

Thực hiện chính sách phát triển giao thông nông thôn tỉnh Quảng Ngãi: Thực trạng và giải pháp

Nguyễn Thị Mỹ Hạnh*

Nhận ngày 7 tháng 11 năm 2024. Chấp nhận đăng ngày 10 tháng 01 năm 2025.

Tóm tắt: Giai đoạn 2016-2020 và 2021-2025, chính quyền tỉnh Quảng Ngãi đã ban hành, triển khai thực hiện nhiều chính sách phát triển giao thông nông thôn (GTNT) và đạt được những kết quả tích cực, tạo điều kiện cho địa phương phát triển kinh tế - xã hội ổn định. Tuy nhiên, theo đánh giá chung, quá trình thực hiện chính sách gặp nhiều khó khăn và dự báo khó đạt mục tiêu đến năm 2025, đã và đang đặt ra thách thức lớn đối với các nhà lãnh đạo địa phương. Cho nên, việc nghiên cứu, đánh giá thực tiễn triển khai và tìm giải pháp phù hợp về thực hiện chính sách phát triển GTNT của tỉnh giai đoạn 2021-2025 hiện nay và đến năm 2030 là rất cần thiết. Trong nghiên cứu này, tác giả định hướng mục tiêu, nội dung nghiên cứu, phương pháp nghiên cứu về chính sách phát triển GTNT của tỉnh Quảng Ngãi như đã nêu trên và giới hạn ở khía cạnh đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng.

Từ khóa: Chính sách, giao thông nông thôn, đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng.

Phân loại ngành: Chính trị học

Abstract: In the period 2016-2020 and 2021-2025, the provincial government of Quảng Ngãi has issued and implemented many policies on rural transport development (RTD). Positive results have been achieved, facilitating the stable socio-economic development of the locality. However, the policy implementation process has encountered multiple difficulties, and the targets by 2025 are forecast to be difficult to achieve, which has posed a great challenge to local leaders. Therefore, it is necessary to study and evaluate the current status of the implementation, and find appropriate solutions to carry out the province's RTD development policy in the 2021-2025 period and until 2030. In this study, we propose the targets and research contents and methods on the RTD policy of the province as mentioned above. Our research is limited to village roads, hamlet alleys, and intra-field roads.

Keywords: Policy, rural transport, village roads, hamlet alleys, intra-field roads.

Subject classification: Political Science

1. Mở đầu

Tỉnh Quảng Ngãi với diện tích tự nhiên 5135,2 km²; dân số 1.400.000 người (năm 2022), trong đó trên 70% ở khu vực nông thôn (Trung tâm xúc tiến đầu tư Quảng Ngãi, 2023). Giai đoạn 2021-2025, hệ thống GTNT được quy hoạch của tỉnh là 9.254 km đường bộ, trong đó có 6.755 km (73%) đường huyện, đường xã, đường thôn, đường ngõ xóm và đường nội đồng. Giai đoạn 2016-2020 và 2021-2025, tỉnh đã ban hành nhiều chính sách về phát triển GTNT¹ trên cơ sở triển khai chính sách của trung ương và phục vụ phát triển kinh tế - xã hội địa phương.

* Sở Giao thông vận tải Quảng Ngãi. NCS. Học viện Khoa học xã hội.

Email: hanhqlsh@gmail.com

¹ Nghị quyết số 06/2016/NQ-HĐND ngày 15/7/2016 về Đề án Phát triển giao thông nông thôn, thực hiện Chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi, giai đoạn 2016-2020; Về việc sửa đổi, bổ sung một số nội dung của Đề án Phát triển giao thông nông thôn, thực hiện Chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi, giai đoạn 2016-2020 ban hành kèm theo Quyết định số 47/2016/QĐ-UBND ngày 09 tháng 9 năm 2016 của Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi; Quyết định số 1194/QĐ-UBND ngày 09/12/2021 Về việc ban hành Đề án Hỗ trợ xi măng để xây dựng đường giao thông nông thôn - miền núi trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi giai đoạn 2021-2025.

