ưu tiên.

2.3. Tính địa phương, tính vùng và khu vực

Việc xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng giao thông ở nông thôn phụ thuộc vào nhiều yếu tố như địa lý, địa hình, trình độ phát triển ... Do địa bàn nông thôn rộng, dân cư phân bố không đều và điều kiện sản xuất nông nghiệp vừa đa dạng, phức tạp lại vừa khác biệt lớn giữa các địa phương, các vùng sinh thái.

Vì thế, hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn mang tính vùng và địa phương rõ nét. Điều này thể hiện cả trong quá trình tạo lập, xây dựng cũng như trong tổ chức quản lý, sử dụng chúng.

Yêu cầu này đặt ra trong việc xác định phân bố hệ thống giao thông nông thôn, thiết kế, đầu tư và sử dụng nguyên vật liệu, vừa đặt trong hệ thống chung của quốc gia, vừa phải phù hợp với đặc điểm, điều kiện từng địa phương, từng vùng lãnh thổ.

2.4. Tính xã hội và tính công cộng cao

Tính xã hội và công cộng cao của các công trình giao thông ở nông thôn thể hiện trong xây dựng và trong sử dụng

Trong sử dụng, hầu hết các công trình đều được sử dụng nhằm phục vụ việc đi lại, buôn bán giao lưu của tất cả người dân, tất cả các cơ sở kinh tế, dịch vụ.

Trong xây dựng, mỗi loại công trình khác nhau có những nguồn vốn khác nhau từ tất cả các thành phần, các chủ thể trong nền kinh tế quốc dân. Để việc xây dựng, quản lý, sử dụng các hệ thống đường nông thôn có kết quả cần lưu ý:

+ Đảm bảo hài hoà giữa nghĩa vụ trong xây dựng và quyền lợi trong sử dụng đối với các tuyến đường cụ thể. Nguyên tắc cơ bản là gắn quyền lợi và nghĩa vụ.

+ Thực hiện tốt việc phân cấp trong xây dựng và quản lý sử dụng công trình cho từng cấp chính quyền, từng đối tượng cụ thể để khuyến khích việc phát triển và sử dụng có hiệu quả cơ sở hạ tầng.

II. Vai trò của đầu tư phát triển

1- Khái niệm và phân loại đầu tư

1.1. Đầu tư

Trong lĩnh vực sản xuất kinh doanh và phát triển kinh tế – xã hội nói chung và phát triển giao thông nông thôn nói riêng, các hoạt động kinh tế

bao giờ cũng gắn liền với việc huy động và sử dụng các nguồn lực nhằm đem lại những lợi ích kinh tế – xã hội nhất định. Các hoạt động đó gọi là hoạt động đầu tư.

Đầu tư (hay hoạt động đầu tư) theo nghĩa rộng nói chung là sự hi sinh các nguồn lực ở hiện tại để tiến hành các hoạt động nào đó nhằm đem lại cho người đầu tư các kết quả nhất định trong tương lai lớn hơn các nguồn lực đã bỏ ra. Các hoạt động nói trên được tiến hành trong một vùng không gian và tại khoảng thời gian nhất định.

Nguồn lực bỏ ra có thể là tiền, tài nguyên thiên nhiên, sức lao động, tài sản vật chất khác. Trong các hoạt động kinh tế nguồn tài lực (tiền vốn) luôn có vai trò rất quan trọng. Quá trình sử dụng tiền vốn trong đầu tư nói chung là quá trình chuyển hoá vốn bằng tiền thành vốn hiện vật (máy móc, thiết bị, đất đai...) hoặc vốn dưới dạng hình thức tài sản vô hình (lao động chuyên môn cao, công nghệ và bí quyết công nghệ, quyền sở hữu công nghiệp...) để tạo ra hoặc duy trì, tăng cường năng lực của các cơ sở vật chất – kỹ thuật hay những yếu tố, những điều kiện cơ bản của hoạt động kinh tế.

Theo nghĩa hẹp, đầu tư chỉ bao gồm những hoạt động sử dụng các nguồn lực ở trong hiện tại nhằm đem lại cho nền kinh tế – xã hội những kết quả trong tương lai lớn hơn các nguồn lực đã sử dụng để đạt được các kết quả đó, hoạt động này được gọi là đầu tư phát triển .

Như vậy, nếu xét trong phạm vi quốc gia thì chỉ những hoạt động sử dụng các nguồn lực hiện tại để trực tiếp làm tăng các tài sản vật chất, nguồn nhân lực và trí tuệ hoặc để duy trì sự hoạt động của các tài sản và nguồn nhân lực sẵn có mới thuộc phạm vi đầu tư theo nghĩa hẹp.

Trong phạm vi một doanh nghiệp, hoạt động đầu tư là một bộ phận hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp để tạo ra hay tăng cường các yếu tố, các điều kiện sản xuất kinh doanh nhằm nâng cao kết quả và hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

1.2. Phân loại hoạt động đầu tư

Khái niệm về đầu tư cho thấy tính đa dạng của hoạt động kinh tế này. Hoạt động đầu tư có thể được phân loại theo những tiêu thức khác nhau, mỗi cách phân loại đều có ý nghĩa riêng trong việc theo dõi, quản lý và thực hiện các hoạt động đầu tư.

a. Theo các lĩnh vực của nền kinh tế ở tầm vĩ mô, hoạt động đầu tư có thể chia thành:

- Đầu tư tài sản vật chất, là hình thức đầu tư nhằm tạo ra cơ sở vật chất – kỹ thuật cho nền kinh tế hay tăng cường năng lực hoạt động của các cơ sở vật chất, kỹ thuật làm nền tảng tiềm lực sản xuất kinh doanh và các hoạt động xã hội khác.

- Đầu tư tài chính: Là hình thức đầu tư dưới dạng cho vay hoặc mua các chứng chỉ có giá để hưởng lãi suất định trước (gửi tiền vào các ngân hàng, mua trái phiếu...) hoặc hưởng lãi suất tùy theo kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của công ty hiện hành (cổ phiếu cty, trái phiếu công ty). Đầu tư tài chính không trực tiếp tạo ra cơ sở vật chất kỹ thuật mới cho nền kinh tế song đây là một trong những nguồn cung cấp vốn quan trọng cho hoạt động đầu tư phát triển . Do đó đầu tư tài chính còn gọi là sự đầu tư di chuyển.

- Đầu tư thương mại: Là hình thức đầu tư dưới dạng bỏ tiền vốn mua hàng hóa để bán với giá cao hơn nhằm thu lợi nhuận do chênh lệch giá mua và giá bán. Đầu tư thương mại nói chung không tạo ra tài sản cho nền kinh tế, song lại có vai trò rất quan trọng đối với quá trình lưu thông hàng hoá, thúc đẩy sản xuất kinh doanh, thúc đẩy các hoạt động đầu tư phát triển .

- Đầu tư phát triển nguồn nhân lực: Là hình thức đầu tư vào các hoạt động bồi dưỡng, đào tạo chuyên môn, về học vấn và kỹ thuật cho lực lượng lao động để nâng cao tay nghề chất lượng nguồn nhân lực phục vụ phát triển kinh tế – xã hội.

- Đầu tư phát triển khoa học công nghệ: là hình thức đầu tư dưới dạng phát triển các cơ sở nghiên cứu khoa học, công nghệ và đầu tư cho các hoạt động nghiên cứu ứng dụng tiến bộ khoa học công nghệ vào thực tế các lĩnh vực của nền kinh tế.

b. Theo quan hệ quản lý của chủ đầu tư, có thể phân chia đầu tư thành:

- Đầu tư trực tiếp: là hình thức đầu tư mà người bỏ vốn đầu tư đồng thời là người trực tiếp quản lý quá trình đầu tư hay chủ đầu tư do đóng góp số vốn đủ lớn cho phép họ trực tiếp tham gia quản lý, điều hành quá trình đầu tư và quản lý khai thác, sử dụng công trình đầu tư.

- Đầu tư gián tiếp: là hình thức đầu tư mà chủ đầu tư do chỉ góp vốn dưới giới hạn nào đó nên không được quyền tham gia trực tiếp điều hành quá trình đầu tư và khai thác, sử dụng công trình đầu tư. Đó là các trường hợp viện trợ hay cho vay với lãi xuất ưu đãi của Chính phủ nước ngoài, các trường hợp đầu tư tài chính của các cá nhân, tổ chức dưới hình thức mua cổ phiếu, trái phiếu và cho vay để hưởng lợi tức.

c. Theo thời hạn đầu tư, có thể phân chia thành

- Đầu tư dài hạn từ 10 năm trở lên
- Đầu tư trung hạn từ 5 năm đến 10 năm
- Đầu tư ngắn hạn dưới 5 năm

d. Theo hình thức đầu tư, có thể phân chia thành:

- Đầu tư mới (để tạo ra công trình mới)
- Đầu tư theo chiều sâu (cải tạo, nâng cấp, hiện đại hoá, đồng bộ hoá...)
- Đầu tư mở rộng công trình đã có

e. Theo nội dung kinh tế của đầu tư:

- Đầu tư xây dựng cơ bản là hình thức đầu tư nhằm tạo ra hay hiện đại hoá tài sản cố định thông qua xây dựng mới, cải tạo tài sản cố định hay mua bán bản quyền sở hữu công nghiệp...

- Đầu tư vào xây dựng tài sản cố định: là hình thức đầu tư mua sắm tư liệu sản xuất giá trị nhỏ, nguyên vật liệu... nhằm đảm bảo cho các hoạt động sản xuất kinh doanh trong quá trình đầu tư tiến hành liên tục.

- Đầu tư vào lực lượng lao động nhằm tăng cường chất lượng và số lượng lao động thông qua đào tạo, thuê mướn công nhân, bồi dưỡng chuyên môn cho cán bộ quản lý...

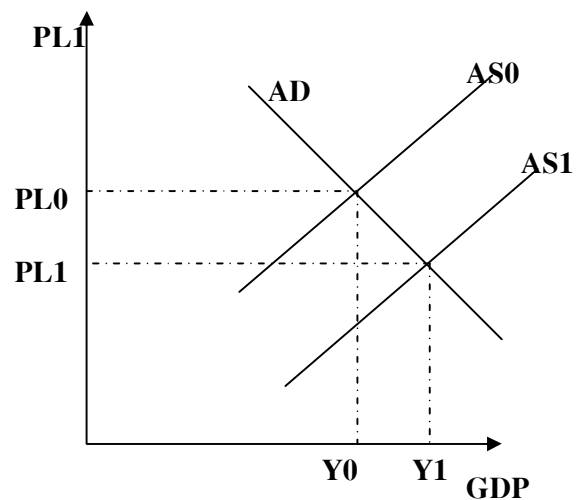
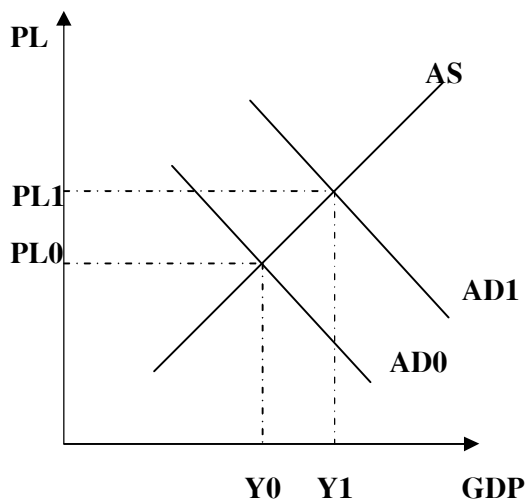
2. Vai trò của đầu tư phát triển

Các lý thuyết kinh tế, cả lý thuyết kinh tế kế hoạch hoá tập trung và lý thuyết kinh tế thị trường đều coi đầu tư phát triển là nhân tố quan trọng để phát triển kinh tế, là chìa khoá của sự tăng trưởng. Vai trò này của đầu tư được thể hiện ở các mặt sau:

2.1. Trên giác độ toàn nền kinh tế của đất nước

a. Đầu tư phát triển làm tăng tổng cung và tổng cầu của nền kinh tế.

- Về mặt cầu: Đầu tư phát triển là yếu tố chiếm tỷ trọng lớn trong tổng cầu của nền kinh tế. Theo số liệu của Ngân hàng thế giới, đầu tư thường chiếm khoảng 24- 28% trong cơ cấu tổng cầu của tất cả các nước trên thế giới. Đối với tổng cầu, tác động của đầu tư là ngắn hạn. Với tổng cung chưa kịp thay đổi, sự tăng lên của đầu tư làm cho đường AD dịch chuyển từ AD_0 sang AD_1 . Do đó làm cho mức sản lượng tăng từ Y_0 đến Y_1 và mức giá cũng biến động từ PL_0 đến PL_1 (hình 1).



- Về mặt cung: Đầu tư sẽ dẫn đến tăng vốn sản xuất, nghĩa là có thêm các nhà máy, thiết bị phương tiện vận tải mới đưa vào quá trình sản xuất,

làm cho tăng khả năng sản xuất của nền kinh tế. Sự thay đổi này làm dịch chuyển đường tổng cung từ AS_0 đến AS_1 , kéo theo sản lượng tăng từ Y_0 sang Y_1 và mức giá giảm từ PL_0 đến PL_1 . Sản xuất phát triển là nguồn gốc cơ bản để tăng tích lũy, phát triển kinh tế xã hội, tăng thu nhập cho người lao động, nâng cao đời sống của mọi thành viên trong xã hội (hình 2).

b- Đầu tư thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế:

Kinh nghiệm của các nước trên thế giới cho thấy, con đường tắt yếu có thể tăng nhanh với tốc độ mong muốn (từ 9- 10 %) là tăng cường đầu tư nhằm tạo ra sự phát triển nhanh ở khu vực công nghiệp và dịch vụ. Đối với các ngành nông nghiệp, lâm nghiệp, thủy sản, do hạn chế về đất đai và khả năng sinh học, để đạt được tốc độ tăng trưởng 5- 6% là rất khó khăn. Như vậy, chính sách đầu tư quyết định quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế ở các quốc gia nhằm đạt được tốc độ tăng nhanh của toàn bộ nền kinh tế.

Về cơ cấu lãnh thổ, đầu tư có tác dụng giải quyết những mặt cân đối về phát triển giữa các vùng kém phát triển thoát khỏi tình trạng đói nghèo, phát huy tối đa những lợi thế so sánh về tài nguyên, địa thế, kinh tế, chính trị... của những vùng có khả năng phát triển nhanh hơn, làm bàn đạp thúc đẩy những vùng khác cùng phát triển .

c. Đầu tư tác động đến tốc độ tăng trưởng và phát triển kinh tế:

Kết quả nghiên cứu của các kinh tế cho thấy: muốn giữ tốc độ tăng trưởng ở mức trung bình thì tỷ lệ đầu tư phải đạt từ 15 - 25 % so với GDP tùy thuộc vào ICOR của mỗi nước:

$$ICOR = \text{Error!}$$

Từ đó suy ra:

$$\text{Mức tăng GDP} = \text{Error!}$$

Chỉ tiêu ICOR của mỗi nước phụ thuộc vào nhiều nhân tố, thay đổi theo trình độ phát triển kinh tế và cơ chế chính sách trong nước. Nếu icor không đổi, mức tăng GDP hoàn toàn phụ thuộc vào vốn đầu tư. Theo tính toán của UNDP năm 1996, tác động của vốn đầu tư vào tốc độ tăng trưởng của một số nước là khác nhau. Đối với các nước phát triển, phát triển về bản chất được coi là vấn đề đảm bảo các nguồn vốn đầu tư để đạt được một tỷ lệ tăng thêm sản phẩm quốc dân dự kiến. Thực vậy, ở nhiều nước đầu tư đóng vai trò như một “cái hích ban đầu”, tạo đà cho sự cất cánh của nền kinh tế (các nước NICs, các nước Đông Nam Á).

Đối với ngành công nghiệp, để đạt được mục tiêu đến năm 2010 tổng sản phẩm quốc nội tăng gấp đôi năm 2000 theo dự tính, cần phải tăng vốn đầu tư. Kinh nghiệm các nước cho thấy, chỉ tiêu ICOR phụ thuộc chủ yếu vào cơ cấu kinh tế và hiệu quả đầu tư trong các ngành, các vùng lãnh thổ cũng như hiệu quả của chính sách kinh tế nói chung. Thông thường ICOR trong công nghiệp thấp hơn trong nông nghiệp, ICOR trong giai đoạn chuyển đổi cơ chế chủ yếu do tận dụng năng lực sản xuất. Do đó, ở các nước phát triển, tỷ lệ đầu tư thấp thường dẫn đến tốc độ tăng trưởng thấp. Các nước Nhật, Thụy Sĩ có tỷ lệ đầu tư/ GDP lớn nên tốc độ tăng trưởng cao.

d- Đầu tư tăng cường khả năng khoa học và công nghệ của đất nước

Công nghệ là trung tâm của công nghiệp hoá. Đầu tư là điều kiện tiên quyết của sự phát triển và tăng cường khả năng công nghệ, trình độ công nghệ của Việt Nam lạc hậu nhiều thế hệ so với thế giới và khu vực. Theo UNIDO, nếu trình phát triển công nghệ thế giới thành 7 giai đoạn thì Việt Nam năm 1990 ở vào giai đoạn 2. Việt Nam đang là một trong 9 nước kém nhất về công nghệ, với trình độ công nghệ lạc hậu này, quá trình công nghiệp hoá và hiện đại hoá của Việt Nam sẽ gặp rất nhiều khó khăn nếu không đề ra được một chiến lược đầu tư phát triển công nghệ nhanh và bền vững.

Chúng ta đều biết rằng có hai con đường cơ bản để công nghệ là tự nghiên cứu phát minh ra công nghệ và nhập từ nước ngoài. Dù tự nghiên cứu hay nhập từ nước ngoài đều cần phải có tiền, cần phải có vốn đầu tư.

Mọi phương án đổi mới công nghệ không gắn với nguồn vốn đầu tư sẽ là những phương án không khả thi.

2.2. Trên giác độ các đơn vị kinh tế của Nhà nước:

+ Đối với các cơ sở sản xuất - kinh doanh - dịch vụ: đầu tư quyết định sự ra đời, tồn tại và phát triển của mỗi cơ sở. Chẳng hạn, để tạo dựng cơ sở vật chất – kỹ thuật cho sự ra đời của bất kỳ cơ sở nào đều cần phải xây dựng xưởng, cấu trúc hạ tầng, mua sắm và lắp đặt thiết bị máy móc trên nền bê, tiến hành các công tác xây dựng cơ bản và thực hiện các chi phí khác gắn liền với sự hoạt động trong một thời kỳ của các cơ sở vật chất kỹ thuật vừa được tạo ra. Các hoạt động này chính là hoạt động đầu tư.

Đối với các cơ sở sản xuất – kinh doanh - dịch vụ đang tồn tại sau một thời gian hoạt động, các cơ sở này hao mòn, hư hỏng. Để duy trì được sự hoạt động bình thường cần định kỳ tiến hành sửa chữa lớn hoặc thay mới các cơ sở vật chất kỹ thuật đã hư hỏng, hao mòn hoặc đổi mới để thích ứng với điều kiện hoạt động mới của sự phát triển khoa học công nghệ và nhu cầu tiêu dùng của nền sản xuất xã hội; mua sắm các trang thiết bị cũ đã lỗi thời, cũng có nghĩa là phải đầu tư.

+ Đối với các cơ sở vô vị lợi (hoạt động không thể thu lợi nhuận cho bản thân mình) đang tồn tại, để duy trì sự hoạt động, ngoài tiến hành sửa chữa lớn định kỳ các cơ sở vật chất kỹ thuật còn phải thực hiện các chi phí thường xuyên Tất cả những hoạt động mà chi phí này đều là những hoạt động đầu tư.

3. Đặc điểm của đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn

Đầu tư trong nông nghiệp, kinh tế nói chung và trong đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn nói riêng thông thường đều trực tiếp hay gián tiếp chịu ảnh hưởng của các đặc điểm sản xuất nông nghiệp nên mang một số đặc điểm sau:

3.1. Thời gian thu hồi vốn dài

Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông ở nông thôn thường có thời gian thu hồi vốn dài hơn trong đầu tư các ngành khác. Những nguyên nhân chủ yếu của thời gian thu hồi vốn dài bao gồm:

+ Số tiền chi phí cho một công trình GTNT thường khá lớn và phải nằm ứ đọng không vận động trong quá trình đầu tư. Vì vậy, khu vực tư nhân không tích cực tham gia xây dựng cơ sở hạ tầng GTNT mà chủ yếu là chính phủ.

+ Thời gian kể từ khi tiến hành đầu tư một công trình giao thông cho đến khi công trình đưa vào sử dụng thường kéo dài nhiều tháng thậm chí tới vài năm.

+ Tính rủi ro và kém ổn định của đầu tư cao do phụ thuộc nhiều vào yếu tố tự nhiên.

3.2. Hoạt động đầu tư trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng, nhất là trong cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn, thường tiến hành *trên phạm vi không gian rộng lớn*, trải dài theo vùng địa lý và phụ thuộc nhiều vào đặc điểm địa lý của vùng. Điều này làm tăng thêm tính phức tạp của việc quản lý, điều hành các công việc của thời kỳ đầu tư xây dựng công trình cũng như thời kỳ khai thác các công trình giao thông nông thôn.

3.3. *Các thành quả của hoạt động đầu tư là các công trình xây dựng sẽ ở ngay nơi mà nó được tạo dựng, phục vụ lâu dài cho hoạt động sản xuất và đời sống dân cư.* Do đó, khi xây dựng các công trình giao thông phải cân nhắc, lựa chọn công nghệ kỹ thuật tiên tiến nhất để phục vụ lâu dài cho nhân dân.

3.4. Tính hiệu quả đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn phụ thuộc nhiều yếu tố, trong đó có yếu tố *đầu tư tới hạn*, là đầu tư đưa công trình xây dựng nhanh tới chỗ hoàn bị. Nếu chậm đạt tới chỗ hoàn bị, các công trình sẽ chậm đưa vào vận hành.

Tại nước ta trong thời gian qua, ngân sách Nhà nước đã dành một số vốn đáng kể đầu tư cơ bản cho nông nghiệp (thuỷ lợi, khai hoang, xây dựng các vùng kinh tế mới, cơ sở hạ tầng...), nếu tính theo giá năm 1990, vốn đầu

tư của Nhà nước cho nông nghiệp và phát triển nông thôn bình quân mỗi năm giai đoạn 1976-1985 là 732 tỷ, giai đoạn 1976-1980 là 704 tỷ, giai đoạn 1981-1985 là 7323 tỷ, giai đoạn 1986 -1990 là 673 tỷ, trong đó đầu tư dành cho phát triển giao thông nông thôn là 103 tỷ đồng trong giai đoạn 1986-1990.

Tuy nhiên, nếu so với yêu cầu sự đóng góp của giao thông nông thôn nói riêng và cho nông nghiệp nông thôn nói chung thì mức đầu tư là quá thấp. Trong khi đó, cơ sở hạ tầng nông nghiệp nông thôn lạc hậu, nhất là các tỉnh trung du và miền núi. Do vậy, đây là những vấn đề bức xúc đòi hỏi Chính Phủ và các cấp chính quyền địa phương cần phải xem xét đầu tư và giải quyết một cách thoả đáng.

4. Nguồn vốn đầu tư phát triển

ở mỗi quốc gia, nguồn vốn đầu tư trước hết và chủ yếu là từ tích lũy của nền kinh tế, tức phần tiết kiệm không tiêu dùng đến (gồm tiêu dùng của cá nhân và tiêu dùng của Chính Phủ) từ GDP. Nguồn tích lũy từ nội bộ nền kinh tế, xét về lâu dài là nguồn bảo đảm cho sự tăng trưởng và phát triển kinh tế một cách ổn định, là điều kiện đảm bảo tính độc lập và tự chủ của đất nước trong lĩnh vực kinh tế cũng như các lĩnh vực khác. Ngoài nguồn vốn tích lũy từ trong nước, các quốc gia còn có thể và cần huy động vốn đầu tư từ nước ngoài để phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Từ đây, ta có thể chỉ ra các hướng chính trong nguồn đầu tư phát triển :

+ Nguồn trong nước: bao gồm tích lũy từ ngân sách, vốn tích lũy của các doanh nghiệp, tiết kiệm của dân cư.

+ Nguồn vốn đầu tư của các cơ sở: bao gồm vốn ngân sách cấp, viện trợ không hoàn lại, vốn tự có, vốn liên doanh, liên kết.

+ Nguồn vốn từ nước ngoài.

Trong cả ba nguồn trên thì vốn huy động từ nước ngoài đóng vai trò quan trọng trong những bước đi đầu tiên, nó chính là những cái “hích” đầu tiên cho sự phát triển, tạo tích lũy cho nền kinh tế để phát triển đất nước. Nhưng nếu xét về lâu dài, nguồn vốn đảm bảo cho sự tăng trưởng kinh tế

một cách liên tục, đưa đất nước đến sự phồn thịnh một cách chắc chắn và không phụ thuộc lại là nguồn vốn trong nước. Đây chính là nền tảng để tiếp thu và phát huy tác dụng của nguồn vốn đầu tư nước ngoài. Đề cập đến sự phát triển nông nghiệp nông thôn nói chung và phát triển CSHT GTNT nói riêng trong giai đoạn hiện nay có nhiều khía cạnh cần phải quan tâm: Sự tiếp cận các công trình xây dựng, khả năng đáp ứng nhu cầu, vốn, con người...trong đó vốn là một trong những nhân tố hết sức quan trọng, như tiền đề không thể thiếu được. Thiếu vốn sẽ không có cơ hội, không có tiền đề quan trọng để phát triển kinh tế nói chung và phát triển CSHT giao thông nói riêng. Vì vậy, thu hút tăng cường nguồn vốn và sử dụng một cách đúng đắn sao cho nâng cao hiệu quả đầu tư, đảm bảo khả năng bảo toàn, phát triển của đồng tiền vốn là một việc vô cùng cần thiết.