Với sự quyết tâm của các cấp địa phương trong tỉnh, việc triển khai thực hiện chính sách phát triển GTNT tỉnh Quảng Ngãi đạt được những kết quả tích cực, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội (KTXH) giai đoạn 2016-2020 với 2.368 km đường GTNT được đầu tư xây dựng, trong khi quy hoạch là 2.214 km, đạt 106% so với quy hoạch; giai đoạn 2021-2025, quá trình triển khai gặp khó khăn nhưng bước đầu (tính đến tháng 12/2023) đã đầu tư xây dựng được 1.608 km đường thôn, 2402.56 km đường ngõ xóm, 1572.41 km đường nội đồng theo tiêu chí xây dựng nông thôn mới, đảm bảo cứng hóa, sạch và đi lại thuận tiện để đáp ứng cơ bản nhu cầu dân sinh và phục vụ phát triển KTXH địa phương (Ủy ban nhân dân huyện Ba Tơ, 2024; Ủy ban nhân dân huyện Bình Sơn, 2024; Ủy ban nhân dân huyện Đức Phổ, 2024; Ủy ban nhân dân huyện Lý Sơn, 2024; Ủy ban nhân dân huyện Minh Long, 2024; Ủy ban nhân dân huyện Mộ Đức, 2024; Ủy ban nhân dân huyện Nghĩa Hành, 2024; Ủy ban nhân dân huyện Sơn Hà, 2024; Ủy ban nhân dân thành phố Quảng Ngãi, 2024; Ủy ban nhân dân huyện Trà Bồng, 2024; Ủy ban nhân dân huyện Tư Nghĩa, 2024; Ủy Ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi, 2024).

Những kết quả đạt được nêu trên rất tích cực nhưng quá trình triển khai thực hiện chính sách phát triển GTNT còn hạn chế cần được nghiên cứu biện pháp khắc phục kịp thời. Nhất là trong bối cảnh hiện nay và thời gian tới, khi nền kinh tế dần phục hồi sau đại dịch Covid-19, các hoạt động sản xuất xã hội và nhu cầu dân sinh tăng lên, đặt ra yêu cầu tiếp tục phát triển nâng cấp, mở rộng đường GTNT và việc nghiên cứu, khắc phục những hạn chế của quá trình thực hiện chính sách phát triển GTNT trở thành yêu cầu cấp thiết. Đây cũng là vấn đề thu hút sự quan tâm nghiên cứu của tác giả được thể hiện trong bài viết này.

2. Cơ sở lý thuyết về chính sách phát triển giao thông nông thôn

Theo cách hiểu chung ở Việt Nam, hạ tầng GTNT bao gồm đường bộ - đường huyện, đường xã, đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng; đường sông - sông, luồng lạch, kênh rạch, mương máng (Bộ Giao thông vận tải, 2011). Trong bài viết này, tác giả xác định phạm vi nghiên cứu là đường bộ và giới hạn ở khía cạnh đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng để nghiên cứu lý thuyết, nghiên cứu thực tiễn về quá trình thực hiện và kết quả thực hiện chính sách phát triển GTNT tỉnh Quảng Ngãi.

2.1. Chính sách phát triển đường thôn

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) là chủ thể ban hành chính sách phát triển đường thôn trên cơ sở chức năng, nhiệm vụ và sự phân công, ủy quyền của Thủ tướng Chính phủ. Một số văn bản chính sách, gồm: (1) Quyết định số 1509/QĐ-BGTVT ngày 08/7/2011 về việc phê duyệt Chiến lược phát triển GTNT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 (Văn phòng Chính phủ, 2009); (2) Quyết định về việc ban hành “Bộ tiêu chí quốc gia về xã nông thôn mới và Bộ tiêu chí quốc gia về xã nông thôn mới nâng cao giai đoạn 2021-2025” (Thủ tướng Chính phủ, 2022). Chính quyền địa phương cấp tỉnh trên cơ sở quy định chung của Chính phủ và Bộ GTVT, có trách nhiệm tổ chức triển khai thực hiện phục vụ phát triển KTXH, đáp ứng nhu cầu dân sinh trên địa bàn.

Nội dung chính sách phát triển đường thôn thể hiện trong các văn bản trên được xác định xuyên suốt trong Chiến lược chung về phát triển GTNT Việt Nam và trong nội dung xây dựng hạ tầng giao thông của Chương trình mục tiêu quốc gia (MTQG) xây dựng nông thôn mới (NTM). Theo đó, vấn đề chính được khẳng định trong nội dung chính sách, đó là: (1) Giai đoạn 2021-2025, cứng hóa đường thôn, đảm bảo ô tô đi lại thuận tiện quanh năm. Việc

cứng hóa đường thôn được hướng dẫn về tiêu chuẩn kỹ thuật ngành GTVT và áp dụng thống nhất đối với các dự án về xây dựng GTNT của các địa phương (Bộ Giao thông vận tải, 2022; Thủ tướng Chính phủ, 2022b); (2) đến năm 2030, cứng hóa đường thôn đạt tối thiểu loại A theo tiêu chuẩn 22 TCN 210-92 (Bộ Giao thông vận tải, 2011): “Đường loại A là đường chủ yếu phục vụ cho các phương tiện giao thông cơ giới loại trung, tải trọng trục tiêu chuẩn để thiết kế công trình trên đường là 6 tấn/trục” (Bộ Giao thông vận tải, 1992).

Đối tượng thụ hưởng chính sách phát triển đường thôn chủ yếu là người dân sinh sống, làm việc trên địa bàn các thôn, xã khu vực nông thôn; đường thôn do đó được xác định là đường dân sinh. Mục tiêu chính sách được xác định trong giai đoạn 2021-2025 với trên 90% đường thôn được cứng hóa, đảm bảo ô tô đi lại thuận tiện quanh năm. Mục tiêu cụ thể được xác định theo từng vùng, đó là: Trung du miền núi phía Bắc: $\geq 80\%$; Đồng bằng sông Hồng: 100%; Bắc Trung Bộ: 100%; Duyên hải Nam Trung Bộ: 100%; Tây Nguyên: 100%; Đông Nam Bộ: 100%; Đồng bằng sông Cửu Long: $\geq 90\%$ (Bộ Giao thông vận tải, 2022; Thủ tướng Chính phủ, 2022b).

2.2. Chính sách phát triển đường ngõ xóm

Ủy ban nhân dân (UBND) cấp tỉnh là chủ thể ban hành chính sách phát triển đường ngõ xóm trên cơ sở chức năng, nhiệm vụ và sự phân công của Thủ tướng Chính phủ (TTCP). Trong Chương trình MTQG xây dựng NTM giai đoạn 2021-2025, TTCP phân công UBND cấp tỉnh quy định cụ thể về nội dung tiêu chí đường ngõ xóm phù hợp với quy hoạch, điều kiện thực tế, nhu cầu phát triển KTXH, đảm bảo tính kết nối của hệ thống giao thông trên địa bàn, đến năm 2025 đạt tiêu chí giao thông thuộc Bộ tiêu chí quốc gia về xã NTM và huyện NTM (Thủ tướng Chính phủ, 2022a; 2022b; 2022c).

Trên cơ sở Chiến lược phát triển GTNT Việt Nam và sự phân công của TTCP trong Chương trình MTQG xây dựng NTM, UBND cấp tỉnh ban hành chính sách cụ thể về phát triển đường ngõ xóm phù hợp với điều kiện thực tế địa phương. Do đó, nội dung chính sách được xác định căn cứ vào chính sách của mỗi địa phương khi nghiên cứu thực tiễn trên địa bàn; yêu cầu chung của nội dung chính sách là: (1) Cứng hóa đường ngõ xóm (Bộ Giao thông vận tải, 2011); (2) Đường ngõ xóm sạch và đảm bảo ô tô đi lại thuận tiện quanh năm (Thủ tướng Chính phủ, 2022b). Việc cứng hóa đường ngõ xóm được hướng dẫn về tiêu chuẩn kỹ thuật ngành GTVT và áp dụng thống nhất đối với các dự án về xây dựng GTNT của các địa phương.

Đường ngõ xóm chủ yếu phục vụ dân sinh (tổ chức, cá nhân, hộ gia đình thuộc cụm dân cư), được xác định là đường dân sinh. Cho nên, đối tượng thụ hưởng chính sách phát triển đường ngõ xóm chủ yếu là người dân sinh sống, làm việc trên địa bàn các cụm dân cư thuộc thôn, xã khu vực nông thôn. Mục tiêu chung trong giai đoạn đến năm 2030 của chính sách được xác định: 100% đường xóm được cứng hóa đạt tối thiểu loại A (dùng cho cả xe cơ giới có tải trọng là 6 tấn) theo tiêu chuẩn 22 TCN 210-92 (Bộ Giao thông vận tải, 2011). Trong giai đoạn 2021-2025, mục tiêu cụ thể được xác định theo thẩm quyền của UBND cấp tỉnh trên cơ sở phân công của TTCP trong Chương trình MTQG xây dựng NTM.