III. Nội dung đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn

1. Sự cần thiết phải đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn

Trong 5 thập kỷ qua, các tác giả phương Tây khi nghiên cứu sự phát triển của các nước thế giới thứ ba đã đưa ra các nhận xét. Các nước này muốn phát triển phải có sự đầu tư thích đáng vào yếu tố mà mình có thể mạnh. Khi nghiên cứu các nước thế giới thứ ba, các tác giả đã chú trọng xem xét sự phát triển của khu vực nông thôn và đã đưa ra nhiều nhận xét tập trung vào lĩnh vực giao thông nông thôn. Adam. Smith cho rằng “Giao thông là một yếu tố quan trọng, nó dẫn tới các thị trường, nối liền các khu nguyên vật liệu thô, các khu vực có tiềm năng phát triển và kích thích khả năng sản xuất”. Rostow mở rộng lý luận này và nâng cao vai trò của sự cần thiết phải đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông ở nông thôn “Điều kiện tiên quyết cho giai đoạn cất cánh của khu vực nông thôn”. Giao thông nông thôn là một phần gắn bó không thể tách rời trong hệ thống giao thông vận tải chung, là nhân tố tác động đến mọi ngành sản xuất và là yếu tố quan trọng thúc đẩy sự phát triển của mọi vùng nông thôn cũng như toàn xã hội.

Đối với Việt Nam, là một nước với gần 80% dân số làm nghề nông, để đạt được mục tiêu “đến năm 2020 trở thành một nước công nghiệp có trình độ khoa học công nghệ tiên” thì nhất thiết phải có sự đầu tư vào nông

ngiệp mà nhất là phát triển cơ sở hạ tầng và trên hết là cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn. Trong các Đại hội đại biểu toàn quốc cũng như các hội nghị phát triển nông nghiệp nông thôn, đều đã nhận định đầu tư phát triển CSHT giao thông ở nông thôn là vô cùng cần thiết trong điều kiện hiện nay. Chủ tịch Hồ Chí Minh đã từng nói “Giao thông là mạch máu của tổ chức kinh tế, giao thông tốt thì mọi việc đều dễ dàng...”- trích Chủ tịch Hồ Chí Minh với sự nghiệp giao thông vận tải.

Trong điều kiện nông nghiệp nước ta hiện nay, các CSHT GTNT còn rất lạc hậu, số xã chưa có đường đến trung tâm xã vẫn còn tại hầu hết các tỉnh thành, chất lượng đường kém, chủ yếu là đường đất và đường cấp phối. Về lý luận cũng như những bài học kinh nghiệm rút ra từ quá trình đầu tư xây dựng, nâng cấp giao thông nông thôn cần thiết phải đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn. Cơ sở hạ tầng GTNT phát triển sẽ tác động đến sự tăng trưởng và phát triển kinh tế nhanh của khu vực nông thôn, tạo điều kiện cạnh tranh lành mạnh, tăng sức thu hút vốn đầu tư nước ngoài và sức huy động nguồn vốn trong nước vào thị trường nông nghiệp, nông thôn. Những vùng có cơ sở hạ tầng đảm bảo, đặc biệt là mạng lưới giao thông sẽ là nhân tố thu hút nguồn lao động, hạ giá thành trong sản xuất và mở rộng thị trường nông thôn.

Cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn tốt sẽ giúp giảm giá thành sản xuất, giảm rủi ro, thúc đẩy lưu thông hàng hóa trong sản xuất kinh doanh nông nghiệp và các ngành liên quan trực tiếp đến nông nghiệp - khu vực phụ thuộc nhiều vào tự nhiên.

Cơ sở hạ tầng giao thông ở nông thôn tốt sẽ tăng khả năng giao lưu hàng hoá, thị trường nông thôn được mở rộng, kích thích kinh tế hộ nông dân tăng gia sản xuất, làm thay đổi bộ mặt nông thôn, thu nhập của các hộ nông dân tăng, đời sống nông dân được nâng lên, thực hiện mục tiêu xoá đói, giảm nghèo ở nông thôn. Cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn phát triển sẽ tạo điều kiện tổ chức đời sống xã hội trên địa bàn, tạo một cuộc sống tốt hơn cho nông dân, nhờ đó mà giảm được dòng di dân tự do từ nông thôn ra thành thị, giảm bớt gánh nặng cho thành thị...

Nói tóm lại, phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn là nhân tố đặc biệt quan trọng, là khâu then chốt để thực hiện chương trình phát triển kinh tế- xã hội nói chung và để thực hiện chương trình phát triển nông nghiệp nông thôn nói riêng. Vì vậy, trong điều kiện khoa học kỹ thuật phát triển như vũ bão, cấu trúc nền kinh tế thế giới thay đổi đã đặt ra nhu cầu: cơ sở hạ tầng phải đi trước một bước để tạo điều kiện thuận lợi cho các ngành, các vùng phát triển.

2. Môi quan hệ giữa đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn và phát triển kinh tế nông thôn

2.1- Vai trò của cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn với quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá nông nghiệp nông thôn

2.1.1. Tạo điều kiện cơ bản cho phát triển kinh tế và tăng lợi ích xã hội cho nhân dân trong khu vực có mạng lưới giao thông

+ Tác động kinh tế của cơ sở hạ tầng giao thông gắn với sự phát triển sản xuất nông nghiệp được thể hiện cụ thể bằng việc nâng cao sản lượng cây trồng, mở rộng diện tích đất canh tác và nâng cao thu nhập của người nông dân. Tác giả Adam- Smith đã viết về tác động kinh tế rất mạnh mẽ khi hệ thống giao thông nông thôn ở Uganda được xây dựng vào giai đoạn 1948-1959, đã làm cho mùa màng bội thu chưa từng có, cùng với sự thay đổi tập quán canh tác trên diện rộng, thu nhập của các hộ nông dân đã tăng lên từ 100 đến 200% so với trước. Sự mở mang các tuyến đường mới ở nông thôn, nông dân đã bắt đầu sử dụng các tiến bộ khoa học kỹ thuật vào sản xuất, phòng trừ sâu bệnh... đã tạo ra những vụ mùa bội thu.

Nhờ đường xá đi lại thuận tiện người nông dân có điều kiện tiếp xúc và mở rộng thị trường tiêu thụ sản phẩm nông nghiệp, quay vòng vốn nhanh để tái sản xuất kịp thời vụ, nhờ vậy họ càng thêm hăng hái đẩy mạnh sản xuất.

Mặt khác, khi có đường giao thông tốt các vùng sản xuất nông nghiệp lại từng phần thuận tiện, các lái buôn mang ô tô đến mua nông sản ngay tại cánh đồng hay trang trại lúc mùa vụ. Điều này làm cho nông dân yên tâm về khâu tiêu thụ, cũng như nông sản đảm bảo được chất lượng từ nơi thu hoạch đến nơi chế biến.

Tóm lại “việc mở mang mạng lưới giao thông ở nông thôn là yếu tố quan trọng làm thay đổi các điều kiện sản xuất nông nghiệp, giảm bớt thiệt hại hư hao về chất lượng và số lượng sản phẩm nông nghiệp, hạ chi phí vận chuyển và tăng thu nhập của nông dân” – GiTec.

+ Về mặt xã hội

Chúng ta thấy rằng, về mặt kinh tế đường xá nông thôn có tác động tới sản xuất, sản phẩm và thu nhập của nông dân, thì mặt xã hội nó lại là yếu tố và phương tiện đầu tiên góp phần nâng cao văn hoá, sức khoẻ và mở mang dân trí cho cộng đồng dân cư đông đảo sống ngoài khu vực thành thị.

- Về y tế

Đường xá tốt tạo cho người dân năng đi khám, chữa bệnh và lui tới các trung tâm dịch vụ cũng như dễ dàng tiếp xúc, chấp nhận các tiến bộ y học như bảo vệ sức khoẻ, phòng tránh các bệnh xã hội. Và đặc biệt là việc áp dụng các biện pháp kế hoạch hoá gia đình, giảm mức độ tăng dân số, giảm tỷ lệ suy dinh dưỡng cho trẻ em và bảo vệ sức khoẻ cho người già...

- Về giáo dục

Hệ thống đường xá được mở rộng sẽ khuyến khích các trẻ em tới lớp, làm giảm tỷ lệ thất học ở trẻ em nông thôn. Với phần lớn giáo viên sống ở thành thị xã, thị trấn, đường giao thông thuận tiện có tác dụng thu hút họ tới dạy ở các trường làng; tránh cho họ sự ngại ngần khi phải đi lại khó khăn và tạo điều kiện ban đầu để họ yên tâm làm việc.

- Giao thông thuận lợi còn góp phần vào việc **giải phóng phụ nữ**, khuyến khích họ lui tới các trung tâm dịch vụ văn hoá, thể thao ở ngoài làng xã, tăng cơ hội tiếp xúc và khả năng thay đổi nếp nghĩ. Do đó có thể thoát khỏi những hủ tục, tập quán lạc hậu trói buộc người phụ nữ nông thôn từ bao đời nay, không biết gì ngoài việc đồng áng, bép núc. Với các làng quê ở nước ta, việc đi lại, tiếp xúc với khu vực thành thị còn có tác dụng nhân đạo tạo khả năng cho phụ nữ có cơ hội tìm được hạnh phúc hơn là bó hẹp trong lũy tre làng rồi muộn màng hay nhỡ ngàng đường nhân duyên.

Tác động tích của hệ thống đường giao thông nông thôn về mặt xã hội đã được William Anderton và Charlers, khi nghiên cứu về sự phát triển nông thôn ở các nước đang phát triển như Colombia, Liberia, Philipines và Jamaica có những điều kiện xã hội và sản xuất nông nghiệp đã đưa ra kết luận “đường giao thông nông thôn được mở mang xây dựng tạo điều kiện giao lưu thuận tiện giữa vùng sản xuất nông nghiệp với các thị trấn, các trung tâm văn hoá, xã hội có tác dụng mạnh mẽ đến việc mở mang dân trí cho cộng đồng dân cư, tạo điều kiện để thanh niên nông thôn tiếp cận cái mới cũng như góp phần giải phóng phụ nữ “.

2.1.2. Tác động mạnh và tích cực đến quá trình thay đổi cơ cấu sản xuất và chuyển dịch cơ cấu kinh tế - xã hội nông thôn:

Thông qua việc đảm bảo các điều kiện cơ bản, cần thiết cho sản xuất và thúc đẩy sản xuất phát triển, thì các nhân tố và điều kiện cơ sở hạ tầng giao thông ở nông thôn cũng đồng thời tác động tới quá trình làm thay đổi cơ cấu sản xuất và cơ cấu kinh tế ở khu vực này.

Trước hết, việc mở rộng hệ thống giao thông không chỉ tạo điều kiện cho việc thâm canh mở rộng diện tích và tăng năng suất sản lượng cây trồng mà còn dẫn tới quá trình đa dạng hoá nền nông nghiệp, với những thay đổi rất lớn về cơ cấu sử dụng đất đai, mùa vụ, cơ cấu về các loại cây trồng cũng như cơ cấu lao động và sự phân bố các nguồn lực khác trong nông nghiệp, nông thôn.

Tại phần lớn các nước nông nghiệp lạc hậu hoặc trong giai đoạn đầu quá độ công nông nghiệp, những thay đổi này thường diễn ra theo xu hướng thâm canh cao các loại cây lương thực, mở rộng canh tác cây công nghiệp, thực phẩm và phát triển ngành chăn nuôi. Trong điều kiện có sự tác động của thị trường nói chung, “các loại cây trồng và vật nuôi có giá trị cao hơn đã thay thế cho loại cây có giá trị thấp hơn”. Đây cũng là thực tế diễn ra trên nhiều vùng nông thôn, nông nghiệp nước ta hiện nay.

Hai là, tác động mạnh mẽ đến các ngành, các lĩnh vực sản xuất kinh doanh khác ngoài nông nghiệp ở nông thôn như: công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp, vận tải, xây dựng... Đường xá và các công trình cộng đồng vươn tới

đâu thì các lĩnh vực này hoạt động tới đó. **Do vậy, nguồn vốn, lao động đầu tư vào lĩnh vực phi nông nghiệp cũng như thu nhập từ các hoạt động này ngày càng tăng. Mặt khác,** bản thân các hệ thống và các công trình cơ sở hạ tầng ở nông thôn cũng đòi hỏi phải đầu tư ngày càng nhiều để đảm bảo cho việc duy trì, vận hành và tái tạo chúng. Tất cả các tác động đó dẫn tới sự thay đổi đáng kể trong cơ cấu kinh tế của một vùng cũng như toàn bộ nền kinh tế nông nghiệp. Trong đó, sự chuyển dịch theo hướng nông- công nghiệp (hay công nghiệp hoá) thể hiện rõ nét và phổ biến.

Ba là, cơ sở hạ tầng giao thông là tiền đề và điều kiện cho quá trình phân bố lại dân cư, lao động và lực lượng sản xuất trong nông nghiệp và các ngành khác ở nông thôn cũng như trong nền kinh tế quốc dân. Vai trò này thể hiện rõ nét ở trong vùng khai hoang, xây dựng kinh tế mới, những vùng nông thôn đang được đô thị hoá hoặc sự chuyển dịch của lao động và nguồn vốn từ nông thôn ra thành thị, từ nông nghiệp sang công nghiệp.

2.1.3. Cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn là điều kiện cho việc mở rộng thị trường nông nghiệp nông thôn, thúc đẩy sản xuất và lưu thông hàng hoá phát triển

Trong khi đảm bảo cung cấp các điều kiện cần thiết cho sản xuất cũng như lưu thông trong tiêu thụ sản phẩm hàng hoá trong nông nghiệp, nông thôn thì các yếu tố hạ tầng giao thông cũng đồng thời là mở rộng thị trường hàng hoá và tăng cường quan hệ giao lưu trong khu vực này.

Sự phát triển của giao thông nông thôn tạo điều kiện thuận lợi cho thương nghiệp phát triển, làm tăng đáng kể khối lượng hàng hoá và khả năng trao đổi. Điều đó cho thấy những tác động có tính lan toả của cơ sở hạ tầng đóng vai trò tích cực. Những tác động và ảnh hưởng của các yếu tố cơ sở hạ tầng giao thông không chỉ thể hiện vai trò cầu nối giữa các giai đoạn và nền tảng cho sản xuất, mà còn góp phần làm chuyên hoá và thay đổi tính chất nền kinh tế nông nghiệp, nông thôn theo hướng phát triển sản xuất kinh doanh hàng hoá và kinh tế thị trường. Điều này có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với quá trình phát triển kinh tế xã hội ở những nước có nền nông nghiệp lạc hậu và đang trong quá trình chuyển sang nền kinh tế thị trường.

2.1.4. Cơ sở hạ tầng giao thông góp phần cải thiện và nâng cao đời sống dân cư nông thôn

Trước hết có thể nhìn nhận và đánh giá sự đảm bảo của các yếu tố và điều kiện cơ sở hạ tầng giao thông cho việc giải quyết những vấn đề cơ bản trong đời sống xã hội nông thôn như:

+ Góp phần thúc đẩy hoạt động văn hoá xã hội, tôn tạo và phát triển những công trình và giá trị văn hóa truyền thống, nâng cao dân trí đời sống tinh thần của dân cư nông thôn.

+ Đáp ứng tốt hơn nhu cầu tiêu dùng hàng hoá và dịch vụ công cộng như giao lưu đi lại, thông tin liên lạc... và các loại hàng hoá khác.

+ Cung cấp cho dân cư nông thôn nguồn nước sạch sinh hoạt và đảm bảo tốt hơn các điều kiện vệ sinh môi trường.

Việc giải quyết những vấn đề trên và những tiến bộ trong đời sống văn hóa-xã hội nói chung ở nông thôn phụ thuộc rất lớn vào tình trạng và khả năng phát triển các yếu tố cơ sở hạ tầng giao thông nói chung và cơ sở hạ tầng nông thôn nói riêng. Sự mở rộng mạng lưới giao thông, cải tạo hệ thống điện nước sinh hoạt... cho dân cư có thể làm thay đổi và nâng cao đời sống vật chất và tinh thần của cá nhân trong mỗi cộng đồng dân cư nông thôn.

Nói cách khác, sự phát triển cơ sở hạ tầng giao thông ở nông thôn sẽ góp phần quan trọng vào việc cải thiện điều kiện lao động, điều kiện sinh hoạt, làm tăng phúc lợi xã hội và chất lượng cuộc sống của dân cư nông thôn. Từ đó, tạo khả năng giảm bớt chênh lệch, khác biệt về thu nhập và hưởng thụ vật chất, văn hoá giữa các tầng lớp, các nhóm dân cư trong nông thôn cũng như giữa nông thôn và thành thị.

Nói tóm lại, vai trò của các yếu tố và điều kiện cơ sở hạ tầng giao thông ở nông thôn nói chung và ở Việt Nam nói riêng là hết sức quan trọng, có ý nghĩa to lớn đối với sự tăng trưởng kinh tế và phát triển toàn diện nền kinh tế, xã hội của khu vực này. Vai trò và ý nghĩa của chúng càng thể hiện đầy đủ, sâu sắc trong điều kiện công nghiệp hoá, hiện đại hoá chuyển nền nông nghiệp và kinh tế nông thôn từ sản xuất nhỏ sang sản xuất hàng hoá và

kinh tế thị trường. Vì vậy, việc chú trọng đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn là vô cùng cần thiết, đòi hỏi sự quan tâm của Nhà nước cùng các cấp chính quyền.

2.2. Phát triển kinh tế nông thôn tác động đến đầu tư phát triển CSHT GTNT.

Đầu tư cho GTNT cần một khối lượng vốn lớn, do đó mà không thể huy động đủ số vốn cần thiết từ một nguồn. Nguồn vốn đầu tư cho các công trình GTNT được lấy từ nguồn ngân sách Nhà nước, nguồn ODA, vay tín dụng ưu đãi và sức đóng góp của dân.

Để thúc đẩy nhanh chóng quá trình CNH- HĐH nông thôn đòi hỏi phải đẩy nhanh tiến độ thi công các công trình GTNT trên cả nước. Nhu cầu về vốn là rất lớn nhưng nguồn cung cấp vốn lại rất hạn hẹp, nguồn ODA hay vay ưu đãi chỉ dành cho một số công trình trọng yếu hoặc dành cho các vùng kém phát triển, vùng sâu, vùng xa. Nguồn NSNN thì phải chi cho nhiều vấn đề về kinh tế, xã hội do đó số vốn dành cho phát triển CSHT GTNT là không đáng kể so với nhu cầu đòi hỏi. Để đẩy nhanh tiến độ đầu tư thi công các công trình GTNT, Nhà nước đề ra chủ trương: “Dân làm là chính, Nhà nước hỗ trợ một phần”.

Xét trong nền kinh tế khép kín, nếu gọi GDP là tổng sản phẩm quốc nội, C là tiêu dùng của dân cư và S là tiết kiệm của dân cư, I là số vốn bổ sung vào vốn cố định và vốn lưu động để đầu tư (nếu không có sự rò rỉ vốn đầu tư).

$$GDP = C + I = C + S$$

$$\text{Từ đó ta có } I = S$$

Như vậy, khi nền kinh tế nông thôn phát triển người dân sẽ có cơ hội tăng thu nhập và từ đó tăng tích lũy (S). Mặt khác, kinh tế phát triển người nông dân sẽ có nhu cầu giao lưu văn hoá, nghỉ ngơi, đi lại và tham gia lưu thông hàng hoá nhiều hơn với các vùng khác. Do đó họ sẽ tự động đóng góp đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn, nhờ đó mà tác động ngược lại làm cho giao thông nông thôn phát triển nhanh hơn.

3. Kinh nghiệm của một số nước về đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn.

Thực tế phát triển kinh tế thế giới trong vòng 2- 3 thập niên vừa qua đã chỉ rõ, tất cả các nước có nền kinh tế phát triển nhanh đều đề ra chủ trương phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng đi trước một bước đặc biệt chú trọng đầu tư phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn. Có thể nói hầu hết các nước có tốc độ phát triển nhanh nhiều năm qua đều là những nước đã hoàn thành cơ bản dựng hệ thống cơ sở hạ tầng, trong đó có giao thông nông thôn. Có thể thấy rõ điều này qua tình hình thực hiện đầu tư và chiến lược phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn của một số nước như Hàn Quốc, Trung Quốc, Bangladesh và một số nước trong khu vực Đông Nam á có điều kiện tự nhiên và đặc điểm sản xuất nông nghiệp như nước ta.

3.1. Malaysia

Trong cuốn “Malaysia- kế hoạch triển vọng lần thứ hai, 1991-2000 do cục xuất bản quốc gia Malaysia ấn hành, phần cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn đã đưa ra những kết luận quan trọng về đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn trong sự phát triển nông nghiệp nông thôn. Các kết luận hầu hết cũng được các nước khác trong khu vực và thế giới ghi nhận. Các kết luận đã ghi:

- Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn là cần thiết. Việc xây dựng và nâng cao đường xá nông thôn sẽ tiếp tục nâng cao khả năng tiếp cận của những khu vực nông thôn và bổ sung những nỗ lực xoá đói giảm nghèo của Chính phủ. Các phương tiện cơ sở hạ tầng sẽ được mở rộng đến các trung tâm tăng trưởng mới và những vùng kém phát triển hơn nhằm nâng cao khả năng tiếp cận, phù hợp với mục tiêu cân đối tổng thể sự phát triển kinh tế-xã hội.

- Việc cung cấp một hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn rộng rãi hơn và hiệu quả hơn trong một mạng lưới giao thông nông thôn ngày càng phức tạp với chất lượng ngày một nâng cao sẽ đòi hỏi những nguồn lực phức tạp. Trong khi khu vực Nhà nước sẽ tiếp tục huy động các nguồn ngân sách để đáp ứng những nhu cầu này, thì sự tham gia mạnh mẽ hơn của khu vực tư nhân sẽ trở lên ngày càng quan trọng. Để thực hiện phương châm này

chính phủ cần giải quyết những vấn đề mà khu vực tư nhân gặp phải như: Khuyến khích đầu tư, định giá, thu hồi phí...

3.2. Thái Lan

Thái Lan là một trong những nước lớn cả về diện tích và dân số trong khu vực Đông Nam Á, là nước nông nghiệp xuất khẩu gạo đứng thứ ba thế giới sau Mỹ và Việt Nam, xuất khẩu cao su tự nhiên hàng đầu thế giới. Chính sách kinh tế của Thái Lan là ưu tiên phát triển giao thông đặc biệt là giao thông đường bộ.

Năm 1992 tổng chiều dài đường bộ cả nước là 167.448 km, trong đó 107.300 Km đường nông thôn. Từ kế hoạch 5 năm lần ba (1972-1976) mạng lưới giao thông nông thôn đã được quan tâm phát triển, đặc biệt là các đường nối liền khu sản xuất với các thị trường chế biến, tiêu thụ. Tính đến năm 1976, năm cuối cùng của kế hoạch đã xây dựng mới và nâng cấp 16569 km đường nông thôn, phần lớn tập trung vào các vùng có tiềm năng sản xuất.

Đường giao thông nông thôn được đưa vào kế hoạch xây dựng với mục đích phát triển các khu vực có tiềm năng chưa được khai thác và phục vụ nhu cầu quốc phòng. Mục đích chung của việc phát triển mạng lưới đường giao thông nông thôn là:

- + Bảo đảm khoảng cách từ các làng xóm đến bất cứ tuyến đường ô tô nào cũng không được lớn hơn 5 km.
- + Hoàn thiện mạng lưới giao thông nông thôn kết hợp với biên giới hành chính của các tỉnh, huyện, xã.
- + Bảo đảm đầu tư các tuyến đường phục vụ cho quyền lợi của dân làng.

Mặc dù đã phát triển hệ thống giao thông nông thôn trên toàn quốc và đã thu được nhiều kết quả đáng kể trong việc mở mang sản xuất, nhưng sự cách biệt giàu nghèo ở nông thôn ngày càng lớn, đây là một vấn đề mà Thái Lan đang gặp phải.

3.3. Bangladesh

Bangladesh là nước thuộc vào nhóm nước chậm phát triển song Chính phủ Bangladesh coi đường xá nông thôn là đầu vào quan trọng nhất để phát triển nông thôn. Nhà nước dành ưu tiên cho việc mở mang đường nông thôn ở những nơi nào nổi được nhiều trung tâm dịch vụ nông nghiệp và phải tính toán sao cho người nông dân ở nơi xa nhất có thể dễ dàng đến giao dịch, đi về trong cùng một ngày.

Các dự án đường nông thôn phải kết hợp chặt chẽ với kế hoạch phát triển kinh tế- xã hội nông nghiệp. Việc tham gia trực tiếp của các cộng đồng dân cư địa phương được coi là động lực phát triển giao thông nông thôn. Mục tiêu phát triển đường xá nông thôn phải chú ý tạo thêm việc làm cho nông dân vào lúc nông n.

3.4. Trung Quốc

Trung Quốc là nước nông nghiệp, đất rộng người đông, dân số trên 1,2 tỷ người trong đó nông dân chiếm 80%. Với cơ sở nông thôn là làng hành chính mỗi làng có từ 80- 900 dân, do đó công nghiệp nông thôn phát triển nên mạng lưới cơ sở hạ tầng giao thông ở Trung Quốc có tác dụng rất lớn. Nhưng do vốn đầu tư cơ bản có hạn, nước đã phát động phong trào toàn dân làm đường giao thông nông thôn. quan điểm chủ đạo của Chính phủ Trung Quốc là “thà làm nhiều đường tiêu chuẩn cấp thấp để liên hệ với những xóm làng hơn là đường tốt mà nổi được ít làng xóm. Bước đầu có đi tạm, sau đó nâng cấp cũng chưa muộn”.

Với phương châm này, sử dụng một cách khoa học các loại vật liệu địa phương như đất và các vật liệu cấp thấp để xây dựng đường giao thông sử dụng kịp thời. Sau đó phân loại để lần lượt nâng cấp và đặc biệt chú ý công tác bảo dưỡng nền đường. Nhờ đó tạm thời đáp ứng được nhu cầu vận tải trước mắt, tiết kiệm vốn đầu tư ban đầu.

3.5. Hàn Quốc

Nhà nước hỗ trợ, nhân dân đóng góp công của, nhân dân tự quyết định loại công trình nào cần ưu tiên xây dựng và chịu trách nhiệm, quyết định tất cả về thiết kế, chỉ đạo thi công, nghiệm thu công trình. Nhà nước bỏ ra 1 (chủ yếu là vật tư, xi măng, sắt thép...) thì nhân dân bỏ ra 5 - 10 (công sức và tiền của). Sự giúp đỡ đó của Nhà nước trong năm đầu chiếm tỷ trọng cao,

dần dần các năm sau tỷ trọng hỗ trợ của Nhà nước giảm trong khi quy mô địa phương và nhân dân tham gia tăng dần. Nhân dân thực hiện và bước đầu đã đạt được kết quả khả quan. Và bước đi của chương trình này diễn ra như sau:

- Phát huy nội lực của nhân dân để xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn. Nông dân ở mỗi làng dưới sự tổ chức của Ủy ban phát triển nông thôn tiến hành dân chủ lựa chọn các dự án phát triển. Bước đầu là các công trình xây dựng cơ sở hạ tầng thôn xã. Có khoảng 16 loại dự án chi tiết đáp ứng yêu cầu như làm đường, làm cầu... Qua hệ thống hành chính địa phương, mỗi làng báo cáo và liệt kê các dự án theo thứ tự ưu tiên cho các văn phòng huyện.

- Để kích cầu tiêu thụ bớt xi măng sản xuất ứ đọng, Chính phủ phân phối xi măng hỗ trợ các làng làm chương trình. 1600 làng được chọn tiến hành dự án bước đầu Chính phủ cấp cho mỗi làng 300 bao phân phối qua các kênh hành chính địa phương, từ Tư - tỉnh - tới làng không phân biệt quy mô và vị trí của làng, không phân biệt làng giàu làng nghèo. Trợ giúp khiêm tốn này được coi như chất xúc tác thúc đẩy phát triển đi lên. Đến năm 1978, các dự án phát triển giao thông nông thôn cơ bản được hoàn thành, tổng chiều dài con đường mới được xây dựng mới và mở rộng từ làng tới các trục đường chính lên tới 43631 km. Các con đường trong xã được mở rộng và xây mới lên tới 42220 km. Khoảng 70000 các cây cầu kênh nhỏ cá loại được sửa chữa và xây mới.

- Mở rộng phong trào xây dựng giao thông nông thôn sang các hợp tác xã và doanh nghiệp

Trong những năm 50 - 60, hệ thống hợp tác xã được tổ chức song song với hệ thống các cơ quan hành chính Nhà nước nhằm phục vụ tốt cho các mục tiêu của Chính phủ. Phần lớn các khoản thu nhập của hợp tác xã được trả cho nhân viên của hệ thống tổ chức xây dựng giao thông.

Qua nghiên cứu tình hình đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn của một số nước Châu á có chế độ chính trị khác nhau, ta thấy rằng muốn phát triển nông thôn nhất thiết phải xây dựng cơ sở hạ tầng và trên hết phải có một mạng lưới đường giao thông phát triển hợp lý mới có

khả năng đẩy mạnh phát triển kinh tế xã hội và qua đó đưa đất nước đi lên. Qua đây xin rút ra một số bài học kinh nghiệm đối với quá trình đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn ở Việt Nam:

Thứ nhất, muốn phát triển nông thôn nhất định phải xây dựng cơ sở hạ tầng và trên hết phải có một hệ thống mạng lưới đường giao thông phát triển hợp lý với khả năng phát triển của từng vùng, từng địa phương.

Thứ hai, phát huy nội lực của nhân dân để xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn, dưới sự tổ chức của UBND xã, huyện, nhân dân mỗi làng xã góp sức và vật chất, tiền của để xây dựng giao thông.

Thứ ba, trong điều kiện kinh tế còn khó khăn thì việc đầu tư xây dựng nhiều đường tiêu chuẩn cấp thấp phục vụ đi lại sản xuất sau đó sẽ nâng cấp, bảo dưỡng. Mở rộng phong trào phát triển cơ sở giao thông sang tất cả các thành phần kinh tế, chủ thể trong xã hội.

Chương II

Thực trạng hoạt động đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn Việt Nam

I- Khái quát khu vực nông thôn Việt Nam

Nước ta là nước nông nghiệp với gần 80% dân số làm nghề nông, sống chủ yếu trong khu vực nông thôn. Khu vực nông thôn nước ta gồm ba khu vực: vùng miền núi, đồng bằng và vùng đồng bằng sông cửu Long.

1. Miền núi

Miền núi nước ta bao gồm những tỉnh thuộc vùng Trung du miền núi phía Bắc và Tây Nguyên. Địa hình phức tạp là những cao nguyên, triền núi, thung lũng, có độ cao trung bình từ 200m trở lên so với mặt nước biển, kết thành một dải từ Đông bắc sang Tây bắc, chạy dọc dãy Trường Sơn vào phía Nam đến tận miền Đông Nam Bộ và một phần rải rác ở đồng bằng, hải đảo. Các vùng miền núi chứa đựng nhiều tiềm năng kinh tế, có biên giới kéo dài, là địa bàn cư trú của hầu hết 54 dân tộc anh em thuộc cộng đồng dân tộc Việt Nam. Tổng diện tích khoảng 15 vạn km² chiếm gần 50% diện tích tự nhiên của cả nước.

Do lịch sử để lại các vùng miền núi Việt Nam đến những năm 50 của thế kỷ XX vẫn tồn tại nền sản xuất lạc hậu. Trình độ kỹ thuật canh tác thấp, phương thức sản xuất lạc hậu, sản phẩm thu được rất hạn chế, chỉ có thể nuôi sống người dân trong nghèo túng. Với sự quan tâm đầu tư của Nhà nước, kinh tế miền núi có bước tăng trưởng khá trong những năm gần đây. Mười bốn tỉnh miền núi phía Bắc thời kỳ 1991- 1995 GDP tăng bình quân hàng năm 6- 7% trở lên, có tỉnh tăng khá như: Lào Cai 11,6%, Tuyên Quang 10,97%, Lạng Sơn 10,3%, tăng chậm như Hà Giang 6,8%.

Vùng Tây Nguyên có mức tăng trưởng khá hơn: GDP bình quân hàng năm của tỉnh Lâm Đồng 13,5%, Kon Tum 3,15%, Đắk Lắk 7,49%, Gia Lai 6,7%. Cơ cấu kinh tế các tỉnh miền núi phía Bắc đang chuyển biến theo hướng tiến bộ.

Mấy năm gần đây cơ sở hạ tầng được đầu tư xây dựng một bước đáng kể. Bộ Giao thông đã đầu tư 547 tỷ đồng nhằm cải tạo và nâng cấp một số tuyến đường quốc lộ, đường ô tô đến tất cả các huyện miền núi, trừ 4 huyện vùng cao: Mường Tè (Lai Châu), Sông Mã (Sơn La), Mèo Vạc (Hà Giang), Bảo Lạc (Cao Bằng), giải quyết được 130 xã có đường ô tô đi qua. Huy động 39,5 triệu ngày công và hàng trăm tỷ đồng của dân kết hợp với sự hỗ trợ của Nhà nước để làm mới 600 km và nâng cấp trên 200 km đường giao thông nông thôn. Tuy đạt được một số thành tựu trên, nhìn chung cơ sở hạ tầng giao thông nói riêng và cơ sở hạ tầng nông thôn nói chung còn rất hạn chế. Mạng lưới giao thông miền núi phần lớn là được hình thành trong thời kỳ kháng chiến nay đã xuống cấp nghiêm trọng, còn hơn 500 xã chưa có đường ô tô đến trung tâm xã, hệ thống đường chủ yếu là đường đất và đường cấp phối.

2. Đồng bằng sông Cửu Long.

Đồng bằng sông Cửu Long là phần cuối cùng của châu thổ sông Mê Kông, có diện tích 39.600 km², chiếm 22% diện tích cả nước và 5% diện tích của lưu vực. Địa hình bằng phẳng có ít điểm cao tự nhiên, nghiêng từ Tây bắc xuống Đông Nam. Do đặc điểm này, đồng bằng sông Cửu Long là vùng có mạng lưới đường thủy rất phát triển phong phú và đa dạng vào loại lớn nhất Việt Nam với đầy đủ các loại hình: đường sông, đường biển, và hỗn hợp đường sông và đường biển. Tổng chiều dài đường thủy nội địa trong toàn vùng 25.000 km, chiếm 60% chiều dài đường thủy nội địa cả nước. Đây là thuận lợi rất lớn của giao thông đường sông của vùng nói chung và

giao thông nông thôn của vùng nói riêng. Nếu biết tận dụng và khai thác tốt tiềm năng này, giao thông nông thôn đồng bằng sông Cửu Long sẽ đạt hiệu quả cao trong thúc đẩy sản xuất, nâng cao đời sống của nhân dân nông thôn.

Giao thông đường sông của vùng rất phát triển với hệ thống sông, kênh rạch dày đặc thì cơ sở giao thông đường bộ ở nông thôn của đồng bằng lại rất lạc hậu, đường đất và đường cấp phối là chủ yếu, một số nơi không có đường tới trung tâm xã, hệ thống đường chưa thuận tiện cho đi lại của nhân dân và vận chuyển hàng hoá. Tuy là khu vực có tiềm năng to lớn về nông nghiệp, chủ yếu là sản xuất lương thực và cây công nghiệp, đóng góp hơn 50% sản lượng lương thực và phần lớn lương thực xuất khẩu của cả nước. Với cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn như vậy đòi hỏi các cấp chính quyền cần có chiến lược đầu tư xây dựng các tuyến đường nhằm phục vụ cho nhu cầu sản xuất và sinh sống của nông dân. Và phải xem xét tới đặc điểm của vùng (có xu hướng ngập lụt thường xuyên) để thiết kế và xây dựng các tuyến đường có thể chống trôi với các dòng nước và các mức ngập theo mùa dự kiến; Cần xem xét khả năng tiếp cận mà đường sông đã đem lại khi lập quy hoạch và dành ưu tiên các nguồn vốn đầu tư cho đường nông thôn; Đầu tư có hạn chế các công trình trên đất liền phục vụ cho sự chuyển tải giữa đường sông và đường bộ.

3. Vùng Đồng Bằng

Đồng Bằng Bắc bộ là kết quả của quá trình lắng đọng phù sa và tiến ra biển từ hàng triệu năm của sông Hồng và các chi lưu cùng công sức khai phá bao đời của bao thế hệ cha ông. Đồng bằng Bắc bộ với diện tích 12,5 nghìn km², chiếm 3,7% diện tích cả nước.

Đồng bằng cao dần về phía Tây, cao độ bình quân 12 – 16 m (so mặt nước biển), vùng thấp nhất 7 – 9 m, vùng cao nhất tới 25m càng ra phía biển mặt đất thấp dần còn 2-3m và phần lớn là bằng phẳng. Do cấu tạo trên làm

cho đồng bằng Bắc bộ có mạng lưới sông ngòi dày đặc bao gồm sông Hồng, Thái Bình cùng các chi lưu, với các kênh máng. Chính đặc điểm này là điều kiện thuận lợi cho hệ thống giao thông nông thôn phát triển.

Dân số vùng Đồng bằng sông Hồng năm 2001 là trên 17 triệu người, trong đó 3,5 triệu là dân đô thị, 2 triệu là dân phi nông nghiệp, số còn lại là trên 12 triệu là dân làm nghề nông, canh tác trên 1 triệu ha đất. Đồng bằng là vùng có điều kiện tự nhiên rất thuận lợi nên là vùng phát triển thứ hai sau vùng Đông Nam bộ. Năm 1998, phần đóng góp của đồng bằng sông Hồng đã chiếm tỷ lệ 19,42% giá trị tổng sản phẩm quốc nội GDP của toàn quốc, tốc độ tăng trưởng kinh tế là 8,36% cao hơn so với tỷ lệ trung bình của cả nước.

Đông Nam Bộ và đồng bằng các tỉnh miền Trung: Đông Nam Bộ là vùng với diện tích khoảng 45.000 km², là bình nguyên với địa hình đồi lượn sóng. Dân số là 13.349.900 người, Đông Nam Bộ là vùng động lực tăng trưởng của cả nước. Sản lượng công nghiệp chiếm 52% cả nước, xuất khẩu chiếm 57,3%, đóng góp ngân sách 42.000 tỷ mỗi năm, bằng 53% cả nước. Nhìn chung, Đông Nam bộ có mạng lưới cơ sở hạ tầng tốt.

Tóm lại, các tỉnh thuộc vùng đồng bằng có hiện trạng phát triển kinh tế xã hội vào loại cao nhất trong cả nước, tập trung các tỉnh, thành phố trọng điểm quốc gia như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Hải Phòng,... là các trung tâm kinh tế của cả nước, có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, đóng góp nhiều vào sự phát triển của đất nước.

Về cơ sở hạ tầng của các vùng này là khá tốt, tỷ lệ số xã có đường ô tô đến trung tâm xã cao như Đồng bằng sông Hồng là 99,9% năm 2001, 99,4% là Đông Nam Bộ, 94,6% là Bắc Trung Bộ.

** Thuận lợi và khó khăn trong quá trình phát triển CSHT GTNT:*

Trên đây là sự khái quát chung về khu vực nông thôn Việt Nam. Với sự đa dạng về điều kiện địa lý, điều kiện kinh tế và dân số của các vùng nông thôn nước ta, nó cũng là những thuận lợi và khó khăn cho việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn. Và nó cũng đòi hỏi trong quá trình phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn phải có chiến lược quốc gia phù hợp với điều kiện từng vùng.

- Tính đa dạng, phức tạp và khác biệt về địa hình, lãnh thổ cũng như về thời tiết, khí hậu... không chỉ tạo ra sự khác biệt của cơ sở hạ tầng nói chung, cơ sở hạ tầng giao thông nói riêng giữa các vùng, địa phương, khu vực mà còn tạo ra những khó khăn rất lớn cho việc tạo lập và phát triển ở mỗi công trình giao thông nông thôn.

ở những vùng nông thôn miền núi, trung du (nhất là vùng cao, vùng sâu vùng xa), việc xây dựng công trình giao thông có thể phức tạp, chi phí tốn kém hơn gấp nhiều lần so với ở nông thôn vùng đồng bằng sông Hồng và những vùng ven đô thị khác. Việc tạo lập và nâng cao các công trình cầu đường ở nhiều địa phương vùng đồng bằng sông Cửu Long cũng gặp phải những trở ngại rất lớn do cấu trúc phù sa mới (lầy thụt, chưa ổn định) hoặc địa hình bị chia cắt bởi hệ thống sông ngòi, kênh rạch dày đặc.

Có thể hình dung những khó khăn trên đây đối với quá trình đầu tư CSHT GTNT ở quy mô và cấp độ lớn hơn khi 2/3 lãnh thổ đất nước là đồi núi (trong đó có hàng ngàn thôn xóm thuộc địa hình núi cao hiểm trở); và khi mà nhiều vùng nông thôn trung bình trên 1km² lãnh thổ có tới 1,5 - 2 km sông chính và hàng chục km kênh rạch chảy qua.

- Điều kiện thời tiết khí hậu nhiệt đới ở nước ta cũng thường xuyên tác động gây ra những thiệt hại to lớn cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn, đặc biệt khi có thiên tai xảy ra. Việc khắc phục hậu quả của thiên tai cũng như việc chống xuống cấp của các hệ thống, công trình do tác động thường

xuyên của thời tiết, khí hậu (như mưa, nắng, nhiệt độ, độ ẩm...) luôn đòi hỏi phải đầu tư chi phí khá lớn về vốn, vật tư, nhân lực mà lẽ ra những khoản đầu tư này có thể để dành một phần đáng kể cho việc tạo lập, xây dựng mới các công trình, nâng cấp các tuyến đường. Đây là một trong những vấn đề không kém phần nan giải trong điều kiện nguồn vốn đầu tư cho giao thông nông thôn còn hạn chế và phân tán như hiện nay.

II. Hiện trạng cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn:

1. Tình hình phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn

Từ chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước, dưới sự lãnh đạo chỉ đạo chặt chẽ của các cấp uỷ Đảng và chính quyền địa phương, nhân dân đã nhiệt tình hưởng ứng phong trào xây dựng GTNT- MN và đã đạt được những kết quả đáng khích lệ. Theo số liệu của Bộ Giao thông vận tải, tính đến tháng 12/ 2001 cả nước ta có trên 150.000 km đường bộ, bao gồm đường quốc lộ, tỉnh lộ và đường GTNT- MN. Hệ thống giao thông nông thôn và miền núi gồm có:

Đường huyện có chiều dài tổng cộng trên 40.000 km, trên 300 chiếc cầu có chiều dài trên 400 km. Đường xã, làng trên 130.000 km đường nội thị và đường chuyên dùng gần 9000 km, đường sông 35700 km. Tính chung cả nước đạt 0,45 km/ km² và 1,9 km/ 1000 dân. Hệ thống GTNT- MN đã nối thông 9298/ 9816 xã, đạt 94,7% số xã trong cả nước. Hàng năm cả nước đầu tư trên 1590 tỷ đồng cho CSHT giao thông nông thôn.

Bảng 1: Đường nông thôn Việt Nam trong giai đoạn 1996- 2000

	1996	1997	1998	1999	2000
Đường huyện	15714	28113	31652	36121	37750
Đường xã thôn	71537	87231	90875	111317	134500
Tổng	87251	105344	122527	147438	172250

Nguồn: The Rural Transport Project, WB năm 2001

Qua số liệu trên cho ta thấy km đường giao thông huyện, thôn xã đã được xây dựng tăng lên qua các năm. Năm 1996 cả nước có 87.251 km đường giao thông nông thôn thì đến năm 2000 cả nước đã có 172.250 km. Điều này thể hiện trong những năm gần đây Đảng và Nhà nước cũng như các cấp Ủy Đảng chính quyền đã chú trọng việc đầu tư phát triển CSHT GTNT.

Về mật độ đường giao thông nông thôn trong 7 khu vực của cả nước, theo như quy hoạch, thiết kế, xây dựng giao thông nông thôn của Bộ Giao thông vận tải được thể hiện trong bảng sau:

Bảng 2: Mật độ đường nông thôn phân bố theo vùng trong cả nước

năm 2000

Vùng	Mật độ	
	Km/km ²	Km/1000 người
Miền trung du Bắc Bộ	0,12	1,6
Đồng bằng sông Hồng	1,19	2
Khu bốn cũ	0,35	2
Duyên hải miền Trung	0,11- 0,24	1,38- 2,42
Tây Nguyên	0,8- 0,17	1,5- 2,5
Đông Nam Bộ	0,89	1,24
ĐB sông Cửu Long	0,15	0,47

Nguồn: Quy hoạch thiết kế, xây dựng giao thông nông thôn-NXB GTVT

Qua bảng tổng hợp trên cho thấy:

+ Hai vùng Đồng bằng sông Hồng và đồng bằng sông Cửu Long có lợi thế hơn cả về giao thông. Mật độ mạng lưới đường ở Đồng bằng sông Hồng cao nhất trong cả nước với 1,19 km/ km². Vùng miền núi phía Bắc thấp nhất cả nước chỉ có 0,12 km/ km². vùng đồng bằng sông Cửu Long tuy có mật độ đường thấp song bù lại có mạng lưới đường sông và kênh rạch dày đặc rất thuận lợi cho đi lại và vận chuyển hàng hoá.

+ Vùng Tây Nguyên, đất đai phì nhiêu giàu tiềm năng song kinh tế kém phát triển nên còn hạn chế về đường xá, giao thông vận tải khó khăn.

+ Các vùng khác, mật độ đường giao thông trung bình do đó kinh tế phát triển chậm và trình độ dân trí cũng thấp.

Về tình trạng mặt đường

Cho đến nay hệ thống CSHT GTNT đã được mở mang xây dựng và nâng cấp ở hầu hết các địa phương góp phần phát triển sản xuất và phục vụ đời sống của nhân dân. Tuy nhiên, về chất lượng đường giao thông nông thôn- miền núi ở nước ta hiện nay còn rất kém: các tuyến đường huyện đạt tiêu chuẩn cấp V chỉ khoảng 60%, các tuyến đường xã đạt tiêu chuẩn kỹ thuật (giao thông- A, GTNT- B) đạt khoảng 20%, có trên 45% là công trình tạm. Theo đánh giá sơ bộ chất lượng nền, mặt đường xấu chiếm tỷ trọng cao. Để hiểu rõ ta phân tích các bảng sau:

Bảng 3: Mạng lưới đường nông thôn năm 2000.

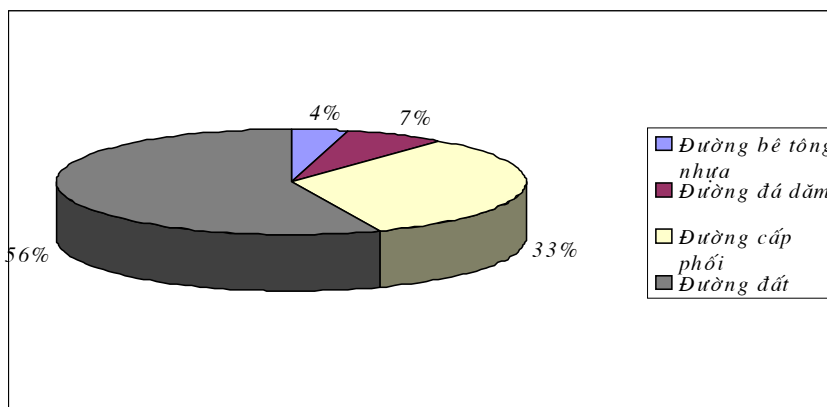
Mặt đường/ tình trạng	Loại đường								
	Đường huyện		Đường xã		Đường thôn xóm		Tổng số		
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	
Mặt đường									
+ Nhựa	3600	10	2000	4	900	1	6500	3,8	
+ Đá dăm	5250	20	4200	9	2600	3	12050	7	
+ Cấp phối	12900	34	18400	39	26000	30	57300	33,2	
+ Đất	16000	36	22400	48	58000	66	96400	56	
Tỷ lệ		100		100		100		100	
Tình trạng									
+ Tốt	10250	27	8500	18	13000	15	31750	18	
+ Xấu	27500	73	38500	82	74500	85	140504	82	
Tỷ lệ		100		100		100		100	
Tổng số	37.750		47.000		87.500		172250		

Nguồn: Viện Chiến lược và phát triển giao thông vận tải

Qua số liệu ở bảng trên, ta thấy chất lượng đường nông thôn ở Việt Nam là rất kém. Đường huyện và đường xã thôn chủ yếu là đường đất chiếm tới 53% (101300 km), đường cấp phối 33% (62400 km). Trong tổng số 172.250 km đường nông thôn, các loại đường làm bằng bê tông nhựa hoặc đá dăm chiếm tỷ trọng không đáng kể. Đặc biệt là đường thôn xóm và

đường xã, tỷ trọng đường bê tông nhựa chỉ có 1%, đá dăm 3% còn lại chủ yếu là đường đất tới 66% đường thôn xóm và 48% đường cấp xã

Hình 3: Cơ cấu đường nông thôn năm 2000



Điều đó cho thấy việc đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn ở nước ta chưa đủ và đang còn nghèo nàn, đồng thời nó cũng phản ánh mức độ nghèo khổ trong nông dân, nông thôn nước ta.

Nếu đánh giá chất lượng mặt, nền đường theo loại tốt xấu. Trong tổng số 17225 km đường nông thôn thì chất lượng nền, mặt đường loại xấu chiếm 65%, chỉ khoảng 6% được đánh giá là đường tốt.