2.3. Chính sách phát triển đường nội đồng

Trong Chương trình MTQG xây dựng NTM giai đoạn 2021-2025, Thủ tướng Chính phủ phân công UBND cấp tỉnh là chủ thể ban hành chính sách phát triển đường nội đồng. Theo

đó, UBND quy định cụ thể về nội dung tiêu chí đường nội đồng phù hợp với quy hoạch, điều kiện thực tế, nhu cầu phát triển KTXH, đảm bảo tính kết nối của hệ thống giao thông trên địa bàn, đến năm 2025 đạt tiêu chí giao thông thuộc Bộ tiêu chí quốc gia về xã NTM và huyện NTM (Thủ tướng Chính phủ, 2022a; 2022b; 2022c).

Trên cơ sở sự phân công của Thủ tướng CP, UBND cấp tỉnh ban hành chính sách cụ thể về phát triển đường nội đồng phù hợp với điều kiện thực tế của địa phương. Như vậy, việc xác định nội dung chính sách phát triển đường nội đồng được xác định căn cứ vào chính sách thực tiễn của mỗi địa phương; yêu cầu chung của nội dung chính sách là: Đường trục chính nội đồng đảm bảo vận chuyển hàng hóa thuận tiện quanh năm (Thủ tướng Chính phủ, 2022b). Nội dung này đòi hỏi những yêu cầu kỹ thuật cơ bản, trong đó yêu cầu về việc cứng hóa đường nội đồng, các địa phương nghiên cứu khi xây dựng, ban hành chính sách.

Đường nội đồng chủ yếu phục vụ dân sinh, gắn với hoạt động sản xuất, vận chuyển hàng hóa của tổ chức, cá nhân, hộ gia đình thuộc cụm dân cư. Cho nên, đối tượng thụ hưởng chính sách phát triển đường nội đồng chủ yếu là người dân sinh sống, làm việc trên địa bàn các cụm dân cư thuộc thôn, xã khu vực nông thôn. Mục tiêu chính sách trong giai đoạn 2021-2025 được xác định vào tình hình thực tiễn phát triển KTXH và chiến lược, quy hoạch GTNT của địa phương do UBND cấp tỉnh quyết định; hướng đến việc thực hiện mục tiêu, nội dung chính sách là “đường trục chính nội đồng đảm bảo vận chuyển hàng hóa thuận tiện quanh năm” (Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi, 2021). Đây là thẩm quyền, nhiệm vụ mà Thủ tướng Chính phủ phân công đối với UBND cấp tỉnh trong Chương trình MTQG xây dựng NTM.

Các chính sách phát triển đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng được xác định thẩm quyền đối với Bộ GTVT và UBND cấp tỉnh theo phân công, ủy quyền của Thủ tướng Chính phủ. Xét ở phương diện quản lý tổng thể, việc xây dựng, ban hành và thực hiện các chính sách trên phải đảm bảo yêu cầu chung theo quy định, hướng dẫn của cơ quan quản lý ngành - Bộ GTVT: Chiến lược phát triển GTNT Việt Nam; đảm bảo nội dung xây dựng hạ tầng giao thông của Chương trình MTQG xây dựng NTM; đảm bảo phù hợp với thực tiễn quản lý của mỗi địa phương. Một số yêu cầu chung đó là: (1) Phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển KTXH; chiến lược, quy hoạch phát triển GTNT trên địa bàn; (2) Tạo sự gắn kết, liên hoàn giữa các tuyến đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng và đường xã, đường huyện; (3) Phát huy lợi thế về địa lý, điều kiện tự nhiên của địa bàn để phát triển đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng; (4) Huy động tối đa các nguồn lực để phát triển đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng; (5) Ưu tiên phát triển đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng đối với địa bàn khó khăn, có vị trí quan trọng liên quan đến quốc phòng, an ninh (vùng núi cao, vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới) nhằm tạo động lực phát triển, giảm chênh lệch phát triển giữa các vùng, miền, địa bàn.