Trong 7 khu vực của cả nước, chất lượng mặt, nền đường của các khu vực cũng khác nhau. Nếu khu vực nào có kinh tế phát triển mạnh hơn thì nhìn chung có chất lượng đường tốt hơn. Năm 2000 đồng bằng sông Hồng và Đông Nam bộ được coi là có chất lượng đường tốt nhất. Trong 4591 km đường huyện, đồng bằng sông Hồng có tới 1151 km đường nhựa, 1596 km đường đá dăm, tổng hai loại nền này chiếm tới 59%. Còn Đông Nam bộ trong 3428 km đường huyện có tới 1077 km đường nhựa và 45 km đường đá dăm, như vậy cả 2 loại nền này đã chiếm tới 40% đường huyện của vùng.

Ngoài hai vùng trên có chất lượng đường nông thôn là rất tốt so với cả nước, còn các vùng khác tình trạng nền, mặt yếu kém là chủ yếu. Đồng bằng sông Cửu Long, đường nông thôn chủ yếu là đường đất và đường cấp phối (87% đường nông thôn của vùng), vùng núi phía Bắc có tình trạng khả quan hơn với trên 46% là đường nhựa và đường bê tông.

Như vậy, tính riêng trong năm năm (1996- 2000), cả nước có thêm 14.964 km đường ô tô mới mở đến 311 xã, nâng cấp 90.423 km đường, với 212,4 triệu ngày công của nhân dân đóng góp. Năm 1998 là năm quán triệt tinh thần Nghị quyết TW IV “chương trình 135” của Chính Phủ ra đời để tập trung giải quyết cho 1715 xã đặc biệt khó khăn miền núi, vùng sâu, vùng xa với 10 chỉ tiêu trong đó xây dựng CSHT giao thông vận tải được quan tâm hàng đầu. Do vậy đến cuối năm 1998, khối lượng công trình giao thông nông thôn được thực hiện gồm: Mở mới nền đường 3023 km, nâng cấp 17.271 km (rải nhựa 1221 km: đường bê tông 1698 km; đường đá dăm 2502 km; đường cấp phối 11.327 km; xây dựng gạch 525 km) ; xây cầu bê tông cốt thép 2.471 cái/ 40528 m; cầu liên hợp 265 cái/ 2793 m; cầu sắt 125 cái/ 1952 m; cầu treo 34 cái/ 2146 m; cầu gỗ 3045 cái/ 327 m; xây dựng được 59296 m dài các loại cống rãnh; xoá được 1650 cầu khi; sửa chữa được 2300 cầu/ 37421 m. Hết năm 1998 đã mở đường tới 12 xã chưa có đường, nâng tổng số xã có đường đạt 91,2%, còn lại 606 xã chưa có đường ô tô.

Năm 1999 tỷ lệ xã có đường ô tô cũng có những bước tiến đáng kể so với năm 1998, đạt 92,9%. Tổng số đường mở mới và nâng cấp là 22504,3 km, trong đó mở mới nền đường 24.273 km, nâng cấp 20077 km.

Năm 2000 số xã mở đường ô tô tới trung tâm 11 cụm xã và 150 xã (trong tổng số 606 xã chưa có đường ô tô), mở đường dân sinh kinh tế đến 200 xã.

- Số đường mở mới 2000 km

- Số đường nâng cấp bằng vật liệu cứng 18250 km

Trong đó: Rải nhựa 1500 km

Rải cấp phối 15.250 km

- Cầu xây mới 5500 cái/ 61000 km dài. Trong đó: cầu gỗ 2100 cái/ 21500m; cầu cốt thép 2500 cái/ 50.000 m.

Năm 2001, Với sự quan tâm đầu tư của Nhà nước, sự đóng góp của nhân dân, số đường mở mới và nâng cấp trên 25420km, xây mới trên 7000 cầu các loại với tổng số trên 100 km. Số xã thuộc khu vực nông thôn có đường ô tô đến trung tâm xã trong cả nước nhiều hơn khoảng 8516 xã, đạt tỷ lệ 94,8% tăng lên so với các năm 1998(91,6%), 1999 (92,9%), năm 2000 là 84,6%. Trong đó có một số vùng có tỷ lệ này rất cao như đồng bằng sông Hồng 99,9%, Đông Nam Bộ 99,7%.

Bảng 4: Tỷ lệ xã thuộc khu vực nông thôn có đường ô tô đến trung tâm xã

Đơn vị: %

Vùng	1999	2000	10/2001
Đồng bằng sông Hồng	99,9	99,9	99,9
Đông Bắc	94,1	96,5	97,2
Tây Bắc	85,4	89,2	90,1
Bắc Trung bộ	94,7	96,3	96,5
Duyên hải miền Trung	93,8	93,9	94,5
Tây Nguyên	97,6	97,4	97,8
Đông Nam Bộ	99,3	99,7	99,7
Đồng bằng sông Cửu Long	75,3	79,9	79,9
Cả nước	92,9	94,6	94,8

Nguồn: Viện chiến lược và phát triển Giao thông vận tải

Theo phương châm: “ Nhà nước và nhân dân cùng làm, dân làm là chính, có sự hướng dẫn, hỗ trợ của Nhà nước”, và với quan điểm “xây dựng giao thông nông thôn là sự nghiệp của toàn dân”. Từ năm 1995 đến nay, cả

nước đã nối thông đường giao thông đến 9146 xã, đạt 91,6% số xã trong cả nước, làm mới được 21721 km đường ô tô, xây dựng mới 16062 km đường, làm được 8448 chiếc cầu, tổng cộng dài 73390 m, xây dựng được 12726 cống. Trong giai đoạn 1996- 2000 số km đường mới mở giảm qua các năm và ít hơn số km đường mở được trong giai đoạn 1991- 1995 (21721 km), nhưng các con đường mới mở và nâng cấp có chất lượng tốt đã tăng lên. Cả giai đoạn 1991- 1995 số đường rải nhựa, rải mặt xi măng là 4925 km thì đến năm 2000 con số này là 10.000 km. Về cơ sở hạ tầng giao thông đường sông, cầu được xây dựng mới ở đồng bằng sông Cửu Long và một số vùng khác ngày một nhiều, năm 2000 cả nước đã xây mới được 6700 cái tổng cộng 100.500 m, bằng nửa số cầu mà cả giai đoạn 1991- 1995 xây được, từng bước thay 3000 cầu khi .

Kết quả xây dựng và nâng cấp giao thông nông thôn được thể hiện trong bảng sau:

Bảng 5: Tổng hợp khối lượng xây dựng GTNT 1996-2000.

Khối lượng	Đơn vị	Khối lượng thực hiện				
		1996	1997	1998	1999	2000
Đường Mới mở	Km	4.951	2.183	3.203	2427.3	2200
Nâng cấp	km	11.108	21.4821	17.274	20.461	20000
Rải nhựa		1.505	1.220	1.221	1697	3500
Rải mặt xi măng		794	1.286	1.698	1580	6500
Rải mặt đá dăm		1.003	2.504	2.502	1457.8	3000
Rải mặt cấp phối		7.244	15.688	11.327	13.789	17000
Mặt lát gạch		562	782	525	670	5000
Cầu cống ngầm:	Cái/m	8488/7330	5625/63333	5940/80135	5176/7069	6700/10050
Cầu xây mới		1629/1708	1830/18794	2741/40528	2462/3638	2700/32400
Cầu bê tông cốt Thép		725/9874	151/1660	125/1925	137/3499	600/9000
Cầu sắt		120/7734	1206/15283	265/2793	331/37	1500/1800
Cầu liên hợp		6023/38648		34/2146		900/22500
Cầu treo			106/6230		118/7764	150/3750
Cầu dân sinh			1368/21367	3045/32716	2128/1951	850/14850
Cầu gỗ						
Thay cầu khi	Cái/ m	2431/3645	4852/73124	1650/3300	526/15896	3000/45000
Cống các loại	Cái	12.726	12.780	15000	62.161	2000
Trần các loại	Cái/m		1552/2011	200/2050	497/9168	250/2700
Sửa chữa cầu cũ	Cái/m		270/5644	2300/37421		5000/110000

Nguồn: Tạp chí GTVT số 4/ 2002

2. Đánh giá thành tựu và tồn tại của CSHT GTNT Việt Nam

Việc phân tích cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn là không hoàn toàn chính xác bởi số liệu từ các tỉnh là không thống nhất; có sự khác nhau giữa các địa phương trong việc phân định giữa đường xã và đường thôn xóm; và việc đánh giá chất lượng đường tốt, xấu, trung bình là không nhất quán. Số liệu về hiện trạng các công trình thoát nước ngang đường nông thôn, cơ sở hạ tầng đường sông ở nông thôn đặc biệt thiếu. Tuy nhiên trên cơ sở những số liệu trên, chúng ta có thể đi tới một số kết luận quan trọng nhất định sau:

Với sự quan tâm lãnh đạo của Đảng và Nhà nước, sự cố gắng của các cấp chính quyền địa phương và sự đóng góp nhiệt tình của nhân dân đầu tư trên 12.000 tỷ đồng cho phát triển CSHT giao thông ở nông thôn. Hệ thống giao thông nông thôn đã phát triển vượt bậc, góp phần thúc đẩy quá trình công nghiệp hoá hiện đại hoá, nông nghiệp nông thôn. Đến nay cả nước đã có thêm trên 15.000 km đường ô tô mở đến hơn 300 trung tâm xã, nâng cấp được hàng trăm nghìn km đường; tỷ lệ xã nối thông với các trung tâm xã tăng lên đạt 94,6% số xã trong cả nước. Chất lượng đường ngày một nâng cao. Đường thông xe vào bốn mùa ngày một thuận lợi, giao lưu văn hoá giữa các vùng, địa phương dễ dàng hơn...

Về cơ sở hạ tầng đường sông nông thôn, được sự quan tâm chỉ đạo trực tiếp của Thủ tướng Chính Phủ, gần đây Bộ Giao thông vận tải và Ban Bí thư TW đoàn đã phối hợp triển khai chương trình xoá “cầu khỉ”, xây dựng cầu mới tại 12 tỉnh đồng bằng sông Cửu Long với 2100 cầu, tổng kinh phí ước tính khoảng 520 tỷ đồng (giai đoạn một); Từ đó làm cơ sở và kinh nghiệm thực hiện giai đoạn hai từ 2003- 2010, xây dựng cầu nông thôn mới cho toàn bộ Đồng bằng sông Cửu Long và một số vùng khác trong cả nước. Đến năm 2001 thay được trên 10.000 “cầu khỉ”, sửa được trên 3000 cầu cũ các loại.

Bên cạnh những thành tựu đạt được thì cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn hiện nay vẫn còn một số vấn đề cần quan tâm hơn nữa:

+ Hệ thống đường nông thôn cốt yếu rất lớn, tổng cộng khoảng 85000km- tương đương với khoảng 10km đường trên một xã và 26km đường trên 19km² đất. Tuy nhiên, mạng lưới đường nông thôn chưa phát triển. Chưa đầy 20% được rải nhựa hoặc trải mặt bê tông và 45% là đường đất, mạng lưới đường nông thôn không được bảo trì để đảm bảo tình trạng tốt của tuyến đường. Gần 80% được đánh giá là ở trong tình trạng xấu và rất xấu.

+ Rất nhiều tuyến đường huyện và đường xã xây dựng với tiêu chuẩn kỹ thuật thấp. Một số vấn đề hết sức nghiêm trọng là cầu và cống rất thiếu hoặc năng lực thấp. Phà trên tuyến hiện có còn tồn tại ở nhiều nơi, tạo nên những lỗ hổng vất ngang đường trên những tuyến đường nông thôn. Những vấn đề khác là thiếu công trình thoát nước dọc tuyến, đường quá hẹp và các tuyến đường được xây dựng với cao độ quá thấp ở các vùng ngập lụt nên thường xuyên bị ngập.

+ Có khoảng 500 xã chưa có đường ô tô tới trung tâm xã, trong số các xã này, khoảng 330 xã thuộc khu vực miền núi, vùng cao của khu vực Đông Bắc, Tây Bắc, Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung. Một số xã xa xôi và không thể tiếp cận được, đồng thời chi phí xây dựng đường cho xe cơ giới rất lớn. Trung bình muốn xây dựng được đường tới một trung tâm xã cần phải xây dựng khoảng 13 km đường và 50 km cầu. Các xã còn lại của Đồng bằng sông Cửu Long, trên 30% xã chưa có đường tiếp cận tập trung chủ yếu tại 4 tỉnh Long An, Vĩnh Long, Sóc Trăng, Kiên Giang. Tuy nhiên với một hệ thống đường sông rộng lớn thì chi phí xây dựng đường tiếp cận cho các xã này bằng thuyền tương đối cao, yêu cầu xây dựng bình quân 80 m cầu cho mỗi xã.

+ Một số xã có đường thôn xóm rất rộng lớn, ước tính tổng công khoảng 900.000 km. Thực tế hầu hết các tuyến đường này là đường mòn, đường đất không cho phép các phương tiện cơ giới thường xuyên qua lại được, chính là những “cơ sở hạ tầng giao thông cấp thấp”. Phần lớn đường thôn xóm chưa được cải tạo và ở trong tình trạng xấu và rất xấu.

Nhìn chung cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn nước ta trong thời gian qua còn nhiều hạn chế, nguyên nhân của những yếu kém

Trước hết, nguyên nhân gây ra tình trạng yếu kém của hệ thống giao thông nông thôn nước ta là khó khăn trong việc huy động các nguồn vốn đáp ứng yêu cầu phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn. Nhu cầu về vốn để phát triển hệ thống này rất lớn nhưng nguồn vốn trong nước còn hạn hẹp, chưa thu hút được nguồn vốn nước ngoài, nhiều tuyến đường quan trọng chưa có vốn để đầu tư xây dựng, Bộ chủ quản và các địa phương đã đồng ý cho các đơn vị xây dựng ưu tiên trước, cách làm này sớm tạo được hệ thống cơ sở hạ tầng GTNT phục vụ sản xuất và đời sống của nhân dân, nhưng sẽ gây ra nợ xây dựng cơ bản hàng năm khá lớn.

Bên cạnh sự khó khăn về huy động vốn còn có những nguyên nhân trong việc thu hút và sử dụng vốn đầu tư phát triển GTNT do:

- Đặc điểm tự nhiên, địa hình phức tạp, đầu tư tốn kém, đòi hỏi vốn lớn, đầu tư lâu dài, mức rủi ro cao, ngân sách Nhà nước không thể đầu tư nhanh hơn.

- Do ngân sách khó khăn nên làm các loại đường đất, cấp phối, đá cán nhựa chiếm tỷ lệ lớn.

- Khi đầu tư xây dựng các con đường cho nông thôn phải ưu tiên xét về khía cạnh xã hội còn khía cạnh kinh tế thì xem xét có mức độ nên dẫn tới hiệu quả sử dụng công trình không lớn.

- Cơ chế chính sách của các địa phương, Nhà nước chưa thông thoáng, chậm thay đổi, tính hấp dẫn thấp nên ít có đầu tư hăng hái tham gia đầu tư xây dựng CSHT GTNT.

III- Thực trạng huy động và sử dụng vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn .

Cùng với thuỷ lợi, điện CSHT GTNT là một trong những điều kiện cơ sở, cơ bản có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với phát triển kinh tế xã hội ở nông thôn Phát triển giao thông nông thôn không chỉ có tác dụng tích cực đến sự đi lại, vận chuyển hàng hoá và thông thương giữa các vùng mà nó còn là cầu nối quan trọng trong quá trình thu hút đầu tư giữa các vùng trong nước và các nước khác trong khu vực và trên thế giới .

Trong những năm qua, Đảng và Nhà nước đã có nhiều chủ trương, chính sách nhằm xây dựng và phát triển nông nghiệp nông thôn, trong đó GTNT là một vấn đề được lãnh đạo các cấp rất chú trọng quan tâm. Phát triển GTNT trở thành yêu cầu bức thiết khách quan trong tiến trình phát triển nông nghiệp và nông thôn theo hướng công nghiệp hoá hiện đại hoá. Bằng nhiều biện pháp chính sách hỗ trợ kỹ thuật, tiền vốn, hướng dẫn huy động nguồn lực trong dân và các địa phương cũng như thu hút các nguồn đầu tư từ nước ngoài, những năm gần đây lĩnh vực đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng GTNT ở nước ta đã có nhiều bước tiến bộ. Và tình hình huy động và sử dụng vốn đầu tư cho CSHT GTNT được thể hiện.

1. Thực trạng huy động và sử dụng vốn đầu tư phát triển CSHT GTNT

1.1. Tình hình huy động nguồn vốn trong nước.

Trong thời gian qua, Nhà nước đã có chủ trương tập trung nguồn vốn ngân sách Trung ương và địa phương, huy động sự đóng góp của nhân dân và các tổ chức cá nhân trong và ngoài nước vào đầu tư để xây dựng CSHT

giao thông nông thôn và phát triển kinh tế- xã hội của khu vực nông thôn, nên tình hình giao thông ở nông thôn đã được cải thiện rất nhiều.

1.1.1- Nguồn từ Ngân sách Nhà nước.

* Tình hình thu ngân sách Nhà nước trên địa bàn các vùng.

Đối với nguồn ngân sách Trung ương

Về thu ngân sách

Bảng 6: Thu ngân sách TW của các vùng trong cả nước

Vùng	1998		2000		2001	
	Tỷ đồng	%	Tỷ đồng	%	Tỷ đồng	%
Cả nước	67.504,197	100	68.611,661	100	74.249.768	100
Đồng bằng sông Hồng	14.652,285	21,71	18.440,302	26,88	20.542,522	27,67
Miền núi phía Bắc	3.747,762	5,56	4.760,309	6,94	5164.873	6,96
Bắc Trung Bộ	2.455,685	3,64	2.124,983	3,10	2.225,756	3,0
Duyên hải miền Trung	3.015.636	4,47	3.400,508	4,96	3.893,411	5,24
Đông Nam Bộ	37.714,784	55,87	33.920,488	49,44	35.354,764	48,73
ĐB sông Cửu Long	5184456	7,68	5.225,801	7,62	5.271,218	7,20
Tây Nguyên	733,589	1,07	739,270	1,06	897,154	1,20

Nguồn: Bộ Tài chính

Từ bảng trên cho thấy kết quả thu ngân sách trên địa bàn, ở các vùng trong cả nước đều tăng qua các năm nhưng việc thu ngân sách của các vùng khó khăn với tỷ lệ làm nghề nông cao là rất thấp. Thu ngân sách của vùng

miền núi phía Bắc chiếm tỷ trọng 6,96% so với tổng thu Ngân sách cả nước là rất thấp bởi vì đây là một vùng rộng lớn của cả nước, song vẫn cao hơn vùng Duyên Hải miền Trung (5,24%) và Tây Nguyên (1,2%). Thu ngân sách của vùng Đồng bằng sông Hồng và vùng Đông Nam Bộ là lớn nhất cả số lượng lẫn tỷ trọng. Vì đây là hai trung tâm kinh tế của cả nước. Còn nguyên nhân dẫn đến việc thu ngân sách của các vùng Tây Nguyên và Duyên hải miền Trung thấp là do kinh tế của vùng kém phát triển, chưa thu hút được các thành phần kinh tế tham gia vào hoạt động sản xuất- kinh doanh, doanh thu kinh tế của thấp, lượng thuế và phí thu được thấp do đó ngân sách thu được đạt thấp. Mà chúng ta biết rằng thu ngân sách sẽ là nguồn chủ yếu để Trung ương đầu tư lại phát triển kinh tế- xã hội các vùng nói chung và cơ sở hạ tầng giao thông nói riêng.

**Đối với nguồn ngân sách địa phương:*

Nguồn vốn ngân sách địa phương cho đầu tư xây dựng cơ bản nói chung và cho xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn nói riêng ngày càng tăng lên.

Bảng 7: Vốn đầu tư XDCB của Nhà nước do địa phương quản lý.

Vùng	1999		2000		2001	
	Tỷ đồng	%	Tỷ đồng	%	Tỷ đồng	%
Cả nước	15.164,8	100	20.442,7	100	25.289,1	100
ĐB sông Hồng	1.376,3	9,08	1.806,0	8,83	2.145,5	8,48
Miền núi phía Bắc	2.008,0	13,24	2.502,2	12,24	2.588,1	10,23
Bắc Trung bộ	1.124,2	7,41	1.351,2	6,6	1.777,9	7,03
Duyên hải miền Trung	1.120,2	7,39	1.556,9	7,62	1.971,7	7,80

Tây Nguyên	631,9	4,17	446,1	3,37	492,8	1,95
Đông Nam Bộ	6.488,1	42,78	9.284,9	45,42	11.595,6	45,85
ĐB sông Cửu Long	2.326,2	15,34	3.495,4	17,4	4.718,1	18,66

Nguồn: Tổng cục Thống kê

Vốn đầu tư XDCB của Nhà nước do địa phương quản lý cho các vùng không bằng nhau. Trong khi vùng Đông Nam bộ có lượng vốn XDCB lớn nhất trong cả nước với 6.488,1 tỷ đồng năm 1999 (chiếm 42,78%) vốn XDCB của Nhà nước do địa phương quản lý. Sau đó là vùng miền núi phía Bắc với 2.008 tỷ đồng năm 1999 (chiếm 13,24%), thì một số vùng khác vốn đầu xây dựng cơ bản do địa phương nắm giữ rất hạn hẹp như vùng Tây Nguyên chỉ có 631,9 tỷ đồng năm 1999, năm 2001 là 492,8 tỷ đồng (chiếm 1,95%). Điều này giải thích thực trạng giao thông nông thôn tại các vùng.

Trong cả giai đoạn 1996- 2000, nguồn vốn đầu tư cho CSHT GTNT là 12.897 tỷ đồng, vốn Nhà nước hỗ trợ 1,146 tỷ đồng (chiếm 8,9%).

**Về chi ngân sách Nhà nước cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn:*

Trong Văn kiện Đại hội đại biểu lần VIII, phần nói về chương trình phát triển kinh tế- xã hội miền núi và đồng bào dân tộc có nêu: “Đến năm 2000, hầu hết các xã hoặc cụm xã đều có đường ô tô đến trung tâm xã”. Nhận rõ phát triển CSHT giao thông nông thôn là khâu trọng yếu trong chương trình phát triển kinh tế- xã hội nông thôn miền núi, khắc phục tình trạng chênh lệch quá lớn về trình độ phát triển, tiến bộ xã hội giữa các vùng. Trong những năm gần đây, cùng với việc tập trung nâng cấp một số trục giao thông quốc lộ chính, ngân sách Nhà nước đã hỗ trợ đầu tư phát triển mạng lưới giao thông địa phương.

Giao thông nông thôn là bộ phận không thể tách rời của hệ thống giao thông vận tải toàn quốc. Hàng năm Ngân sách Nhà nước dành một khoản vốn đầu tư không nhỏ cho CSHT giao thông vận tải trong đó có CSHT giao thông nông thôn. Tỷ lệ vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông so với tổng vốn đầu tư của Ngân sách Nhà nước chiếm tới 16-20%. Vốn đầu tư cho giao thông tăng lên qua các năm, năm 1996 vốn đầu tư của ngân sách Nhà nước cho giao thông là 5261 tỷ thì năm 2000 con số đó là 10.000 tỷ đồng. Điều đó nói lên Đảng và Nhà nước rất quan tâm, chú trọng đến việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải. Tuy lượng vốn tăng lên song tỷ trọng vốn đầu tư của Nhà nước cho giao thông có chiều hướng giảm do sự gia tăng mạnh của vốn ODA.

Bảng 8: Tỷ lệ vốn đầu tư cho GTVT so với tổng vốn đầu tư từ Ngân sách Nhà nước

Năm	1996	1997	1998	1999	2000
Vốn đầu tư từ NSNN (tỷ đồng)	30413	40700	46000	55760	61200
Vốn đầu tư GTVT (tỷ đồng)	5261.0	7529.1	7588.3	9541.2	10,000
Tỷ lệ phần trăm vốn đầu tư cho GTVT so với VĐT từ NSNN (%)	17.3	18.5	16.5	17.1	16.3
Đầu tư Giao thông nông thôn (tỷ đồng)	343	810	859	772	862
Tỷ lệ phần trăm đầu tư cho GTNT so với vốn đầu tư NSNN (%)	1.1	2.0	1.9	1.4	1.41

Nguồn: Ban Kết cấu hạ tầng- Viện chiến lược

Trong giai đoạn 1996- 2000, nguồn vốn đầu tư từ ngân sách Nhà nước cho giao thông vận tải nói chung và cho giao thông nông thôn tăng lên qua các năm, năm 1996 là 343 tỷ đồng, đến năm 2000 tổng vốn đầu tư của Nhà nước là 862 tỷ đồng. Tuy tăng song tỷ trọng vốn đầu tư của Nhà nước cho GTNT so với vốn Ngân sách Nhà nước có sự tăng giảm không đều song điều đó thể hiện, Nhà nước không chỉ tập trung đầu tư cho giao thông nông thôn mà còn các cơ sở hạ tầng nông thôn khác.

1.1.2. Nguồn vốn huy động từ trong dân

Nông thôn nước ta trên 70% dân số là làm nghề nông, nhìn chung khu vực nông thôn nước ta là còn nghèo, thu nhập nông dân làm ra chỉ đảm bảo cuộc sống hàng ngày, nên họ mong muốn của nhân dân là rất lớn. Họ mong ước có một nền kinh tế khá hơn để họ có được nhu cầu ăn, ở, mặc, đi lại tốt hơn. Điều đầu tiên họ mong muốn là có các con đường giao thông thuận tiện

hơn có thể đi lại, giao lưu buôn bán trong vùng và ra cả ngoài vùng để góp phần giảm bớt sự khó khăn cũng như phát triển kinh tế.

Với một địa bàn nông thôn rộng lớn, trong khi yêu cầu xây dựng các công trình cơ sở hạ tầng giao thông với khối lượng vốn lớn mà quá trình thu hút nguồn vốn vào xây dựng CSHT giao thông nông thôn lại hạn hẹp. Nên những năm qua. Nhà nước đã có chủ trương huy động nguồn lực trong dân vào xây dựng các công trình hạ tầng nông thôn, trong đó xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn được Nhà nước đặc biệt khuyến khích. Các địa phương đã huy động được một số lượng ngày công lao động và tiền của nhân dân làm đường ở huyện và ở xã.

Bảng 9 : Vốn đầu tư cho CSHT GTNT từ 1991- 1999.

Nguồn huy động	1991- 1995		1996- 1999	
	Mức huy động	Tỷ lệ (%)	Mức huy động	Tỷ lệ (%)
Dân đóng góp	2.201	51,66	4.628	55,71
Ngân sách địa phương	1.533	35,98	2.358	28,39
Trung ương hỗ trợ	247	5,81	466	5,61
Nguồn khác	279	6,55	855	10,29
Tổng cộng	4260	100	8307	100

Nguồn: Tạp chí Quản lý Nhà nước số 7/ 2001.

Trong giai đoạn 1996- 1999, mức huy động từ nhân dân là 4628 (55,75% tổng mức huy động) như vậy là mức huy động từ nhân dân đã tăng cả số tuyệt đối và số tương đối so với giai đoạn 1991- 1995. Điều đó chứng tỏ mức sống của người dân đã tăng lên, cũng như họ đã nhận thức được vai trò của giao thông nông thôn trong sự phát triển sản xuất và phục vụ đời sống của chính họ.

Năm 1998 tổng nguồn vốn đầu tư cho làm mới và duy tu bảo dưỡng cơ sở hạ tầng giao thông trong cả nước là 2299,131 tỷ đồng thì mức đóng góp của nhân dân là 1439,5 tỷ, chiếm tới 62,5% tổng mức vốn cho phát triển cơ sở hạ tầng giao thông ở nông thôn và hơn 48,54 triệu ngày công lao động tính ra là 526,4 tỷ đồng. Năm 1999, tổng nguồn vốn huy động của nhân dân là 2247,225 tỷ đồng và 102,3276 triệu ngày công lao động, tăng hơn hai lần so với năm 1998 là 53,5 triệu ngày công.

Đến năm 2000, trong tổng số 2997 tỷ đồng đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn thì có đến 1300 tỷ đồng do dân đóng góp, không kể đến 50 triệu ngày công. Như vậy, tính đến năm 2000 cả nước có thêm 14.494 km đường nông thôn bằng tổng số vốn đầu tư là 11.999 tỷ đồng thì nhân dân đóng góp là 6128 tỷ đồng (chiếm 51%).

ở nước ta hiện nay có các hình thức BOT (xây dựng- vận hành- chuyển giao), BTO (xây dựng- chuyển giao- vận hành), BT (xây dựng- chuyển giao) khá phổ biến ở nhiều vùng trong cả nước, nhưng hình thức này vẫn chưa được áp dụng rộng rãi trong phát triển CSHT giao thông ở nông thôn. Cho đến nay, các hình thức này chỉ phát huy mạnh trong các dự án phát triển giao thông đô thị, xây dựng cầu cống,... Bởi vì các hình thức này là nguồn vốn của các đầu tư kinh doanh trong và ngoài nước bỏ ra để đầu tư thu lợi nhuận song do đặc điểm đầu tư CSHT GTNT mang nặng tính công cộng, cũng như chính sách Nhà nước chưa thật rõ ràng nên số vốn thu hút từ hình thức này gần như không có cho phát triển CSHT GTNT.

1.2. Nguồn huy động từ nước ngoài cho một số chương trình phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn.

Những năm gần đây, các nguồn vốn nước ngoài đầu tư vào khu vực nông thôn liên tục tăng qua các năm, cụ thể trong giai đoạn 1996- 2000 số vốn đầu tư ngoài vào khu vực nông thôn đạt 3,28 tỷ USD. Số vốn này được

tập trung chủ yếu xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông, thủy lợi, các dự án xóa đói giảm nghèo. Ngoài ra còn một số dự án hỗ trợ tín dụng nông thôn. Trong số các dự án phát triển cơ sở hạ tầng nông thôn thì các dự án phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn là 35,41%. Các nguồn tài trợ của nước ngoài để đầu tư phát triển CSHT GTNT gồm : nguồn JICA, ODA, WB, OECF... Các dự án phát triển GTNT từ 1991- 2000 tăng lên cả số dự án và số vốn đầu tư.

Nguồn OECF (Nhật Bản) cho khôi phục, nâng cấp mạng lưới đường tỉnh, huyện lộ. Từ năm 1995- 1998, tổng mức đầu tư là 834 tỷ đồng VN góp phần nâng cao khoảng 4000 km đường ô tô. Năm 1998 OECF đầu tư cho CSHT GTNT lên tới 12 tỷ Yên Nhật tương ứng 278 Tỷ đồng VN.

Viện trợ không hoàn lại của Vương quốc Anh, đầu tư xây dựng CSHT GTNT cho 4 tỉnh miền Trung là Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị và Quảng Nam. Tổng mức viện trợ là 16 tỷ USD (1999- 2001)

Nguồn JICA (viện trợ không hoàn lại của Nhật Bản) 35 triệu USD được sử dụng đầu tư xây dựng 28 cầu và đường nông thôn triển khai trong các năm 1997- 1998, trong đó có 21 cầu được xây dựng hoàn toàn bằng vốn của Nhật, 8 cầu còn lại Nhật giúp toàn bộ dầm thép (Việt Nam đảm nhiệm thi công móng trụ cầu).

Ngân hàng phát triển Châu á (ADB) viện trợ không hoàn lại 10 tỷ USD để phát triển giao thông nông thôn ở các tỉnh Lạng Sơn, Bắc Ninh, Bắc Giang, Cao Bằng. Dự kiến ADB cho vay và viện trợ 100 triệu USD nhằm phát triển giao thông nông thôn trong các năm 2000- 2004.

Ngân hàng Thế Giới (WB) giai đoạn một (1996- 1998) đã cho vay 60,9 triệu USD, trong đó vốn ODA cho vay ưu đãi 55 triệu USD để nâng cấp 5000- 6000 km đường cấp thấp (mạng lưới giao thông xã của các dự án cải tạo, tu bổ giao thông huyện xã như Hà Giang, Lào Cai, Cao Bằng, Bắc Thái,

Phú Thọ, Thanh Hoá, Nghệ An, Hà Tĩnh, Sóc Trăng, Minh Hải. Giai đoạn hai (1999- 2003) WB cho vay 110 triệu USD cho giao thông nông thôn trong đó ODA cho vay ưu đãi 100 triệu USD. Ngoài ra, WB còn có dự án giao thông nông thôn đầu tư phát triển cho giao thông nông thôn của 40 tỉnh với chiều dài 13000 km với 2,034 tỷ đồng (2001- 2004).

Qua số liệu các năm về huy động vốn cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn của Ngân sách Nhà nước, huy động từ nhân dân và các nguồn khác ta có bảng sau:

Bảng 10: Vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn giai đoạn 1991- 2000

	Đơn vị	1991 1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Tổng vốn đầu tư	Tỷ đồng	1615	1310	2191	2298	2492	2997	3285
Nhân dân đóng góp Tỷ trọng	Tỷ đồng %	1091 67,5	967 73,8	1381 63	1439 62,6	1247 50	1300 43,3	1642 49,7
Ngân sách Trung ương Tỷ trọng	Tỷ đồng %	219 14	110 8,4	245 11,2	322 14	170 6,82	80 2,7	100 3,4
Ngân sách tỉnh, địa phương Tỷ trọng	Tỷ đồng %	162 10	233 17,8	565 25,8	537 23,4	602 24,5	782 26,1	972 29,4
Bộ Giao thông vận tải hỗ trợ	Tỷ đồng	33	-	-	-	-	25	-
Các nguồn khác	Tỷ đồng	102	-	-	-	472,9	810	571
Ngày công LĐ của nhân dân	Triệu ngày công	25	25,3	42	48,6	102,3	50	45

Nguồn: Đề án phát triển GTNT- MN giai đoạn 1999- 2005.

Qua bảng ta thấy: tổng số vốn đầu tư cho các công trình giao thông nông thôn giai đoạn 1996- 2000 đạt 12.897 tỷ đồng, bằng 19,96% tổng mức Đầu tư của toàn nền kinh tế. Trong đó, nhân dân đóng góp 7.424 tỷ đồng

(chiếm tỷ trọng 57,56%), địa phương đầu tư 2.881 tỷ đồng (chiếm tỷ lệ 22,34%), Trung ương hỗ trợ các dự án (các dự án ODA, vật tư thiết bị, bán sản phẩm hỗ trợ) 1.146 tỷ đồng (chiếm tỷ trọng 8,9%).

Năm 1997 huy động vốn làm đường nông thôn đạt 2.194 tỷ đồng, trong đó nhân dân đóng góp 1.318 tỷ đồng, chiếm 63,9%, phần còn lại do ngân sách Trung ương và vốn địa phương hỗ trợ, huy động được 42 triệu ngày công. Kết quả, cả nước đã nâng cấp và mở mới được 23.664 km (trong đó mở mới được 2183 km từ 91 xã), xây dựng được 5.625 cầu với tổng chiều dài 63.334 km. Năm 1998, số km đường làm mới đã vượt lên hơn 3200 km, nối được với 123 xã, xây dựng 1872 cầu, với chiều dài 52,524 m, tổng vốn huy động được là 2.299 tỷ đồng trong đó dân đóng góp vốn 1.439 tỷ đồng (đạt tỷ trọng 62,5%) và 48,6 triệu ngày công lao động của nhân dân.

Trong năm 1999, Bộ Giao thông vận tải đầu tư 2492,3 tỷ đồng cho giao thông nông thôn (tăng 8,5% so với năm 1998), bao gồm mở đường ô tô về tới các trung tâm xã, xây dựng mới 2000 km đường bộ, nâng cấp bằng vật liệu cứng cho 18.000 km đường, rải nhựa 1500 km, cấp phí 15.000 km, xây dựng 5.500 cầu mới... Nguồn vốn huy động từ nhân dân vẫn nhiều nhất 1247 tỷ đồng, ngân sách Trung ương hỗ trợ 170 tỷ, ngân sách địa phương là 601 tỷ, vay của nước ngoài 472,9 tỷ đồng. Điểm nổi bật trong công tác đầu tư năm này là ta đã huy động được số ngày công lao động của nhân dân kỷ lục: 102,3 triệu ngày công. Tỷ lệ này gấp gần 3 lần năm 1998 và gấp hơn 4 lần giai đoạn 1991- 1995.

Bảng 11: Tỷ lệ phân bổ vốn đầu tư cho GTNT năm 1999

Đơn vị: %

TT		KV I	KV II	KV III
----	--	------	-------	--------

1	Nhà nước hỗ trợ	30 (50)	50 (80)	20
	Trong đó:- TW	10 (30)	20 (60)	5
	- Địa phương	20 (20)	39 (20)	15
2	Nhân dân đóng góp	70 (50)	50 (20)	80
	Cộng	100	100	100

Nguồn: Bộ Giao thông vận tải.

Trong năm 2000, tổng vốn đầu tư cho xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn đã tăng hơn 20% so năm 1999 đạt 2997 tỷ đồng. Trong đó, vốn nhân dân góp là 1300 tỷ đồng (43,30, Ngân sách Nhà nước và Bộ Giao thông vận tải hỗ trợ tổng cộng 105 tỷ đồng. Cũng trong năm này, nguồn vốn đầu tư của các tỉnh và địa phương cho giao thông nông thôn tương đối lớn đạt 728 tỷ đồng, chiếm 26,1% tổng vốn đầu tư cho giao thông nông thôn trong năm. Nguồn vốn huy động được từ nước ngoài là 810 tỷ đồng chủ yếu sử dụng cho nâng cấp và cải tạo các công trình.

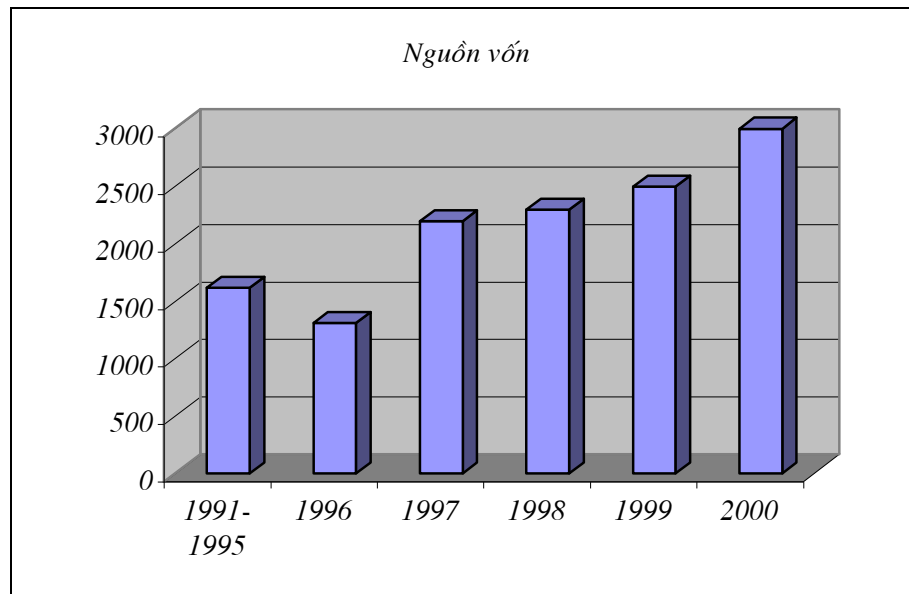
Trong năm 2001, để góp phần mở mang dân trí, phát triển sản xuất hàng loạt các dự án xây dựng đường thôn xã đã được triển khai xây dựng. Tổng số vốn đầu tư cho xây dựng giao thông nông thôn đã tăng lên đáng kể đạt 3285 tỷ đồng, trong đó nhân dân đóng góp vẫn chiếm tỷ trọng lớn nhất 49,7% với số vốn là 1642 tỷ đồng và hơn 45 triệu ngày công lao động. Ngân sách địa phương đầu tư cho CSHT giao thông nông thôn đạt khoảng 972 tỷ đồng (29,4%), đây là mức vốn đầu tư cao nhất trong giai đoạn 1995 – 2001.

Mặc dù mấy năm gần đây, đầu tư phát triển mạng lưới giao thông nông thôn được ngân sách Nhà nước quan tâm hơn, song vốn đầu tư vẫn còn ít, chưa thích đáng với nhu cầu, số vốn ngân sách Nhà nước đầu tư để xây dựng đường nông thôn các cấp chỉ đáp ứng được 30% nhu cầu vốn, còn lại do dân đóng góp.

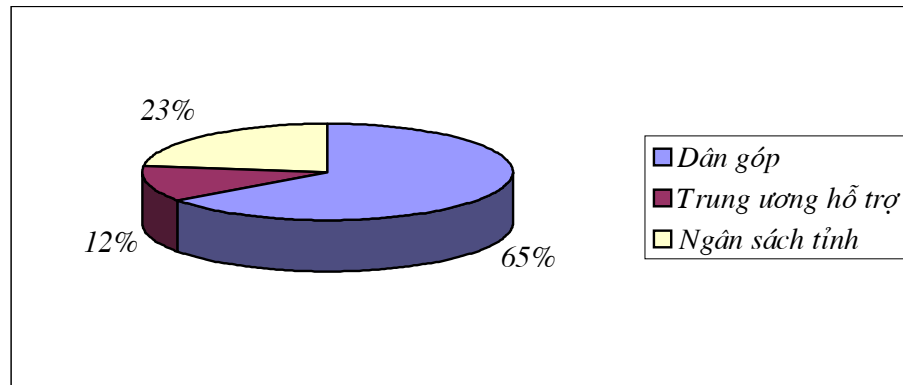
* Đánh giá tình hình đầu tư phát triển CSHT giao thông nông thôn:

Quá trình đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông ở nông thôn tăng lên qua các năm. Năm 1996 vốn đầu tư là 1310 tỷ đồng, năm 1997 là 2191 tỷ đồng, năm 2000 vốn đầu tư cho CSHT GTNT đã là 2997 tỷ đồng. Trong đó, ngân sách địa phương tăng lên theo chiều hướng mạnh nhất. Năm 1996, vốn đầu tư của ngân sách địa phương dành cho phát triển giao thông nông thôn là 233 tỷ đồng, thì đến năm 1997 là 565 tỷ tăng gần 3 lần so với năm 1996, và đến năm 200 đã là 782 tỷ đồng. Ngược lại với sự tăng lên của Ngân sách địa phương, ngân sách Trung ương dành cho giao thông có những bước chững lại. Điều này khẳng định hiện nay có sự chuyển dịch vai trò đầu tư phát triển CSHT giao thông nông thôn từ Trung ương sang các địa phương. Địa phương nắm vai trò chủ đạo trong vấn đề phát triển giao thông của địa phương mình, nên đã giảm gánh nặng cho Trung ương. Sự tăng lên của vốn đầu tư cho CSHT GTNT được thể hiện trong đồ thị sau:

Hình 4: Biểu đồ phát triển vốn đầu tư cho CSHT GTNT



Hình 5: Cơ cấu vốn đầu tư phát triển CSHT GTNT



Về cơ cấu vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn.

Cơ cấu vốn đầu tư cho CSHT GTNT có sự chênh lệch quá lớn giữa vốn hỗ trợ của Nhà nước và sự đóng góp của Nhân dân. Trong khi, Trung ương hỗ trợ trên 8,9% trong giai đoạn 1996-2000, ngân sách địa phương hỗ trợ là 22,34%, các nguồn khác là 11,2%, thì sự đóng góp của nhân dân lên tới 57,56%. Như vậy là gánh nặng của nhân dân trong phát triển CSHT giao thông nông thôn là quá lớn hơn một nửa số vốn đầu tư. Trong khi đời sống của đại bộ phận nhân dân nước ta là còn nghèo, các vùng đều rất khó khăn. Đòi hỏi Đảng và Nhà nước, các cấp chính quyền cần có chính sách huy động vốn nhằm giảm bớt sự thiếu vốn hiện nay, cũng như giảm bớt gánh nặng cho nhân dân, qua đó phát triển CSHT giao thông nông thôn và kinh tế- xã hội khu vực nông thôn.

2. Đánh giá kết quả và những hạn chế của quá trình huy động sử dụng vốn đầu tư phát triển CSHT GTNT

2.1. Hiệu quả kinh tế xã hội

Ngoài các kết quả đạt được trên, quá trình đầu tư phát triển CSHT GTNT đã mang lại hiệu quả kinh tế, xã hội cho khu vực nông thôn. Cùng với các cơ sở hạ tầng nông thôn khác, quá trình đầu tư mạnh mẽ của Nhà

nước, nhân dân cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn. Trong lĩnh vực phát triển nông nghiệp, nông thôn đã có bước đầu chuyển biến tích cực, góp phần quan trọng đến ổn định kinh tế và duy trì nhịp độ tăng trưởng GDP.

Bảng 12 : So sánh tốc độ tăng trưởng ngành nông nghiệp và các ngành kinh tế trong nền kinh tế quốc dân

Đơn vị: %

Năm	Tốc độ tăng			
	Tổng số	Nông, lâm-thủy sản	Công nghiệp, xây dựng	Dịch vụ
1995	9,54	4,84	13,6	9,83
1996	9,34	4,4	14,46	8,8
1997	8,15	4,33	12,66	7,14
1998	5,76	3,53	8,33	5,08
1999	4,77	5,23	7,68	2,25
2000	6,75	4,04	10,07	5,57

Nguồn: Thời báo kinh tế Việt Nam- Kinh tế 2001-2002.

Bảng 13 : Chuyển dịch cơ cấu toàn ngành nông lâm, ngư nghiệp và trong ngành nông nghiệp.

Đơn vị: %

Chuyển dịch cơ cấu toàn ngành nông, lâm, ngư nghiệp				
Toàn ngành	1990	1995	1999	2000
	100	100	100	100
Nông nghiệp	82,51	82,42	80,83	80,37
Lâm nghiệp	6,63	5,04	5,07	5,22
Thủy sản	40,86	12,54	14,11	14,41
Chuyển dịch cơ cấu trong ngành nông nghiệp				
Toàn ngành nông nghiệp	100	100	100	100
Trồng trọt	80,24	80,41	80,39	79,74
Chăn nuôi	16,63	16,36	16,95	17,51
Dịch vụ	3,12	3,03	2,62	2,64

Nguồn: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Năm 2000 so với năm 1996 sản lượng lương thực tăng 6,6 triệu tấn, bình quân mỗi năm tăng 1,4 triệu tấn. Năm 2000 tuy bị thiên tai nặng nề nhưng sản lượng lương thực của cả nước vẫn đạt 34,5 triệu tấn, trong đó sản

lượng thóc là 32,6 triệu tấn, tăng 6,2 triệu tấn so với năm 1996. Cơ cấu ngành đã có bước chuyển biến phù hợp, ngành trồng trọt giảm dần, chăn nuôi đang có bước tăng lên.

Nhiều vùng sản xuất nông sản hàng hoá tập trung gắn với công nghiệp chế biến bước đầu được hình thành, sản phẩm nông nghiệp đa dạng hơn. So với năm 1995 diện tích một số cây công nghiệp đã tăng khá: cà phê 524,7 ngàn ha, gấp hơn 2 lần; cao su 406 ngàn ha tăng 43%; bông 18,9 ngàn ha tăng 30%... một số cây công nghiệp có năng suất cao đã được đưa vào trồng đại trà. Nhờ đường giao thông thuận tiện nên nông dân đã mạnh dạn chuyển dịch cơ cấu cây trồng.

Giá trị sản xuất nông nghiệp tăng bình quân hàng năm 5% so với mục tiêu đề ra, trên mỗi đơn vị đất nông nghiệp tăng từ 13,5 triệu đồng/ha năm 1995 lên 17,5 triệu đồng/ha năm 2000.

Về quan hệ sản xuất trong nông nghiệp được đổi mới một bước quan trọng. Kinh tế nông hộ được tiếp tục tăng cường và phát triển, đã xuất hiện những nhân tố mới như 10 vạn trang trại hộ gia đình sản xuất kinh doanh đa dạng với bình quân diện tích trên 3- 5ha/ hộ. Các trang trại đã khai thác sử dụng khoảng 50 vạn ha đất (chủ yếu là ở trung du và miền núi ven biển), 30 vạn lao động thường xuyên, thuê 30 triệu ngày công lao động thời vụ hàng năm.

Đời sống của nhân dân đã được cải thiện, nông nghiệp đã đóng góp tích cực tạo việc làm, tăng thu nhập và xoá đói giảm nghèo ở nông thôn.

Bảng 14: Mật độ và chỉ tiêu GDP bình quân đầu người năm 1999

Vùng	GDP/người	Mật độ đường (Km/km ²)
Tây bắc và Đông bắc	210	0,14
Đồng bằng sông Hồng	280,3	1,19
Bắc Trung bộ	212,4	0,35
Duyên hải miền Trung	252,8	0,11- 0,24
Tây Nguyên	344,7	0,8- 0,17
Đông Nam bộ	527,8	0,89
Đồng bằng sông Cửu Long	342,1	0,15
Khu vực nông thôn	225,0	0,42

Nguồn: Quy hoạch thiết kế, xây dựng giao thông nông thôn- NXB GTVT

Theo điều tra của Tổng cục Thống kê, trong các năm từ 1992/1993 đến 1997/1999, thu nhập của dân cư trong nông thôn tăng bình quân 12%/ năm, trong đó nông nghiệp đóng góp tổng số thu nhập tăng thêm, góp phần tích cực vào việc xoá đói giảm nghèo ở nông thôn. Tỷ lệ hộ nghèo đói giảm từ 20% năm 1995 xuống còn 10-15% năm 2000.

2.2. Những tồn tại và nguyên nhân

Trong thời gian qua, việc huy động và sử dụng vốn cho đầu tư phát triển CSHT giao thông ở nông thôn tuy đạt được một số kết quả khả thi hơn, nhưng vẫn còn nhiều mặt khó khăn và hạn chế.

+ Trong giai đoạn 1996- 2001, vốn đầu tư phát triển CSHT giao thông nông thôn tăng lên đáng kể. Năm 1996 là 1313 tỷ đồng, năm 2001 là 3137,42 tỷ đồng. Cả giai đoạn 1996-2000, tổng số vốn đầu tư cho công trình

giao thông nông thôn đạt 12897 tỷ đồng bằng 19,96% tổng mức đầu tư của toàn bộ nền kinh tế. Trong khi, nhu cầu vốn để đầu tư cho phát triển hệ thống giao thông ở nông thôn là rất lớn thì nguồn vốn huy động trên là rất hạn chế chỉ đáp ứng được khoảng 30-45%, mà chủ yếu là vốn do dân đóng góp và từ ngân sách Nhà nước. Nguồn vốn trong dân là 65% so với tổng vốn đầu tư cho giao thông nông thôn, nguồn vốn từ ngân sách địa phương đạt 23%. Do đó, ngoài việc thu hút vốn NSNN và từ sự đóng góp của nhân dân thì cần tích cực thu hút các nguồn khác nhiều hơn nữa.