3. Thực trạng triển khai và kết quả thực hiện chính sách phát triển giao thông nông thôn ở tỉnh Quảng Ngãi

Trong giai đoạn 2021-2024, các địa phương của tỉnh Quảng Ngãi đã tập trung nguồn vốn hỗ trợ của tỉnh và huy động nhiều nguồn lực trên địa bàn để đầu tư xây dựng phát triển đường GTNT. Theo số liệu thống kê của 12/13 địa phương đến tháng 12/2023, có 1.339,32 km đạt tiêu chí “đường thôn ít nhất được cứng hóa, đảm bảo ô tô đi lại thuận tiện quanh năm” (tỷ lệ 83,29%) (Bảng 1); 1.923, 62 km đạt tiêu chí “đường ngõ xóm sạch và đảm bảo đi lại thuận tiện quanh năm” (tỷ lệ 79,8%) (Bảng 2); 1.088,59 km đạt tiêu chí “đường trục chính nội đồng đảm bảo vận chuyển hàng hóa thuận tiện quanh năm” (tỷ lệ 68, 81%) (Bảng 3).

3.1. Kết quả thực hiện chính sách phát triển đường thôn

Tính đến tháng 12/2023, trên địa bàn 12/13 địa phương của tỉnh Quảng Ngãi có 1.608,66 km đường thôn, trong đó 1.339,32 km đạt tiêu chí “đường thôn ít nhất được cứng hóa, đảm bảo ô tô đi lại thuận tiện quanh năm” (tỷ lệ 83,29%) (Bảng 1).

Bảng 1: Thống kê đường thôn của các địa phương thuộc tỉnh Quảng Ngãi giai đoạn 2021-2024.

Địa phương	Đường thôn: Tiêu chí “Đường thôn ít nhất được cứng hóa, đảm bảo ô tô đi lại thuận tiện quanh năm”											
	2021			2022			2023			2024		
	Tổng	Chi	Kết	Tổng	Chi	Kết	Tổng	Chi	Kết	Tổng	Chi	Kết
	chiều dài	tiêu	quả	chiều dài	tiêu	quả	chiều dài	tiêu	quả	chiều dài	tiêu	quả
	(km)	sách	thực	(km)	sách	hiện	(km)	sách	hiện	(km)	sách	hiện
		(%)	(%)		(%)	(%)		(%)	(%)		(%)	(%) ²
1. Thành phố Quảng Ngãi	182,32	97,92	97,92	182,32	98,85	98,85	182,32	100	100	182,32	100	100
2. Thị xã Đức Phổ	156,41	100	79,78	157,61	100	80,4	160,11	100	81,67	163,61	100	83,46
3. Huyện Trà Bồng	33,325	55	2,175	35,5	55	10,45	45,95	55	18,09	64,04	55	1,74
4. Huyện Lý Sơn	10,75	100	96,14	11,7	100	100	12,19	100	100	13,036	100	50
5. Huyện Mộ Đức	206,93	100	85,57	209,35	100	86,57	221,55	100	91,62	241,8	100	92,32
6. Huyện Tư Nghĩa	117,6	100	88,7	117,6	100	90,2	117,6	100	93,2	117,6	100	93,2
7. Huyện Sơn Hà	122,91	62,98	43,89	122,91	64,15	48,39	122,91	67,22	63,89	122,91	71,09	66,76
8. Huyện Nghĩa Hành	169,227	100	91,9	172,567	100	93,71	180,72	100	98,14	180,72	100	98,14
9. Huyện Bình Sơn	189,16	70	91,74	188,7	100	91,97	188,72	100	91,88	186,45	100	96,98
10. Huyện Sơn Tây	31,26	85	82	43,21	85	67	44,31	85	72	44,31	85	77,81
11. Huyện Minh Long	143,84	90	90	143,84	90	90	145,17	95	92,78	145,17	95	93,14
12. Huyện Ba Tơ	152,71	100	93,1	154,11	100	93,44	167,11	100	96,2	186,45	100	96,98
	Tổng	TB	Tổng	TB	Tổng	TB	Tổng	TB	Tổng	TB	Tổng	TB
	1.516,422	78,57	1539,417	79,25	1.608	83,29	1.406,616	79,21				