+ Việc thu hút đầu tư nước ngoài đã được Nhà nước khuyến khích nhưng do đặc điểm của đầu tư cho CSHT giao thông nông thôn và chính sách Nhà nước nên số vốn đầu tư của nước ngoài vào GTNT là rất hạn chế, chỉ có một lượng nhỏ viện trợ của WB, OECF, ADB, một số tổ chức, quốc gia phát triển ... Việc thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài vào xây dựng hệ thống CSHT giao thông không có dự án nào.

+ Việc sử dụng vốn kém hiệu quả thể hiện ở nhiều mặt, trước hết là dự án đầu tư thường duyệt thấp hơn nhưng quá trình xây dựng thường tăng lên cao làm cho công tác kế hoạch không chủ động được tình trạng thất thoát vốn trong quá trình quản lý đầu tư, trong bố trí kế hoạch thường vốn ít nhưng rất phân tán làm cho công trình đầu tư dây dưa kéo dài, thời gian xây dựng càng dài càng thất thoát lớn. Bên cạnh đó, trong nhiều năm gần đây nhiều tỉnh sử dụng nguồn vốn sai mục đích, thiếu tập trung, bắt các đơn vị thi công ứng trước vốn sau đó tỉnh đi xin hỗ trợ của Trung ương để thanh toán làm phát sinh khá nhiều vốn do phải trả lãi xuất vốn vay và đầu tư không đủ kế hoạch.

+ Địa bàn nông thôn rộng lớn, địa hình đa dạng (miền núi, đồng bằng, vùng đồng bằng sông Cửu Long), trong khi sản xuất hàng hoá phát triển

không đều. Do vậy, việc huy động vốn cho giao thông bước đầu chỉ đáp ứng được về mặt xã hội mà hiệu quả kinh tế còn chưa thật cao.

Như vậy khả năng huy động vốn cho phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn thời gian qua là rất hạn chế. ***Nguyên nhân của tình trạng trên là:***

- Trình độ quản lý và năng lực cán bộ còn yếu kém.

Trước hết các cấp, các ngành phối hợp chưa chặt chẽ, điều hành thực hiện các dự án đầu tư phát triển CSHT giao thông ở nông thôn kém hiệu quả. Trong chỉ đạo điều hành, một số bộ ngành chưa phối hợp chặt chẽ, vừa chồng chéo, thiếu nhất quán giữa quản lý theo ngành và theo vùng; giữa theo hệ thống, công trình và quản lý hành chính- kinh tế các cấp, trùng lặp, lại vừa có những “trận địa bỏ trống”, chưa có người chăm lo, thiếu sự kiểm tra đôn đốc cơ sở, chưa tăng cường cán bộ giúp đỡ cơ sở thực hiện dự án, thẩm định dự án còn tùy tiện.

Nhiều công trình cầu đường giao thông liên xã, liên huyện bị xuống cấp tồi tệ hơn cả giao thông trong thôn xóm vì chúng thuộc phạm vi quản lý của các cơ quan chủ quản theo hệ thống ngành dọc. Ngược lại, nhiều bộ ngành chức năng và các cấp quản lý kinh tế-xã hội ở địa phương đã không đủ sức hay buông lỏng quản lý

Đối với các tỉnh, huyện, xã bộc lộ khá rõ những non kém. Bệnh hành chính quan liêu, giấy tờ còn khá nặng nề. Đội ngũ cán bộ cơ sở trình độ văn hoá thấp, chưa được đào tạo về quản lý kinh tế. Lực lượng cán bộ khoa học kỹ thuật đã yếu lại còn thiếu. Ngoài ra, trong tổ chức quản lý điều hành cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn ở Việt Nam là tình trạng thiếu hụt và lạc hậu của phương tiện vật chất- kỹ thuật và trang thiết bị phục vụ công tác này.

- Đầu tư của Nhà nước chưa đáp ứng yêu cầu tối thiểu để phát triển giao thông nông thôn:

Nhiều năm qua, khu vực nông thôn đặc biệt khu vực miền núi được hưởng định mức chi tiêu hành chính sự nghiệp bằng 1,6- 2,4 lần so với đồng bằng, kế hoạch đầu tư cho các chương trình dự án tuy năm sau tăng hơn so với năm trước từ 1,3- 2,3 lần, nhưng điểm xuất phát của vùng nông thôn thấp, nhu cầu đầu tư lớn, nên đầu tư ở mức độ đó là chưa đủ điều kiện phát triển. Hàng năm cấp vốn đầu tư chậm, không thực hiện được tiến độ công trình, chịu lãi vay nhân hàng lớn. Mặt khác, chưa ưu tiên vốn đầu tư nước ngoài cho đầu tư phát triển CSHT GTNT.

Vốn viện trợ ODA mới dành cho phát triển giao thông nông thôn khoảng 3,8%, đầu tư qua các dự án hợp tác liên doanh với nước ngoài còn hạn chế chỉ tại một số tỉnh khó khăn như ở miền núi chỉ chiếm 3% của cả nước. Trong khi đó nhiều khu công nghiệp tập trung trong nước và liên doanh với nước ngoài được xây dựng ở các thành phố sản xuất bằng nguyên liệu của khu vực nông thôn lại rất lớn.

- Do điều kiện tự nhiên khắc nghiệt

Khu vực nông thôn nước ta chủ yếu là các tỉnh miền núi. Theo thống kê qua các năm cho thấy ở các vùng núi cao có mật độ hạn hán, lũ, mưa đá, lốc xoáy cao hơn các vùng khác và mật độ qua các năm càng cao đe dọa đến các công trình xây dựng giao thông nông thôn và cuộc sống của nhân dân vùng này. Điển hình như Lai Châu: Từ năm 1991 tại đây năm nào cũng xảy ra lũ quét và nặng nhất là năm 1996, lũ quét đã tàn phá cả thị xã Lai Châu và thị trấn Mường Lay làm chết 81 người, 98 người bị thương, làm trôi 1882 ngôi, phá huỷ hàng chục tuyến đường và cây cầu, tổng thiệt hại lên tới 260 tỷ đồng.

- Các chính sách khuyến khích đầu tư của Nhà nước chưa thực hiện đồng bộ và chưa hấp dẫn các đầu tư trong nước và ngoài nước đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng nói chung và lĩnh vực giao thông nông thôn nói riêng.

Những vấn đề đặt ra đối với công tác phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn:

Thứ nhất, phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn là nhiệm vụ của toàn dân trong vùng, địa phương, dân làm là chính và dân được hưởng lợi ích từ quá trình đầu tư xây dựng công trình. Phát triển csht giao thông nông thôn cần có sự hướng dẫn chỉ đạo của chính quyền các cấp và sự hướng dẫn của TU để đạt hiệu quả cao, hạn chế lãng phí thất thoát vốn đầu tư. Nơi nào phát triển giao thông nông thôn có sự tham gia của người dân, phát huy được tính dân chủ, nhân dân được tham gia bàn bạc kỹ lưỡng, nhân dân tham gia giám sát, kiểm tra quá trình thực hiện thông qua cá tổ chức như hội cựu chiến binh, tổ chức đoàn thể khác thì ở đó làm tốt, hạn chế và ngăn ngừa được tiêu cực.

Thứ hai, phải làm tốt công tác tuyên truyền, vận động thuyết phục để nhân dân thấy rõ vị trí vai trò quan trọng của việc phát triển giao thông nông thôn gắn kết chặt chẽ với phát triển nông thôn mới hiện đại văn minh, gắn chặt giữa quyền lợi và nghĩa vụ của nhân dân khơi dậy được truyền thống cách mạng tốt đẹp của nhân dân, để nhân dân tự giác đồng tình góp sức người, sức của; đồng thời vận động các doanh nghiệp đóng trên địa bàn, cán bộ công nhân của địa phương công tác ở các vùng khác, cũng như kiều bào ở nước ngoài đóng góp thêm. Đây chính là sức mạnh, nguồn lực to lớn cả tinh thần và vật chất có ý nghĩa quyết định sự thành công để tạo nên một mạng lưới giao thông phát triển cho các địa phương trong cả nước.

Thứ ba, thường xuyên tổ chức phong trào thi đua làm đường giao thông, bên cạnh đó có sự hỗ trợ của các Bộ, ngành Trung ương, động viên khen thưởng tinh thần và vật chất như là chất xúc tác, tác động tích cực thúc

đẩy phong trào làm đường giao thông cả bề rộng lẫn chiều sâu; cần nhân rộng những bài học tốt được đúc kết từ phong trào làm đường giao thông của một số địa phương ở các vùng trong những năm qua để tạo ra phong trào cho cả vùng mình.

Thứ tư, các tỉnh cần ban hành các cơ chế, chính sách huy động mọi nguồn lực cho địa phương phát triển giao thông; phải đơn giản hoá các trật tự, thủ tục đầu tư để tạo điều kiện cho các thành phần kinh tế tham gia phát triển giao thông của địa phương được nhanh chóng, thuận lợi.

Thứ năm, từ năm 2003 trở đi, các tỉnh cần quan tâm tạo cơ chế thông thoáng, linh hoạt để tranh thủ sự hỗ trợ từ bên ngoài nhất là kêu gọi tài trợ của các tổ chức tài chính quốc tế, các quốc gia đầu tư phát triển hạ tầng nói chung và đầu tư CSHT giao thông nói riêng.

Thứ sáu, phát triển CSHT giao thông nông thôn phải gắn chặt với quy hoạch mạng lưới giao thông của vùng thì mới có hiệu quả thực sự, tránh lãng phí, cục bộ...

Tóm lại, phát triển CSHT GTNT là một xu thế tất yếu, nhu cầu khách quan không thể thiếu được. Sự nghiệp đổi mới của Đảng ta với mục đích gắn chặt miền núi với đồng bằng, miền ngược với miền xuôi, nông thôn với đô thị, xoá đói giảm nghèo để phát triển nông nghiệp nông thôn. Để thực hiện được mục đích đó, việc phát triển CSHT giao thông nông thôn luôn luôn là một nhiệm vụ hàng đầu cần được quan tâm.

Chương III

Một số giải pháp cơ bản nâng cao đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn Việt Nam từ nay đến năm 2010

I. Căn cứ và mục tiêu huy động vốn phát triển CSHT GTNT:

1. Mục tiêu phát triển cơ sở hạ tầng nông thôn.

Nông nghiệp, nông thôn Việt Nam trong những năm thực hiện đường lối đổi mới của Đảng và Nhà nước đã đạt được những bước phát triển ổn định, khá toàn diện, cải tạo và nâng cao được đời sống của người dân nông thôn. Tuy nhiên, trước yêu cầu của sự nghiệp công nghiệp hoá - hiện đại hoá nông nghiệp và nông thôn thì nông thôn hiện nay còn nhiều khó khăn, yếu kém. Đặc biệt là CSHT nông nghiệp nông thôn, do đó phát triển CSHT là giải pháp quan trọng bậc nhất trong chiến lược phát triển kinh tế – xã hội nông nghiệp và nông thôn Việt Nam.

Trong chiến lược phát triển kinh tế – xã hội nói chung và phát triển nông nghiệp nông thôn nói riêng có một số chỉ tiêu cơ bản phát triển cơ sở hạ tầng nông thôn năm 2010 cụ thể như sau:

- Thủy lợi: đảm bảo năng lực tưới tiêu cho 8,5 triệu ha lúa, hoa màu và cây công nghiệp.

- Giao thông: ưu tiên đầu tư trên 5 huyện và 500 trung tâm xã chưa có đường ô tô, 50% tuyến đường giao thông nông thôn được rải nhựa.

- Năng lượng: 100% số xã và số hộ vùng đồng bằng sông Hồng và Trung Du miền núi phía Bắc được dùng điện và các vùng khác tỷ lệ này là 70-80% số hộ.

- Giáo dục: 97% số người từ 15 tuổi trở lên biết đọc biết viết.
- Y tế: 100% số xã có trạm y tế, nâng cấp 60% số trạm y tế hiện có.

- Tuy nhiên không có những giải pháp mạnh mẽ và đồng bộ để giải quyết hai vấn đề chủ yếu là vốn và cơ chế chính sách đầu tư cho cơ sở hạ tầng nông thôn thì sẽ khó đạt được những mục tiêu đề ra.

2. Quan điểm và mục tiêu phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn.

2.1. Quan điểm phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn

Nghị quyết hội nghị lần thứ 4 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa VIII đã ghi: “Đẩy mạnh việc xây dựng kết cấu hạ tầng kinh tế-xã hội, ưu tiên cho công trình trọng điểm phục vụ chung cho nền kinh tế... xây dựng một cơ sở hạ tầng thiết yếu ở nông thôn, miền núi, vùng sâu, vùng xa. Tăng tỷ lệ đầu tư cho nông thôn và nông nghiệp, xây dựng và nâng cao cơ sở hạ tầng”.

Phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn là giải pháp quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế xã hội nông thôn và nền nông nghiệp Việt Nam. Nghị quyết Đại hội Đảng đã xem xét đến vấn đề cơ sở hạ tầng nông thôn dưới góc độ kinh tế và coi hệ thống đường giao thông nông thôn là một trong những vấn đề nổi cộm. Phát triển giao thông nông thôn sẽ đảm bảo cho việc lưu thông hàng hoá một cách thông suốt, gắn người tiêu thụ với các cơ sở sản xuất nông thôn. Từ đó sẽ tạo điều kiện mở rộng thị trường cho nền kinh tế nông thôn. Nhờ đó đời sống của nông dân được cải thiện, chất lượng cuộc sống được nâng lên. Điều này là phù hợp với chương trình xóa đói giảm nghèo của Nhà nước, đây được coi là chương trình kinh tế xã hội quan trọng trong chiến lược phát triển nông thôn. Gắn xóa đói giảm nghèo với tăng trưởng kinh tế mà giải pháp chủ yếu là tập trung đầu tư cho cơ sở hạ tầng, trong đó phát triển giao thông nông thôn là một trọng điểm đầu tư.

Đảng và Nhà nước ta cũng đã xác định phát triển giao thông nông thôn là nền tảng cho việc công nghiệp hoá, hiện đại hoá nông thôn từ đó đóng góp phần vào công cuộc công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước.

Nhà nước chủ trương: Việc đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn được gắn chặt giữa các nguồn lực theo phương châm: Nhà nước đầu tư hỗ trợ, cộng đồng xã hội tham gia đầu tư, gắn chặt việc xây dựng với các chương trình khác.

Đảng và Nhà nước đã vạch rõ đường lối và quan điểm phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn như sau:

a. Quan điểm về chiến lược phát triển CSHT GTNT

Nhà nước thay đổi cơ cấu đầu tư tăng thêm tỷ lệ vốn đầu tư cho nông nghiệp, tăng gấp đôi so với tốc độ tăng trưởng của nông nghiệp vừa qua. Vì vậy trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn. Bởi vì khi chuyển sang sản xuất hàng hoá thì việc giao lưu, trao đổi hàng hoá trở nên cấp thiết, do vậy đòi hỏi phải có đường và đường tốt để vận chuyển nhanh với giá vận tải hạ mà vẫn đảm bảo hàng hoá không bị hỏng, giá thành hàng hoá giảm. Đó là điều cạnh tranh trên thị trường thế giới.

Thực tế, ở nước ta những năm gần đây đường xá mở đến đâu thì bến xe, chợ thị trấn, thị tứ mọc ra đến đó. Sự giao lưu hàng hoá đó phát triển là “cần” cho sự phát triển “cung” của sản xuất hàng hoá. Với ý nghĩa đó đầu tư và xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn phải trở thành chiến lược phát triển lâu dài, đầu tư lớn.

b. Quan điểm về tính hiệu quả trong đầu tư

Để phục vụ tình trạng đầu tư dàn đều như những năm trước đây, nhất là thời kỳ bao cấp, vốn đầu tư có tính chất cấp phát do địa phương nào, cơ

quan nào cũng tìm mọi cách để xin được vốn đầu tư, không tính đến hiệu quả.

Trong thời gian tới việc đầu tư xây dựng cơ bản trong nông nghiệp, trong đó có vấn đề xây dựng CSHT giao thông nông thôn phải được thực hiện theo những quy định nhất định, trước hết là phải có luận chứng kinh tế, có điều kiện tiếp nhận vốn đầu tư, người chủ công trình phải chịu trách nhiệm tổ chức quản lý sử dụng vốn đầu tư có hiệu quả.

c. Quan điểm đa dạng hoá các hình thái vốn đầu tư

Sử dụng nhiều nguồn vốn để đầu tư như vốn ngân sách cấp, vốn vay chung, vốn vay với lãi xuất thấp hoặc vốn vay không có lãi, huy động theo dạng phát hành trái phiếu có mục tiêu, huy động vốn theo dạng cổ phần đầu tư và từng công trình. Thực hiện một chiến lược vốn đầu tư xây dựng cơ bản chung cho nền kinh tế của đất nước và phát triển kinh tế nông thôn nói riêng.

d. Quan điểm xã hội hóa phát triển cơ sở hạ tầng GTNT

Giao thông nông thôn phát triển tạo điều kiện thúc đẩy sản xuất, giao lưu thành thị và nông thôn được mở rộng, nâng cao dân trí cho nhân dân khu vực nông thôn. Nên phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn là công việc không chỉ của riêng Chính phủ mà là công việc của toàn dân. Do đó, nguồn vốn để đầu tư phát triển GTNT phải được huy động từ nhiều nguồn như ngân sách TW, ngân sách địa phương, sự đóng góp của nhân dân và cả các doanh nghiệp, với phương châm “dân làm là chính, Nhà nước hỗ trợ một phần”.

2.2. Mục tiêu phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn:

Giao thông nông thôn phát triển sẽ góp phần tích cực thúc đẩy sự phát triển nông nghiệp, làm thay đổi bộ mặt nông thôn rút ngắn khoảng cách giữa

nông thôn với thành thị, giữa miền núi với đồng bằng về kinh tế, văn hoá, tạo điều kiện thuận lợi lưu thông hàng hoá do nông thôn làm ra đến nơi tiêu dùng trong nước và xuất khẩu.

a-Mục tiêu trước mắt của xây dựng giao thông nông thôn từ nay đến năm 2005 là:

+ Mở thông đường cho xe ô tô đến 390 trung tâm xã và cụm xã, đồng thời làm đường cho ngựa thồ và xe máy đến được 25 xã còn lại và phần đầu có 94,2% số xã có đường ô tô đến trung tâm xã.

+ Phần đầu mỗi năm nâng cấp mặt đường từ 5- 6% để đến năm 2005 hệ thống đường giao thông nông thôn đạt khoảng 40- 50% mặt đường bằng bê tông xi măng hoặc bê tông nhựa.

+ Từng bước xoá cầu “khi”, nâng cao chất lượng các công trình vượt sông và đảm bảo tính vĩnh cửu của nền, mặt đường và giao thông thông suốt liên tục. Xây dựng mới 5500 cái cầu/ 61000 m dài ở đồng bằng sông Cửu Long và một số vùng nông thôn khác.

b-Mục tiêu lâu dài phát triển giao thông nông thôn đến 2010:

Tất cả các tuyến đường huyện đều đạt tiêu chuẩn cấp 5, đường liên xã, đường xã đạt tiêu chuẩn giao thông nông thôn loại A và B

Nhựa hoá 40 - 50% các tuyến đường nông thôn, vùng Đồng bằng nhựa hoá tới 80%, khoảng 80% đường nông thôn có thể thông suốt 4 mùa

Củng cố và phát triển mạng lưới đường thôn xóm và giao thông nội đồng. Xây dựng cầu nông thôn mới cho toàn vùng Đồng bằng sông Cửu Long và một số vùng khác.

3. Mục tiêu và phương hướng đầu tư phát triển CSHT GTNT:

3.1. Mục tiêu huy động vốn phát triển CSHT GTNT.

Một trong những yếu tố quan trọng nhất để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông ở nông thôn là yếu tố vốn. Có vốn chúng ta mới có thể xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp, duy tu bảo dưỡng thường xuyên được các công trình giao thông nông thôn. Để thực hiện công cuộc công nghiệp hoá nông thôn và để đạt được các mục tiêu chiến lược phát triển giao thông nông thôn, dự tính nhu cầu vốn đến năm 2010 cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn sẽ phân bổ như sau:

Bảng 15 : Dự tính yêu cầu đầu tư CSht gtnt kế hoạch 2001- 2010

	2001-2005 (tỷ đồng)	Bình quân/năm (tỷ đồng/năm)	Tỷ lệ (%)	2001- 2010 (tỷ đồng)
Nhà nước hỗ trợ	3290	658	42	5040
Trong đó:				
+TW	1252	250	16	1440
+Địa phương	2038	408	26	3600
Nhân dân đóng góp	4572	914	58	7000
Tổng cộng	7862	1572	100	10000-12000

Nguồn: Bộ Giao thông vận tải

Trong giai đoạn 2001- 2010, muốn đạt được mục tiêu của ngành nông nghiệp và nông thôn trước tiên chúng ta cần phải phát triển hệ thống CSHT tiến lên một bước. Theo nguồn thông tin tạp chí Tài chính để đáp ứng được nhu cầu này thì: hệ số ICOR yêu cầu đảm bảo tỷ lệ đầu tư cho nông nghiệp không dưới 23% GDP. Vì vậy, Nhà nước không những phải dành một tỷ lệ 23% vốn ngân sách Nhà nước cho nông nghiệp và nông thôn mà Nhà nước cần phải có chính sách huy động vốn đầu tư thích hợp từ khu vực ngoài quốc doanh và từ nước ngoài. Trong đó vốn đầu tư dành cho hạ tầng nông

thôn chiếm trên 50% đặc biệt là dành cho các công trình hạ tầng, điện, giao thông... Theo trung tâm nghiên cứu phát triển nông thôn thuộc Bộ Xây dựng, vốn đầu tư để phát triển các công trình thủy lợi, giao thông, điện nông thôn cần khoảng 45000 tỷ đồng đến 80000 tỷ đồng.

Trong các mục tiêu về cơ sở hạ tầng, mục tiêu về vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn là: Để xây dựng mới giao thông từ huyện đến xã (các xã chưa có đường ô tô đến trung tâm xã), duy tu nâng cấp chất lượng đường cấp huyện, cấp xã, xây dựng và cải tạo hàng ngàn cầu cống, thực hiện tốt 100% số xã có đường ô tô thì chúng ta cần một lượng vốn từ 10.000 đến 12.000 tỷ đồng.

3.2. Phương hướng đầu tư phát triển CSHT GTNT.

a. Quy hoạch mạng lưới đường giao thông nông thôn

Hệ thống đường bộ bất cứ vùng nào cũng gồm các tuyến đường được phân làm nhiều cấp, tạo nên một mạng lưới. Các đường tiếp cận cơ bản từ các trung tâm xã chỉ là một bộ phận mạng lưới đường nông thôn. Việc hoàn thành chương trình quốc gia về đường tiếp cận cơ bản bằng cách đầu tư cho các tuyến đường cấp cao hơn và thấp hơn của mạng lưới các đường tỉnh, các đường xã và nội xã, sẽ đáp ứng hơn các nhu cầu tiếp cận nông thôn. Việc hoàn thành chương trình cũng sẽ đảm bảo toàn bộ lợi ích tiềm tàng của việc tạo các tuyến đường tiếp cận từ trung tâm xã đến trung tâm huyện như lưu lượng giao thông tăng lên trên các tuyến đường tiếp cận cơ bản. Đối với nhiều xã, việc đến trung tâm huyện phải đi qua đường tiếp cận cơ bản, rồi sau đó được nối với đường tỉnh. Một số tuyến đường cấp cao hơn có đường tiếp cận cơ bản nối tới này ở trong tình trạng xấu hoặc chưa được nâng cấp, cần phải tiếp tục đầu tư cho khôi phục và nâng cấp nhằm mang lại khả năng tiếp cận liên tục với trung tâm huyện trong mọi điều kiện thời tiết. Việc quy hoạch và thực thi các nguồn vốn đầu tư này cần phải kết hợp với việc khôi

phục các đường tiếp cận cơ bản nhằm đạt được sự nối tiếp trọn vẹn từ các trung tâm xã.

Người dân nông thôn nhấn mạnh tới sự cần thiết phải cải thiện các tuyến nối tới các cơ sở xã, phải đem lại khả năng tiếp cận các tuyến tới các cơ sở xã như chợ chính, các trường cấp III hay các xưởng xay xát lúa tại một vài xã, chứ không phải tất cả các xã.

b. Sử dụng có hiệu quả các nguồn lực khan hiếm.

Khả năng sẵn có về các nguồn vốn cho đầu tư phát triển mạng lưới đường nông thôn từ nguồn vốn của Chính phủ, vốn của các tài trợ cho đến những đóng góp của nhân dân sẽ tiếp tục bị hạn chế do còn nhiều nhu cầu khác. Điều quan trọng là những nguồn vốn khan hiếm này cần được sử dụng có hiệu quả nhằm đáp ứng các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội và giảm bớt đói nghèo trên toàn quốc.