Nguồn: Tác giả tổng hợp

Xét về tổng thể, kết quả thực hiện chính sách phát triển đường thôn của tỉnh Quảng Ngãi chưa đạt mục tiêu giai đoạn 2021-2025 đề ra: $\geq 80\%$ đường thôn ít nhất được cứng hóa, đảm bảo ô tô đi lại thuận tiện quanh năm (đối với xã đặc biệt khó khăn, xã an toàn khu) và 100% đối với các xã còn lại (Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi, 2022). Đối với ba huyện miền núi Trà Bồng, Sơn Hà, Sơn Tây với nhiều xã đặc biệt khó khăn, cũng mới đạt 18,09% so với chỉ tiêu 55% (huyện Trà Bồng); 63,89% so với chỉ tiêu 67,22% (huyện Sơn Hà) và 72% so với chỉ tiêu 85% (huyện Sơn Tây). Đối với các địa phương còn lại, mới có hai địa phương là Tp. Quảng Ngãi và huyện Lý Sơn đạt 100% tiêu chí về đường thôn. Mặc dù còn thời gian thực hiện đến tháng 12/2025; kết quả thực hiện chính sách phát triển đường thôn tăng đều trong 3 năm 2021 (78,57%), năm 2022 (79,25%), năm 2023 (83,29%), nhưng tốc độ tăng ít. Kết quả này vẫn đang tạo ra áp lực, thách thức đối với nhiều địa phương trong bối cảnh nền kinh tế đang chậm phục hồi sau đại dịch Covid-19 để đạt mục tiêu đạt 100% tiêu chí về đường thôn đến năm 2025 (Bảng 1).

² Kết quả thực hiện: Tính đến tháng 4/2024.

3.2. Kết quả thực hiện chính sách phát triển đường ngõ xóm

Đường ngõ xóm cùng với đường thôn gắn trực tiếp với nhu cầu dân sinh, được các địa phương của tỉnh Quảng Ngãi quan tâm đầu tư xây dựng. Tính đến tháng 12/2023, trong tổng số 2410,56 km đường ngõ xóm của 12/13 địa phương cấp huyện, có 1923,62 km đạt tiêu chí “đường ngõ xóm sạch và đảm bảo đi lại thuận tiện quanh năm” (tỷ lệ 79,8%) (Bảng 2).

Bảng 2: Thống kê đường ngõ xóm của các địa phương thuộc tỉnh Quảng Ngãi giai đoạn 2021-2024

Địa phương	Đường ngõ xóm: Tiêu chí “Đường ngõ xóm sạch và đảm bảo đi lại thuận tiện quanh năm”											
	2021			2022			2023			2024		
	Tổng chiều dài (km)	Chỉ tiêu chính sách (%)	Kết quả thực hiện (%)	Tổng chiều dài (km)	Chỉ tiêu chính sách (%)	Kết quả thực hiện (%)	Tổng chiều dài (km)	Chỉ tiêu chính sách (%)	Kết quả thực hiện (%)	Tổng chiều dài (km)	Chỉ tiêu chính sách (%)	Kết quả thực hiện (%) ³
1. TP.Quảng Ngãi	174,38	90,99	90,99	174,38	91,49	91,49	213,54	93,72	93,72	213,54	97	93,72
2. Thị xã Đức Phổ	271,85	100	100	271,85	100	100	271,85	100	100	271,85	100	100
3. Huyện Trà Bồng	68,981	55	0,224	69,205	55	1,57	70,775	55	12,56	83,34	55	8.615
4. Huyện Lý Sơn	4,54	100	176,4	8,00	100	100	9,02	100	100	9,866	100	50
5. Huyện Mộ Đức	187,29	100	94,04	189,89	100	95,35	198,89	100	99,87	199,14	100	100
6. Huyện Tư Nghĩa	271,9	100	75,5	271,9	100	78,3	271,9	100	85,7	271,9	100	85,7
7. Huyện Sơn Hà	113,49	50,77	31,38	113,49	51,92	32,8	113,49	55,08	51,36	113,49	51,48	57,33
8. Huyện Nghĩa Hành	93,458	100	83	95,338	100	84,66	106,73	100	95	106,73	100	95
9. Huyện Bình Sơn	526,74	70	76,64	501,89	100	90,27	501,89	100	92	474,32	100	97,42
10. Huyện Sơn Tây	15,93	75	70	16,93	75	70	28,64	75	55	29,64	75	57,6
11. Huyện Minh Long	137,82	100	80,4	137,82	100	82,1	140,52	100	84,2	140,52	100	86,2
12. Huyện Ba Tơ	420,28	100	85,6	432,6	100	86,7	474,32	100	88,3	474,32	100	89,1
	Tổng		TB	Tổng		TB	Tổng		TB	Tổng		TB
	1286,62		80,34	2283,29		76,1	2410,56		79,8	2388,65		76,72

Nguồn: Tác giả tổng hợp.

Giai đoạn 2021-2025, tỉnh Quảng Ngãi đề ra mục tiêu 100% đường ngõ xóm sạch và đảm bảo đi lại thuận tiện quanh năm (Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi, 2022). Quá trình thực hiện giai đoạn 2021-2023, kết quả: Năm 2021 (80,34%), 2022 (76,1%), 2023 (79,8%), cho thấy sự biến động ít khả quan để dự báo sự đột phá đạt mục tiêu 100% tiêu chí đường ngõ xóm đến năm 2025. Thấp nhất vẫn là ba huyện miền núi với nhiều xã đặc biệt khó khăn, chỉ đạt mức 12.56% so với chỉ tiêu 55% (huyện Trà Bồng); 51,36% so với chỉ tiêu 55,08% (huyện Sơn Hà) và 55% so với chỉ tiêu 75% (huyện Sơn Tây). Trong số các địa phương còn lại, có thị xã Đức Phổ và huyện Lý Sơn đạt kết quả 100% theo chỉ tiêu về đường ngõ xóm. Điều đó đang đặt ra yêu cầu, nhiệm vụ của các cơ quan chính quyền ở những địa phương chưa đạt kết quả theo tiêu chí về đường ngõ xóm, cần phát huy tinh thần tự chủ, thu hút nhiều nguồn lực của địa phương cho mục tiêu xây dựng đường ngõ xóm đạt yêu cầu đến năm 2025 và giai đoạn tiếp theo (Ủy Ban nhân dân huyện Lý Sơn, 2024; Ủy Ban nhân dân huyện Mộ Đức, 2024).

³ Kết quả thực hiện: Tính đến tháng 4/2024.

3.3. Kết quả thực hiện chính sách phát triển đường nội đồng

Đường nội đồng là hạng mục công trình GTNT có đặc điểm phức tạp hơn so với đường thôn, đường ngõ xóm, bởi vì đường nội đồng gắn với liền với sự đa dạng của địa bàn canh tác khu vực nông thôn. Kết quả: tại 12/13 địa phương cấp huyện được thống kê, tỷ lệ đạt tiêu chuẩn về đường nội đồng thấp nhất với 64,92% (năm 2021), 66,25% (năm 2022) và 67,93% (năm 2023) (Bảng 3), trong khi tiêu chí của tỉnh đề ra là 100% “đường trục chính nội đồng đảm bảo vận chuyển hàng hóa thuận tiện quanh năm” (Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi, 2022).

Bảng 3: Thống kê đường nội đồng của các địa phương thuộc tỉnh Quảng Ngãi giai đoạn 2021-2024

Địa phương	Đường nội đồng: Tiêu chí “Đường trục chính nội đồng đảm bảo vận chuyển hàng hóa thuận tiện quanh năm”											
	2021			2022			2023			2024		
	Tổng chiều dài (km)	Chỉ tiêu chính sách (%)	Kết quả thực hiện (%)	Tổng chiều dài (km)	Chỉ tiêu chính sách (%)	Kết quả thực hiện (%)	Tổng chiều dài (km)	Chỉ tiêu chính sách (%)	Kết quả thực hiện (%)	Tổng chiều dài (km)	Chỉ tiêu chính sách (%)	Kết quả thực hiện (%) ⁴
1. Thành phố Quảng Ngãi	61,64	87,44	87,44	61,64	87,44	87,44	75,68	85,87	85,87	75,68	85,87	85,87
2. Thị xã Đức Phổ	133,84	70	76,37	133,84	70	76,37	133,84	70	76,37	133,84	70	76,37
3. Huyện Trà Bồng	20,741	55	2,78	20,741	55	2,78	23,521	55	2,2	25,72	55	
4. Huyện Lý Sơn	7,89	100	111,6	10,485	100	100	10,485	100	100	10,485	100	100
5. Huyện Mộ Đức	141,46	100	78,22	141,46	100	78,22	146,46	100	81,82	147,96	100	81,82
6. Huyện Tư Nghĩa	98,17	100	74,3	98,17	100	79,1	98,17	100	83,3	98,17	100	83,3
7. Huyện Sơn Hà	62,53	43,46	16,73	62,53	45	11,48	62,53	45,38	14,28	62,53	47,69	17,6
8. Huyện Nghĩa Hành	131,87	100	84,59	140,32	100	90,01	154,57	100	99,15	155,89	100	100
9. Huyện Bình Sơn	357,43	70	65,95	332	100	75,09	331,97	100	75,97	333,57	100	78,68
10. Huyện Sơn Tây	55,2	70	36	64,2	70	45	69,62	70	42	72,62	70	44
11. Huyện Minh Long	128	80	71,2	128	80	72,3	132	80	75,6	132	80	76,8
12. Huyện Ba Tơ	321,42	100	73,84	321,42	100	77,21	333,57	100	78,68	333,57	100	81,3
	Tổng		TB	Tổng		TB	Tổng		TB	Tổng		TB
	1520,19		64,92	1514,8		66,25	1572,41		67,93	1582,03		68,81