Nhu cầu đầu tư thay đổi đáng kể giữa các tỉnh, các huyện trong một tỉnh do có sự khác biệt lớn về quy mô, mức độ phát triển và tình trạng của mạng lưới đường nông thôn trên cả nước. Các nguồn vốn quốc gia do Trung ương cấp được dành cho các vùng sâu, xa và nghèo đói, nhưng đối với các nguồn vốn trực tiếp của các tài trợ, chính phủ Việt Nam lại có khuynh hướng muốn phân chia đồng đều cho các tỉnh, mà điều này vừa không công bằng, vừa không hiệu quả. Các nguồn vốn phân bổ cho các tỉnh và huyện cần phải căn cứ vào nhu cầu ưu tiên đầu tư cho đường nông thôn, có xét đến các lợi ích đem lại cho người dân và cho quá trình phát triển kinh tế. Điều này đòi hỏi Nhà nước phải tiếp tục giám sát đường nông thôn trên cả nước.

Điều được xem như thích hợp là ưu tiên đầu tư quốc gia phải giành chop phát triển mạng lưới đường nông thôn xuống các trung tâm xã với chi phí tối thiểu đạt tiêu chuẩn có thể bảo dưỡng trong mọi điều kiện thời tiết.

Việc đầu tư với chi phí tối thiểu cho 1Km cho nâng cấp hay khôi phục các đường nông thôn sẽ làm tăng tối đa tổng chiều dài các tuyến đường tiếp cận đi lại được trong mọi điều kiện thời tiết được xây dựng trên cả nước và có tác động lớn nhất đến số lượng người dân nông thôn kể cả người dân nông thôn nghèo.

Việc áp dụng một chính sách chung về nâng cấp các đường nông thôn lên các tiêu chuẩn nông thôn cao hơn và tốn kém hơn (như rải nhựa) chắc chắn sẽ làm giảm đáng kể chiều dài của mạng lưới đường nông thôn có thể đi lại trong mọi điều kiện thời tiết. Trong giai đoạn trước mắt, việc nâng cấp các tuyến đường nông thôn nhằm đem lại mức độ phục vụ cao hơn bằng cách đầu tư thêm cho dải nhựa, làm mặt đường phải lưu ý tập chung vào các tuyến đường nông thôn giữ vai trò quan trọng về kinh tế và có lưu lượng xe lớn-nơi mà việc đầu tư căn cứ vào các điều kiện kinh tế và chi phí cho toàn bộ quãng đời con đường. Trong giai đoạn lâu dài, do nhu cầu về các đường tiếp cận đi lại được trong mọi điều kiện thời tiết được đáp ứng ngày càng tăng nên tỷ lệ các nguồn lực giàng cho nâng cấp có thể tăng lên.

Cải thiện khả năng tiếp cận nội xã và liên xã thông qua các đầu tư

Có chi phí thấp có thể nang lại hiệu quả cao. Một số nhận định đã chỉ ra rằng:

- Nhu cầu chính là xây dựng các công trình thoát nước ngang đường nhỏ để khắc phục các trở ngại hoặc khó khăn trong việc đi lại trong và giữa xã.

- Một số nhu cầu về tiếp cận nội xã không đòi hỏi phải có đường hoàn toàn để cho xe cơ giới có thể đi lại. Việc cải tạo sơ bộ cơ sở hạ tầng giao thông cấp thấp hơn (như đường nhỏ và đường mòn), bao gồm cả việc xây

dựng cầu có chi phí thấp, nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc đi bộ và đi lại của các phương tiện có tốc độ thấp sẽ đem lại mức tiếp cận hiệu quả.

c. Tiến hành đầu tư với chi phí thấp có khó khăn trong việc đi bộ và sử dụng xúc vật thô trong xã, đặc biệt là trong mùa mưa.

ở các vùng có xu hướng bị ngập lụt thường xuyên, kể cả lũ, các tuyến đường nông thôn phải được thiết kế và xây dựng sao cho có thể chống trôi được với các dòng nước và các mức nước ngập theo mùa dự kiến. Nếu việc này không được thực hiện, thì vốn đầu tư lớn cho khôi phục và nâng cấp đường sẽ nhanh chóng bị mất đi do lũ lụt phá huỷ mặt đường, nền đường và các công trình thoát nước ngang đường.

ở một số nước khác trong vùng có xu hướng bị ngập lụt, các tuyến đường nông thôn tương đương với các tuyến đường tiếp cận cơ bản ở Việt Nam được thiết kế để chống trôi với các mức lũ cao trong vòng 10 năm trở lại. Điều này đòi hỏi quan tâm đặc biệt thiết kế kỹ thuật để đạt độ cao của đường trên mức lũ về và đảm bảo công suất thoát dòng tương xứng cho các công trình thoát nước ngang.

Vận tải đường sông chiếm một vị trí quan trọng tại các vùng ven sông ở nông thôn đặc biệt là ở đồng bằng sông Cửu Long. Đường sông nội địa là nguồn cơ sở hạ tầng sẵn có để vận chuyển hành khách và hàng hoá ở những vùng mà việc xây dựng đường tương đối tốn kém. Có thể khai thác nguồn tài nguyên này do đó làm giảm nhu cầu đầu tư cho đường bộ bằng cách hoà nhập đường sông các địa phương vào quá trình phát triển mạng lưới đường nông thôn như:

- Xem xét khả năng tiếp cận mà đường sông đã đem lại khi lập quy hoạch và dành ưu tiên các nguồn vốn đầu tư cho đường nông thôn.

- Đầu tư có hạn cho các công trình trên đất liền phục vụ cho việc chuyển tải giữa đường sông và đường bộ.

II. Dự báo khả năng huy động vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn:

1- Huy động từ nguồn vốn đầu tư của Nhà nước

Những năm gần đây, vốn đầu tư của Nhà nước cho nông nghiệp - nông thôn và giao thông nông thôn nói riêng tuy giảm về tỷ trọng song lại tăng về khối lượng. Nguồn vốn này là lực lượng cơ bản chủ yếu để phát triển cho cơ sở hạ tầng GTNT, đặc biệt là giao thông vùng sâu, vùng xa, vùng đặc biệt khó khăn.

Trong những năm tới, với tốc độ phát triển kinh tế 7- 7.5% năm, ngân sách Nhà nước dành cho các đầu tư cho toàn xã hội tăng lên tất yếu vốn đầu tư cho CSHT GTNT cũng tăng lên. Giai đoạn từ nay đến năm 2010 Nhà nước có khả năng đầu tư cho CSHTNT khoảng 12- 15% vốn đầu tư của ngân sách, trong đó dành 40% số vốn đầu tư này vào công trình giao thông. Lượng vốn này đáp ứng được phần nào nhu cầu vốn cần huy động để phát triển các công trình giao thông quan trọng mang tính xã hội cao.

2- Huy động nguồn vốn trong dân

Khu vực nông thôn nước ta nhìn chung có nền kinh tế lạc hậu, người dân rất mong muốn có một hệ thống cơ sở hạ tầng, đặc biệt là có một mạng lưới giao thông lưu thông thuận tiện để mở rộng thị trường, giao lưu văn hoá... để từ đó nâng cao đời sống, giảm sự khác biệt mọi mặt giữa nông thôn và thành thị. Mấy năm qua thực hiện mong muốn này, nhân dân nông thôn đã tích cực tham gia thực hiện chương trình đầu tư theo phương châm: “Trung ương và địa phương cùng làm, Nhà nước và nhân dân cùng góp sức”. Họ đã góp sức người, sức của để cùng với các nguồn vốn khác xây

dựng và cải tạo mạng lưới giao thông của khu vực mình. Tiền của và ngày công lao động của người dân ở đây chiếm tỷ lệ khá lớn cho đầu tư phát triển giao thông đường làng xã của vùng, trong đó chủ yếu là ngày công lao động.

Nguồn vốn huy động được bằng sự đóng góp của nhân dân nông thôn được sử dụng để nâng cấp các tuyến đường xã, thôn, tuy nhiên trong những năm trước mắt nguồn vốn này chưa thể huy động được nhiều. Dự tính trong thời gian tới nguồn vốn này đáp ứng 45- 60% tổng nhu cầu vốn đầu tư cho phát triển giao thông nông thôn.

Mặt khác, từ thực trạng huy động nguồn vốn đóng góp của nhân dân đã cho thấy vai trò của nguồn vốn này là hết sức quan trọng trong các hình thức BOT, BT chưa mạnh tại các địa phương. Để trong thời gian tới nguồn vốn huy động trong dân chiếm khoảng 50% tổng số vốn đầu tư thì cần phải quan tâm phát triển các hình thức BOT, BT để thu hút các nguồn vốn của các doanh nghiệp tư nhân vào phát triển cơ sở hạ tầng nói chung và cho mạng lưới giao thông nông thôn nói riêng.

3. Dự báo khả năng thu hút vốn đầu tư nước ngoài

Sau khi có luật đầu tư nước ngoài (1998), nguồn vốn nước ngoài đầu tư vào nền kinh tế Việt Nam ngày càng tăng nhanh nhưng do hạn chế của khu vực nông thôn nên lượng vốn này dành cho phát triển giao thông rất ít và đa số là vốn từ nguồn ODA với tính chất hỗ trợ phát triển, được sử dụng để nâng cấp đường giao thông cho các tỉnh theo chương trình chung của cả nước.

Trong giai đoạn hiện nay, nhu cầu đầu tư cho phát triển mạng lưới giao thông đòi hỏi một lượng vốn rất lớn. Nguồn vốn trong nước là rất hạn hẹp mặc dù đã có nhiều hình thức huy động, nên muốn phát triển mạng lưới giao thông một cách nhanh chóng theo hướng ưu tiên đi trước một bước, tạo tiền

đề cho việc phát triển kinh tế- xã hội thì phải tìm mọi biện pháp thu hút các nguồn vốn đầu tư nước ngoài- Đây là một nguồn hết sức quan trọng và cần thiết. Ước tính trong giai đoạn 2001- 2010 nguồn vốn nước ngoài thu hút được chiếm khoảng 10- 13% tổng nguồn vốn đầu tư vào giao thông nông thôn.

3.1. Vốn viện trợ phát triển chính thức (ODA)

ODA là các khoản viện trợ bao gồm viện trợ không hoàn lại và cho vay ưu đãi (gồm cho vay không lãi suất và cho vay với lãi suất ưu đãi) tùy thuộc mục tiêu vay và mức vay, thời hạn vay dài (25 năm đến 40 năm) để giảm gánh nặng nợ, có thời gian ân hạn để nước tiếp nhận có thời gian phát huy hiệu quả vốn vay tạo điều kiện trả nợ. Viện trợ có hai dạng chủ yếu là viện trợ kỹ thuật (cung cấp chuyên gia) và viện trợ vốn (các hàng hoá hoặc tiền vốn nhằm thực hiện các mục tiêu khác nhau). Vốn ODA của các nước công nghiệp phát triển dành ra 0,7% GDP để viện trợ cho các nước đang phát triển và chủ yếu là các dự án giao thông vận tải, giao thông nông thôn, giáo dục, y tế...

Trong những năm gần đây, các nguồn vốn ODA đầu tư vào giao thông nông thôn nước ta với khối lượng còn hạn chế. Đây là nguồn vốn quan trọng nhất trong các nguồn vốn nước ngoài đối với phát triển giao thông nông thôn. Dự kiến trong giai đoạn 2001- 2010 nguồn này đáp ứng khoảng 6% tổng nhu cầu vốn đầu tư.

3.2. Viện trợ của các tổ chức phi Chính phủ (NGO)

Viện trợ NGO đều là các viện trợ không hoàn lại. Hiện nay, viện trợ của NGO ở Việt Nam cũng đang có những thay đổi: Trước đây, NGO chủ yếu là viện trợ vật chất đáp ứng nhu cầu nhân đạo như thuốc men, lương thực cho các vùng bị thiên tai, lũ lụt,... Hiện nay loại viện trợ này bao gồm

cả các chương trình viện trợ phát triển với mục tiêu dài hạn, trong đó có dành cho phát triển giao thông vận tải nói chung và giao thông nông thôn nói riêng.

Nguồn vốn viện trợ của NGO cho phát triển CSHT GTNT chỉ chủ yếu tập trung ở các vùng khó khăn đặc biệt và chỉ đóng góp một phần chứ không nhiều. Song việc thu hút nguồn vốn này cho phát triển giao thông nông thôn là rất cần thiết vì vốn đầu tư cho lĩnh vực này đòi hỏi rất lớn nên tận dụng được bất kỳ nguồn vốn nào dù ít hay nhiều đều làm giảm gánh nặng tài chính cho Chính phủ.

3.3. Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)

Những năm gần đây lĩnh vực xây dựng CSHT ở Việt Nam xuất hiện phương thức đầu tư mới, đó là phương thức xây dựng- vận hành- chuyển giao (BOT), xây dựng- chuyển giao vận hành (BTO), xây dựng- chuyển giao (BT). Luật đầu tư nước ngoài đã cho phép các nhà đầu tư nước ngoài đầu tư vào phát triển CSHT GTNT.

Dự kiến trong giai đoạn 2001- 2010 nguồn vốn này sẽ đáp ứng khoảng 3- 5% tổng nhu cầu vốn cho phát triển giao thông nông thôn.

Như vậy, từ thực tiễn cho thấy vốn đầu tư cho phát triển CSHT GTNT chủ yếu là nguồn do dân đóng góp, vốn ngân sách là cơ bản và nguồn vốn từ nước ngoài là quan trọng. Với các dự báo trên đây, nó sẽ là các cơ sở để lập các dự án đầu tư phát triển CSHT GTNT và mỗi địa phương cần cố gắng phát huy mọi tiềm năng sẵn có và mở rộng mối quan hệ nhằm thu hút được các nguồn vốn đó để phát triển giao thông, từ đó phát triển kinh tế – xã hội, nâng cao đời sống nhân dân.

Qua dự báo khả năng huy động vốn cho phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn, chúng ta thấy rằng vốn có thể huy động chỉ đáp ứng

khoảng 87 – 97% nhu cầu. Với nhu cầu vốn đầu tư cho cơ sở giao thông nông thôn từ 10000 – 12000 tỷ đồng trong giai đoạn từ nay đến năm 2010, đòi hỏi Nhà nước và các cấp chính quyền cần huy động tối đa nguồn vốn từ ngân sách Nhà nước, ngân sách địa phương cũng như huy động từ nguồn đóng góp từ nhân dân. phần còn thiếu có thể huy động từ các tổ chức nước ngoài hay từ vốn vay tín dụng.

III. Một số giải pháp cơ bản nâng cao đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn

Cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn là một bộ phận quan trọng trong hệ thống giao thông vận tải quốc gia. Cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn tạo động lực phát triển kinh tế- xã hội và ngược lại giao thông chậm phát triển sẽ là trở ngại lớn tạo ra sự trì trệ trong nhiệm vụ phát triển nông thôn, cũng như thực hiện chủ trương chính sách của Nhà nước trong khu vực nông thôn. Trong điều kiện hiện nay, vốn đầu tư cho giao thông nông thôn là rất hạn chế. Do vậy, để nâng cao đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn cần thực hiện một số giải pháp cơ bản sau.

1- Giải pháp huy động tối đa nguồn vốn.

Đây là một trong những giải pháp then chốt nhất để đảm bảo cho sự phát triển của cơ sở hạ tầng GTNT hiện nay. Bởi vì, như những phân tích thực hiện ở phần trên cho thấy tình trạng thiếu hụt nghiêm trọng vốn đầu tư đang là trở lực và thách thức rất lớn đối với sự phát triển của nó. Vấn đề đặt ra là: Nguồn vốn cần huy động ở đâu và làm thế nào để có thể huy động tối đa các nguồn vốn đầu tư cho phát triển CSHT GTNT?.

Vấn đề này hiện đang được thảo luận rộng rãi trên nhiều phương tiện khác nhau. Có ý kiến nhấn mạnh đến sự cần thiết phải tăng cường thu hút vốn đầu tư nước ngoài và vai trò quan trọng của nó trong việc tạo lập mạng

lưới CSHT nông nghiệp nông thôn nói chung cũng như CSHT giao thông nông thôn nói riêng. Ngược lại, cũng có nhiều ý kiến cho rằng nhấn mạnh đến “Tính chất quyết định của nguồn vốn trong nước”, và cho rằng Việt Nam cần hướng những nỗ lực vào “huy động vốn trong nước để xây dựng CSHT GTNT hơn là tìm từ bên ngoài”.

Trong điều kiện nước ta hiện nay, do nhu cầu vốn đầu tư cho nền kinh tế quốc dân nói chung và cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn đều đòi hỏi rất lớn và một cách bức xúc nên cần phải có quan điểm tổng hợp và chính sách nhất quán về huy động vốn đầu tư. Trong đó, cần có những thể chế và chính sách phù hợp để khuyến khích, động viên mọi nguồn vốn, dưới nhiều hình thức khác nhau của các tổ chức, đơn vị và các cá nhân thuộc mọi thành phần và lực lượng kinh tế, xã hội kể cả trong nước, ngoài nước và của các tổ chức quốc tế khác. Cần huy động tối đa nguồn vốn trong nước đồng thời với việc mở rộng thu hút vốn đầu tư nước ngoài.

Theo đó, các giải pháp huy động vốn đầu tư CSHT GTNT có thể và cần hướng tới việc giải quyết những vấn đề sau

1.1-Tăng cường vốn đầu tư trực tiếp từ Ngân sách Nhà nước (Bao gồm cả ngân sách Trung ương, địa phương và cơ sở) cho việc tạo lập và phát triển GTNT.

Kinh nghiệm ở phần lớn các nước, đặc biệt là ở các nước công nghiệp phát triển đều cho thấy vị trí và tầm quan trọng hàng đầu của vốn đầu tư ngân sách với sự phát triển của lĩnh vực này và nó thường chiếm một tỷ lệ rất cao. Đầu tư cao độ của chính phủ Nhật cho cơ sở hạ tầng nông nghiệp nông thôn và đặc biệt là cơ sở hạ tầng giao thông trong nhiều thập kỷ sau chiến tranh là một ví dụ thực tế điển hình.

Tại nước ta, đầu tư ngân sách Nhà nước cho CSHT GTNT trong thời gian qua còn hạn chế, chỉ chiếm khoảng 23% vốn phát triển GTNT. Do vậy, cần phải tăng cường hơn nữa đầu tư ngân sách cho CSHT. Đây là nguồn quan trọng đảm bảo sự phát triển của nó. Song ở đây cũng cần ớc sự phân cấp giữa ngân sách địa phương, ngân sách Trung ương và cơ sở. Trong đó, vốn ngân sách TW cần hỗ trợ tập trung đầu tư cao các tuyến đường mà điều kiện kinh tế- xã hội lạc hậu hay các địa phương có vị trí chiến lược về quốc phòng, an ninh... Ngân sách địa phương cần tập trung cho các hệ thống, công trình đầu mối của địa phương và hỗ trợ nhiều hơn cho quy hoạch, mở rộng, nâng cấp bảo dưỡng mạng lưới GTNT thôn, xã, ấp...

Vấn đề quan trọng là ở chỗ, Nhà nước cần có chính sách phù hợp động viên các nguồn thu cho ngân sách địa phương, cơ sở và dành một tỷ lệ thoả đáng các nguồn thu này để đầu tư cho giao thông nông thôn tại chỗ.

Đối với các vùng kinh tế hàng hoá phát triển Nhà nước có thể huy động một tỷ lệ nhất định trong lợi nhuận của các sản xuất, thu mua, chế biến và xuất khẩu để hỗ trợ đầu tư trở lại cho CSHT GTNT ở địa phương. Đối với những vùng trọng điểm khó khăn, vốn đầu tư ngân sách có thể được thực hiện trực tiếp đến mỗi hệ thống đường, các công trình cầu cống... hoặc gián tiếp thông qua các dự án, chương trình phát triển kinh tế- xã hội nói chung.

Có thể nói, đây là một giải pháp có tính chiến lược trong phát triển nông thôn nói chung và CSHT GTNT nói riêng trong thời gian tới. Đầu tư của Nhà nước có ý nghĩa tạo lập cơ sở, hình thành đòn bẩy cho một tiến trình phát triển mới ở nông thôn. Điều đặc biệt là những đầu tư đó làm nòng cốt trong việc thay đổi về chất trong phương thức phát triển CSHT GTNT trong điều kiện phát triển mới.

1.2- Giải pháp huy động nguồn lực trong dân:

Xét tổng thể giải pháp huy động nguồn lực trong dân, trong thời gian qua để phát triển GTNT là nằm trong khuôn khổ hệ thống tài chính của nền kinh tế xã hội chậm phát triển. Đó là cách tạo ra nguồn tài chính và sử dụng nguồn lực tại chỗ để xây dựng các cơ sở hạ tầng tại chỗ, giải pháp này ở từng mức nào đó nhất định có tác dụng tích cực. Tuy nhiên mức độ tham gia của giải pháp này trong việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn thời gian qua bị thu hẹp, tỷ lệ giải pháp này khoảng 50% tổng kinh phí đầu tư. Điều này chứng tỏ vị trí và tầm quan trọng của giải pháp huy động nguồn lực trong dân giảm đi đáng kể.

Trong điều kiện nền kinh tế còn kém phát triển, nguồn vốn đầu tư trong những năm tới cho phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn từ phía nền KH-XH và từ phía nước còn hạn chế, mặt khác nguồn nhân lực trong nông thôn khá dồi dào, nhất là lao động nông còn dư thừa nhiều. Do đó huy động nguồn lực trong dân ở một chừng mực nào đó cho phát triển CSHT GTNT là cần thiết.

***Mặt tài chính**

Để việc huy động nguồn tài chính trong dân cần thực hiện :

Một là việc huy động của cộng đồng thôn xóm hay của xã cũng đều phải dựa trên căn bản những quy định mang tính chất nhà nước, tức trong khuôn khổ pháp lý.

Hai là việc huy động xây dựng mạng lưới giao thông trong phạm vi xã là thuộc cộng đồng làng xã, vì thế những dự án xây dựng cũng như việc huy động tiền vốn và vật chất phải được bàn bạc dân chủ trong dân, trong các tổ chức xã hội, trong đảng bộ và trong HĐND. Đồng thời mọi hoạt động, xây dựng phải được công khai, minh bạch.

Ba là việc xây dựng hạ tầng giao thông ở nông thôn phải tuân theo trình tự và thủ tục xây dựng do Nhà nước ban hành. Nhất thiết phải có quy hoạch, thiết kế, luận chứng kinh tế – kỹ thuật. Để tránh tình trạng “vừa thối còi vừa đá bóng”. Trong tổ chức xây dựng, nhất thiết phải thành lập ban quản lý dự án, xây dựng tách khỏi UBND với tư cách là chủ đầu tư và được đặt dưới sự kiểm soát của HĐND, UBND.

*Huy động nguồn nhân lực trong dân:

Cùng với các chính sách, giải pháp vốn đầu tư trên đây thì việc đổi mới chính sách huy động và sử dụng nhân lực cho phát triển CSHT GTNT cũng là một trong những vấn đề quan trọng và cần thiết.

Thực tế cho thấy hàng năm có tới hàng chục triệu ngày công lao động được huy động và sử dụng vào mục đích tạo lập và phát triển các công trình CSHT GTNT. Tuy nhiên phần lớn lực lượng lao động này được thực hiện dưới các hình thức đóng góp trực tiếp, tại chỗ như: lao động nghĩa vụ, lao động công ích ... Đó là các hình thức mang nặng tính hành chính, bắt buộc và mang tính bình quân theo quyết định của mỗi địa phương, mỗi cơ sở....

Để cho sự góp sức của nhân dân thực sự mang lại hiệu quả trong giai đoạn hiện nay cần:

+ Khuyến khích và coi trọng hơn nữa các hình thức động viên, đóng góp lao động tự nguyện của dân cư và các tổ chức KT-XH khác ở nông thôn, tạo ra ý thức trách nhiệm có tính tự giác, tính văn hoá ở cộng đồng với việc xây dựng và phát triển GTNT.

+ Mở rộng các hình thức huy động và sử dụng lao động theo cơ chế thị trường như: Thầu khoán, thuê hoặc hợp đồng nhân công... ở đây lao động sử dụng cho CSHT cần được quan niệm giống như lao động hoạt động trong các lĩnh vực sản xuất kinh doanh khác. Điều đó sẽ đảm bảo tính bình đẳng

về lợi ích và thu nhập của người lao động, đồng thời cũng phù hợp với cơ chế đấu thầu các dự án đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng nông thôn.

+ Cần gắn chính sách huy động nhân lực đầu tư cho CSHT GTNT theo cơ chế thị trường với chính sách tạo công ăn việc làm tại chỗ ở nông thôn, coi xây dựng và phát triển GTNT là đối tượng trực tiếp tạo ra việc làm và thu nhập cho một bộ phận nhất định dân cư nông thôn.

1.3- Nhà nước cần mở rộng các hình thức huy động vốn khác nhau như phát hành công trái, kỳ phiếu, trái phiếu, xổ số kiến thiết... để đầu tư cho CSHT GTNT.

Đây là giải pháp không mới song trong điều kiện thiếu vốn nghiêm trọng hiện nay thì nếu thực hiện tốt giải pháp này vẫn sẽ phát huy hiệu quả rất cao. Theo đó, có thể phát hành công trái hoặc xổ số trực tiếp theo từng hệ thống hay công trình nhất định: nhất là đối với những công trình giao thông trọng điểm, đầu tư có ý nghĩa liên huyện hoặc các trục đường nối với đường tỉnh. Tiến hành tăng lãi suất công trái để khuyến khích nhân dân mua từ đó sẽ bổ sung một lượng vốn phục vụ phát triển CSHT GTNT.

1.4. Tranh thủ vốn đầu tư nước ngoài, mở rộng các hình thức liên doanh, hợp tác đầu tư.

Trong những năm gần đây, trong tổng số vốn đầu tư nước ngoài nói chung thì tỷ lệ đầu tư vào nông nghiệp - lâm nghiệp - ngư nghiệp chỉ chiếm 8,7%, phần lớn là các dự án và chương trình đầu tư quy mô nhỏ. Vốn đầu tư nước ngoài cho giao thông ở khu vực này hầu như chưa đáng kể. Do vậy hiện nay và trong thời gian tới Nhà nước cần có chính sách và giải pháp thích hợp hơn nữa để khuyến khích, tăng cường đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn kể cả vốn vay, viện trợ của chính phủ cũng như nguồn tài trợ của các tổ chức phi chính phủ và hợp tác đầu tư của các kinh doanh...

Một giải pháp chiến lược và đồng bộ để huy động tối đa các nguồn vốn đầu tư như trên là cần thiết. Song các giải pháp trên phải gắn liền với những biện pháp hữu hiệu trong quản lý và sử dụng các nguồn vốn thì mới có thể đem lại kết quả và hiệu quả đích thực.

1.5. Tăng cường hiệu quả sử dụng vốn đầu tư.

Vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn đã ít lại đầu tư phân tán dàn trải, không tập trung vào các công trình trọng điểm, vùng trọng điểm, hiệu quả đầu tư thấp gây thất thoát lãng phí, điều này làm giảm tính hấp dẫn đối với các đầu tư bỏ vốn vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn.

Vì vậy cần có những biện pháp tích cực hơn nữa trong việc cấp vốn đầu tư cho CSHT GTNT.

Tích cực khai thác, ngân sách từ ngân sách TW, ngân sách địa phương, tiềm năng to lớn của nhân dân của các tài trợ quốc tế, doanh nghiệp trong nước, kiều bào ta ở nước ngoài. Khuyến khích các thành phần kinh tế đầu tư thu hồi vốn (BOT) nếu được nhân dân địa phương chấp nhận.

Xây dựng các công trình phát triển CSHT giao thông nông thôn đến năm 2010 và chia từng giai đoạn để thực hiện theo nguyên tắc: Vùng sản xuất hàng hoá tập trung cao, thuận lợi ưu tiên trước; Đầu tư phải đồng bộ và kết hợp với các nguồn của địa phương, của dân và các nguồn khác; Nghiên cứu đầy đủ và chi tiết quy hoạch và phát triển kinh tế tổng thể từng tiểu vùng nông thôn và công khai hoá các quy hoạch đó cho toàn dân ở những vùng đó và những vùng khác biết để cùng tham gia thực hiện bằng nguồn vốn tự có.

Tạo thêm nguồn lực bằng việc dành một phần vốn sự nghiệp kinh tế đường bộ và các vật tư tồn kho, đàm cầu tháo gỡ từ các cầu cũ, để hỗ trợ

xây dựng các công trình này. Nguồn lực của Bộ Giao thông vận tải nhằm đào tạo cán bộ xã làm giao thông, hỗ trợ nhựa đường dầm cầu, các trang thiết bị loại vừa và nhỏ. Đưa các chương trình mục tiêu quốc gia vào các xã đặc biệt khó khăn, trong đó tỷ trọng đầu tư cho giao thông nông thôn miền núi rất lớn, chiếm 70 - 80% nguồn lực của địa phương gồm ngân sách tỉnh, huyện, xã và đóng góp của nhân dân. Đồng thời tranh thủ nguồn viện trợ của nước ngoài để xây dựng giao thông nông ở địa phương. Có định hình các dạng cầu phù hợp phục vụ vùng núi, vùng sâu, vùng xa như cầu treo, cầu dây văng, dầm cầu, sử dụng vật liệu tại chỗ... nhà nước hỗ trợ vật liệu kỹ thuật như sắt, thép, xi măng, nhựa đường, thuốc nổ và thiết bị làm đường như máy xúc, máy ủi, xe ben cho 1000 xã thuộc 91 huyện. Ngoài ra, các xã huyện cần tiến hành lập các quỹ đầu tư phát triển CSHT GTNT.

2- Giải pháp nâng cao tổ chức quản lý các dự án đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn.

Quản lý giao thông nông thôn là một bộ phận quan trọng của công tác quản lý Nhà nước về giao thông vận tải. Nếu công tác quản lý giao thông không làm tốt sẽ gây ra lãng phí rất lớn, các công trình giao thông xuống cấp rất nhanh như thực trạng giao thông nông thôn của nước ta hiện nay. Do đó, công tác quản lý và tổ chức phải được xuyên suốt từ Trung ương đến địa phương.

2.1. Về tổ chức

a. Bộ Giao thông vận tải.

Dựa báo Ngân sách TW phân bổ cho giao thông nông thôn, phối hợp với các Sở cân đối từng địa bàn, từng tỉnh theo quy hoạch phát triển toàn quốc và từng vùng lãnh thổ.

Hoàn thiện xây dựng các cơ chế, chính sách, quy phạm các tiêu chuẩn định mức kinh tế - kỹ thuật giao thông nông thôn

Phối hợp với các địa phương tổ chức đào tạo và đào tạo lại lực lượng cán bộ quản lý kinh tế, kỹ thuật giao thông nông thôn

Tổ chức quản lý kỹ thuật, quản lý an toàn giao thông vận tải trên địa bàn nông thôn.

b. Cấp tỉnh và các thành phố trực thuộc Trung ương

Đây là cấp quản lý toàn diện các hoạt động giao thông nông thôn, nguồn vốn Trung ương và Bộ Giao thông vận tải cấp, ban hành các thông tư chỉ thị, cụ thể hoá chính sách nước để thực thi trên địa bàn.

Sở giao thông là cơ quan quản lý chuyên ngành, làm tham mưu trực tiếp về quy hoạch và kế hoạch phát triển giao thông nông thôn, sử dụng các nguồn vốn do tỉnh và Trung ương tài trợ. Sở tổ chức quản lý kỹ thuật, an toàn giao thông, kiểm tra, giám sát việc thực hiện chính sách và phát triển các nhân tố mới trong phong trào để nhân rộng và động viên khen thưởng.

c. Cấp huyện

Cấp huyện quản lý trực tiếp mạng lưới giao thông nông thôn gồm đường từ huyện về các xã, đường liên xã, đường do xã và đường từ huyện về các xã, thôn tự làm cũng như mạng lưới đường sông, kênh rạch địa phương.

Ủy ban nhân dân huyện chủ trì việc huy động tại chỗ, các nguồn vốn của nhân dân cũng như sự đóng góp kinh phí của các đơn vị đóng trên địa bàn để xây dựng và bảo dưỡng hệ thống giao thông tại địa phương

Mỗi huyện cần một bộ phận chuyên trách về giao thông nằm trong phòng quản lý công trình hạ tầng cơ sở, am hiểu sâu về kỹ thuật xây dựng và sửa chữa đường nông thôn; nắm vững các chính sách về giao thông, hướng dẫn địa phương trong việc tổ chức thực hiện và giám sát, kiểm tra.

Mỗi huyện phải có một đội chuyên trách lo việc xây dựng, duy tu mạng lưới cơ sở hạ tầng giao thông hoặc sử dụng các thành phần kinh tế theo chế độ hợp đồng giao khoán.

d. Cấp xã

Xã là địa bàn thực hiện phần chủ chốt và trực tiếp hưởng thụ thành quả mà việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, không chỉ trong sản xuất nông nghiệp, giao lưu hàng hoá mà còn cả lợi ích về mặt văn hoá- xã hội. Xã là cấp cân đối từ tất cả các nguồn tự có, nguồn tài trợ từ cấp trên và của bên ngoài, cũng như sự đóng góp của công đồng dân cư theo kế hoạch đã được Hội đồng nhân dân xã thông qua. Xã chịu sự quản lý, kiểm tra của huyện về mặt kỹ thuật cũng như việc sử dụng các nguồn vốn do cấp trên hỗ trợ.

Mỗi xã cần có một uỷ ban trực tiếp phụ trách công tác giao thông để quản lý kế hoạch và hướng dẫn thôn xóm quản lý đường xã trên địa bàn.

Đối với những người làm công tác bảo dưỡng giao thông cần có chế độ thù lao tương xứng với công sức của họ bỏ ra, địa phương có thể trả bằng thóc hay bằng tiền.

Nên áp dụng hình thức khoán quản lý duy tu cho cá nhân hoặc nhóm người lao động do xã chỉ đạo, dân đấu thầu. Các huyện tổng kết kinh nghiệm, hướng dẫn xã tổ chức giao thầu theo đúng quy chế do huyện đề ra.

2.2. Về quản lý xây dựng

a. *Trước khi xây dựng nhất thiết phải có dự án được duyệt.* Cơ quan có thẩm quyền duyệt có thể là huyện, xã tùy theo quy mô dự án trên cơ sở quy hoạch đã được tỉnh thống nhất, tổng hợp báo cáo Bộ Kế hoạch đầu tư và Bộ Giao thông vận tải.

Các dự án phải được thẩm định trước khi quyết định đầu tư và phải có chủ đầu tư (huyện hoặc xã).

+ Chủ đầu tư có thể tự quản ký, cũng như có thể ký hợp đồng với đơn vị xây dựng tại địa phương giám sát, nghiệm thu, thanh toán công trình.

+ Các dự án khi thực hiện phải thông qua huyện và thông báo cho Hội đồng Nhân dân, Ủy ban nhân dân xã, sau đó tập hợp báo cáo cho tỉnh, hàng năm tỉnh báo cáo cho Bộ giao thông để tổng hợp báo cáo cho Nhà nước.

+ Các huyện phải có phòng quản lý cơ sở hạ tầng trong đó có giao thông nông thôn.

+ Các xã có cán bộ chuyên trách hoặc kiêm nhiệm theo dõi giao thông vận tải.

b. *Trong quá trình thực hiện các dự án xây dựng giao thông nông thôn cần phải quản lý chất lượng và tổ chức nghiệm thu bàn giao quản lý và sửa chữa công trình sau này.*

+ Đối với các tuyến đường do huyện chủ làm đầu tư thực hiện quản lý chất lượng theo điều lệ xây dựng cơ bản hiện hành.

+ Đối với các tuyến đường xã, thôn xóm ấp: Địa phương tổ chức lực lượng giám sát quản lý chất lượng, nghiệm thu thì mời Ban quản lý của huyện.

Công trình thi công xong phải nghiệm thu về khối lượng, chất lượng, giá trị và bàn giao đưa vào sử dụng, quản lý bảo dưỡng theo nguyên tắc sau:

- Đối với đường huyện: Việc nghiệm thu thực hiện theo điều lệ xây dựng cơ bản hiện hành. Phòng giao thông huyện có kế hoạch quản lý và sửa chữa hàng năm đối với từng tuyến đường. Có thể tổ chức giao từng đoạn tuyến cho các xã sử dụng quản lý, sửa chữa có hướng dẫn nghiệp vụ hàng năm.

- Đối với đường xã và thôn: Ủy ban nhân dân xã tổ chức nghiệm thu. Tổ chức giao từng đoạn tuyến cho các thôn, buôn quản lý, sửa chữa hàng năm. Giao thông vận tải nông thôn và miền núi là một bộ phận không thể tách rời của hệ thống giao thông vận tải toàn quốc, đồng thời nó mang đặc thù riêng về mặt tổ chức xây dựng và quản lý. Do đó cần nghiên cứu thiết lập một hệ thống tổ chức và các biện pháp quản lý phù hợp từ Bộ xuống các huyện, xã thôn.

Trong quá trình tổ chức thực hiện, cần theo dõi và bổ sung để phù hợp với điều kiện cụ thể của từng địa phương và của từng thời kỳ phát triển để sự nghiệp phát triển giao thông nông thôn ở nước ta ngày càng tiến lên vững chắc.

3. Giải pháp chính sách phát triển CSHT GTNT.

3.1. Đào tạo bồi dưỡng đội ngũ cán bộ quản lý kinh tế và kỹ thuật.

Một trong những nguyên nhân làm cho đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông hiệu quả chưa cao đó là do đội ngũ cán bộ quản lý và kỹ thuật. Hầu hết các địa phương có cán bộ quản lý vốn đầu tư phát triển kinh tế nông thôn nói chung và quản lý các dự án phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn nói riêng là rất kém. Đội ngũ này không có kinh nghiệm kiến thức chuyên môn, hay nếu có thì rất hạn chế, trình độ học vấn thấp nên gây ra

lãng phí, thất thoát lớn trong công cuộc xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông ở nông thôn như tham ô tiền đầu tư xây dựng cơ bản, tăng tiền vật liệu hay mua vật tư kém chất lượng... Đặc biệt là đội ngũ cán bộ ở địa phương các tỉnh dân tộc miền núi. Hiện nay cả nước có 1568 xã thuộc khu vực III với hơn 43.300 cán bộ chính quyền cơ sở song đại bộ phận trưởng thành từ thực tiễn công tác ở địa bàn cơ sở xã thôn, bản... Theo thống kê của chương trình phát triển nhân lực miền núi phía Bắc của ACECA thì có tới 75% lực lượng cán bộ thôn xã bản ở vùng miền núi phía Bắc có trình độ sơ cấp trở xuống, đội ngũ cán bộ có bằng Đại học cao đẳng là rất thấp chỉ có 4,5%.

Với những thực trạng trên, trong những năm tới để quá trình đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông ở nông thôn hiệu quả cần phải có chính sách đào tạo và đào tạo lại đội ngũ cán bộ quản lý:

+ Thực hiện tổ chức thường xuyên các lớp đào tạo ngắn hạn về trình độ quản lý kinh tế, kỹ thuật cho các cán bộ cấp huyện, xã

+ Có chính sách đào tạo đội ngũ lãnh đạo kế cận bằng việc cử các cán bộ trẻ đi học, bồi dưỡng kiến thức và thực thi khuyến khích con em địa phương học tập tại các trường đại học, cao đẳng về phục vụ quê hương.

3.2. áp dụng các tiến bộ kỹ thuật vào xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn.

Giao thông nông thôn muốn phát triển phụ thuộc vào nhiều yếu tố, nhưng trong phát triển các ứng dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật luôn là vấn đề then chốt. Hiện nay, việc nhanh chóng phổ cập tiến bộ khoa học kỹ thuật vào sản xuất và xây dựng nông thôn, đặc biệt là xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn là con đường có hiệu quả đầy nhanh quá trình chuyển dịch cơ cấu và hiện đại hoá kinh tế nông thôn.

Trong thực tế của nước ta hiện nay, các phương tiện thiết bị xây dựng rất lạc hậu do đó là một lý do làm cho các tuyến đường nông thôn nhanh chóng xuống cấp, tuổi thọ công trình thấp,... Với yêu cầu tăng mức đầu tư cho các công trình nghiên cứu và phổ cập khoa học công nghệ vào nông thôn nói chung và phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn nói riêng, cần phải thực hiện ngay một số chế độ cụ thể nhằm khuyến khích mạnh mẽ các cán bộ khoa học công nghệ về công tác tại nông thôn.

Tích cực đưa khoa học kỹ thuật, vật liệu mới, sử dụng vật liệu tại chỗ, công nghệ thi công đơn giản, dễ thực hiện để đồng đảo nhân dân tự quản lý tự làm có sự hướng dẫn về kỹ thuật.

Huy động các đơn vị, các chuyên gia trong và ngoài nước thiết kế các mẫu, mô hình các loại công trình để áp dụng với các địa bàn khác nhau. Mặt khác, nghiên cứu ứng dụng cải tiến kỹ thuật các mô hình, mẫu các công trình đã có trong và ngoài nước để phù hợp với từng vùng.

Xây dựng các trung tâm nghiên cứu công nghệ cơ sở hạ tầng trong đó có cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn, Nhà nước cần cấp một số kinh phí cho trung tâm hoạt động nhằm nghiên cứu thu thập các công nghệ. Bên cạnh đó cần vận động mọi cơ sở, tổ chức ứng dụng những công nghệ có hiệu quả.

Phân cấp đầu tư vốn cho nghiên cứu khoa học công nghệ như sau:

- Vốn ngân sách Trung ương cấp cho các công trình, đề tài, các đề án, các thiết kế quy hoạch các công nghệ, xây dựng thực nghiệm mang tính chất chung phổ biến.

- Vốn ngân sách địa phương, ngành nghiên cứu các đề tài, công nghệ xây dựng thực nghiệm mang tính chất đặc thù từng địa phương.

3.3. Cải tiến cơ chế huy động vốn và hoàn vốn.

a. *Đối với cơ chế huy động vốn.*

Huy động vốn dựa vào cơ sở tính toán nhu cầu vốn đầu tư, khả năng huy động các nguồn vốn cung ứng của từng lĩnh vực cũng như trên phạm vi toàn bộ nền kinh tế. Đảm bảo thực hiện công tác kế hoạch hoá và điều hành công tác huy động vốn theo tháng, quý trên cơ sở chỉ tiêu cần đáp ứng.

Đối với ngân sách Trung ương và ngân sách địa phương trích 45% thu từ thuế sử dụng đất nông nghiệp để địa phương xây dựng và phát triển nông thôn. Với các công trình lớn Nhà nước cần phải huy động vốn thông qua nhiều công cụ huy động khác nhau song các công cụ này phải đảm bảo một cách hợp lý giữa thời hạn, phương thức thanh toán, giao dịch, trao đổi về loại tiền huy động. Khai thác triệt để mọi nguồn thu của ngân sách Nhà nước, cải tiến hệ thống thuế; đây là nguồn vốn cơ bản để đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn.

Đối với vốn góp của dân chúng ta huy động cả đóng góp bằng tiền, bằng sức lao động và đóng bằng hiện vật.

Trong những năm tới, chúng ta phải tập trung vốn hỗ trợ ODA và vốn của các tổ chức tài chính quốc tế vào phát triển CSHT giao thông nông thôn. Nguồn vốn viện trợ không hoàn lại phải tập trung ưu tiên phát triển cho vùng sâu vùng xa, vùng có dân tộc ít người, vùng miền núi trung du.

Đối với đầu tư trực tiếp nước ngoài chúng ta cần khuyến khích đầu tư cơ sở hạ tầng nông thôn theo hình thức BOT, BT, BTO. Trong ba hình thức trên chúng ta cần khuyến khích đầu tư theo hình thức BT vì hình thức này đem lại lợi ích cho cả hai bên đối tác trong lĩnh vực đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn.

b. *Đối với cơ chế hoàn vốn.*

Trong thực tế những năm qua, vốn đầu tư của các doanh nghiệp, các nhân trong và ngoài nước vào phát triển CSHT giao thông ở nông thôn là rất nhỏ bé. Mà nguyên nhân chủ yếu là cơ chế hoàn vốn của Nhà nước với vấn đề này còn chưa rõ ràng, làm cho các doanh nghiệp cá nhân không dám bỏ tiền đầu tư. Mục tiêu hoàn vốn là để tái đầu tư, vì thế cơ chế vốn phải được tính toán phù hợp với điều kiện của từng vùng. Chúng ta phải xác định mức phí sử dụng mà người hưởng lợi từ công trình phải trả sao cho thời gian thu hồi không quá lâu, phí thu hồi được đầy đủ, hấp dẫn được các đầu tư mà lại phù hợp với thu nhập của người sử dụng.

Để huy động một nguồn vốn quan trọng này vào phát triển CSHT giao thông nông thôn đòi hỏi Nhà nước cần có chính sách đổi mới cơ chế hoàn vốn rõ ràng.

+ Nếu tư nhân và các doanh nghiệp bỏ tiền đầu tư xây dựng, bảo dưỡng các con đường, cơ sở hạ tầng giao thông đường sông, cầu cống... sẽ được quyền thu phí người dân, các phương tiện qua lại, các đơn vị đóng trên địa bàn có sử dụng các công trình cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn này.

+ Khuyến khích các đầu tư nước ngoài đầu tư vào các hình thức BOT, BT, BOT vào xây dựng giao thông nông thôn. Nếu các đầu tư tham gia xây dựng các công trình giao thông nông thôn sẽ được hưởng các ưu đãi trong đầu tư xây dựng các công trình về sau. Nhà nước cần phải từng bước giảm nhẹ các thủ tục hành chính phức tạp, không phân biệt đối xử giữa đầu tư nước ngoài và trong nước, hỗ trợ mặt giải phóng mặt bằng...

kết luận

Phát triển cơ sở hạ tầng và hệ thống giao thông nông thôn trong một đất nước có gần 80% dân số sống trong khu vực nông thôn là việc vô cùng cần thiết. Cơ sở hạ tầng GTNT chủ yếu là hệ thống các tuyến đường huyện và đường trong các xã, thôn, hệ thống đường tỉnh trở thành các tuyến nối quan trọng liên kết các khu vực nông thôn tới các trung tâm kinh tế, thương mại trong vùng. Ngoài ra, giao thông nông thôn còn phải kể đến mạng lưới rộng lớn các đường nhỏ không thể phân loại được cùng với các tuyến sông ngòi tại nông thôn.

Những năm qua mặc dù GTNT đã được cải thiện một phần, các tỉnh đều phấn đấu xoá xã “trắng” về giao thông nông thôn, nhưng nhiều nơi đường xá chưa đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân trong mọi điều kiện thời tiết. Đường nông thôn nhiều nơi đạt tiêu chuẩn thấp và thiếu kết cấu thoát nước ngang, không được bảo trì đúng lúc. Vốn cho đầu tư CSHT GTNT thì rất hạn hẹp chủ yếu là vốn của nhân dân đóng góp với khoảng 65% trong năm 2000, vốn đầu tư của Nhà nước đang có xu hướng giảm so với tổng số vốn đầu tư cho giao thông nông thôn.

Đề tài đã tổng hợp những vấn đề lý luận và những quan điểm đầu tư phát triển CSHT GTNT của Đảng và Nhà nước, đã làm rõ vai trò của cơ sở hạ tầng với quá trình công nghiệp hoá hiện đại hoá nông nghiệp nông thôn, đặc biệt là tầm quan trọng trong việc thúc đẩy sản xuất và nâng cao mức sống của dân cư.

Đề tài đã nêu rõ những yếu kém và nguyên nhân của sự yếu kém đó, đồng thời nêu ra các nhu cầu to lớn và các vấn đề cấp thiết nhất hiện nay của sự phát triển CSHT GTNT trong thời gian tới, từ đó đưa ra nhu cầu vốn cho phát triển CSHT GTNT. Qua đó, đề tài đã đưa ra một số giải pháp cơ bản góp phần thúc đẩy quá trình đầu tư phát triển giao thông nông thôn như giải

pháp huy động tối đa các nguồn lực vào phát triển CSHT GTNT, giải pháp chính sách và giải pháp nâng cao trình độ tổ chức quản lý quá trình đầu tư phát triển CSHT GTNT, trong đó giải pháp huy động tối đa các nguồn lực vào phát triển CSHT GTNT là quan trọng nhất song cần phải có các giải pháp kết hợp để đạt hiệu quả tốt nhất.

Đề tài đã đề cập tới một vấn đề tương đối phức tạp và có ý nghĩa đặc biệt quan trọng tới sự phát triển nông thôn. Do nghiên cứu trong một thời gian ngắn do đó đề tài chỉ đề cập tới những vấn đề cơ bản của việc đầu tư phát triển CSHT GTNT. Hy vọng chuyên đề sẽ góp phần làm rõ những vướng mắc của lĩnh vực quan trọng này.

Danh mục tài liệu tham khảo

1. Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn (2000), *Số liệu tổng hợp về vốn đầu tư cho nông nghiệp – nông thôn*
2. Bùi Minh Tuấn (2001), “Hoàn thiện cơ chế quản lý đối với đầu tư xây dựng giao thông nông thôn”, *Tạp chí Quản lý Nhà nước*, số 7 - 2001
3. Dự án xây dựng giao thông nông thôn của WB, 1996
4. GS.TSKH. Nguyễn Văn Chơn, *Kinh tế đầu tư*, tập I. NXB Thống kê Hà Nội 4 – 2001.
5. *Kinh tế phát triển*, tập I, Nhà xuất bản Thống kê 1999
6. Lê Ngọc Hoàn, “Thành tựu và định hướng đầu tư phát triển giao thông nông thôn Việt Nam”, *Tạp chí GTVT* Số 4/2002
7. *Niên giám thống kê 2000*, Nhà xuất bản Thống kê Hà Nội 2000
8. *Niên giám thống kê 2001*, Nhà xuất bản Thống kê Hà Nội 2001
9. Ngân sách Nhà nước quyết toán năm 2000 và dự toán năm 2002, NXB Tài chính Hà Nội, tháng 3 – 2002.
10. Ngọc Hiền, “Cơ chế chính sách phát triển giao thông nông thôn trong chiến lược hiện đại hoá nông thôn”. *Tạp chí giao thông vận tải*, Số 4 - 2001
11. PGS.TS. Đỗ Hoài Nam – TS. Lê Cao Đoàn, *Xây dựng hạ tầng cơ sở nông thôn trong giai đoạn công nghiệp hoá - hiện đại hoá ở Việt Nam*, Nhà xuất bản Khoa học xã hội Hà Nội 2001

12. The rural Transport project, WB 2001
13. Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần VIII, IX, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia Hà Nội.
14. Vụ Thống kê và thông tin, *Tài liệu chọn lọc 10 cuộc điều tra lớn về kinh tế – xã hội*, Nhà xuất bản Thống kê 2000