Nguồn: Tác giả tổng hợp.

Huyện Lý Sơn mặc dù là huyện đảo, nhưng với diện tích tự nhiên nhỏ, ít dân và diện tích canh tác nông nghiệp tập trung, được ưu tiên đầu tư xây dựng hệ thống GTNT. Cho nên, Lý Sơn hiện là địa phương có tính ổn định về mạng lưới GTNT và đạt 100% tiêu chí cả đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng theo tiêu chí xây dựng nông thôn mới. Các địa phương còn lại đều chưa đạt tiêu chí đường nội đồng theo mục tiêu chung của tỉnh; thấp nhất vẫn là hai huyện miền núi Trà Bồng và Sơn Hà; một địa phương đang ở ngưỡng chạm đích, đó là huyện Nghĩa Hành, với 99,15%.

4. Giải pháp thực hiện chính sách phát triển giao thông nông thôn tỉnh Quảng Ngãi đến năm 2030

Theo đánh giá chung của các địa phương, mặc dù chưa đạt mục tiêu/đang trong quá trình thực hiện mục tiêu giai đoạn 2021-2025, nhưng kết quả thực hiện chính sách phát triển

⁴ Kết quả thực hiện: Tính đến tháng 4/2024.

GTNT đã đáp ứng được phần nhiều nhu cầu đi lại của người dân, nhu cầu mở rộng kết nối giao lưu văn hóa, quảng bá sản phẩm văn hóa truyền thống, phân phối nông sản hàng hóa của người dân giữa các địa phương khu vực nông thôn. Các tuyến đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng dần được xây dựng, mở rộng, thuận lợi cho nhân dân đi lại, vận chuyển hàng hóa, góp phần xóa đói, giảm nghèo cho người dân khu vực miền núi; hệ thống GTNT đang được đầu tư xây dựng đồng bộ và đang hướng đến đạt mục tiêu phát triển GTNT theo tiêu chí xây dựng NTM giai đoạn 2021-2025.

Số liệu thống kê tổng hợp tại Bảng 1, Bảng 2, Bảng 3 góp phần khẳng định kết quả thực hiện chính sách phát triển GTNT tỉnh Quảng Ngãi chưa đạt mục tiêu trong giai đoạn 2021-2025; tỷ lệ đường GTNT đạt tiêu chí xây dựng NTM: Đường thôn 83,29%; đường ngõ xóm 79,81%; đường nội đồng, với 69,56%. Mặc dù vẫn còn hơn 01 năm để các địa phương của tỉnh nỗ lực về đích, nhưng cũng là thách thức lớn và có thể khó đạt mục tiêu, bởi vì nhiều địa phương đạt tốc độ tăng trưởng chậm trong giai đoạn 3 năm đầu 2021-2023. Đây là một hạn chế lớn trong thực hiện chính sách phát triển GTNT của tỉnh, đang đặt ra yêu cầu nhiệm vụ và sự quan tâm có tính chất ưu tiên của các nhà lãnh đạo địa phương, bởi vì dân cư khu vực nông thôn của tỉnh Quảng Ngãi chiếm trên 70% và phát triển hạ tầng GTNT là điều kiện tiên quyết để thực hiện các mục tiêu phát triển KTXH khu vực nông thôn giai đoạn hiện nay và tiếp theo.

Hạn chế trên được lý giải theo cả nguyên nhân khách quan và chủ quan. Nguyên nhân khách quan là năm 2020-2021 các địa phương của tỉnh Quảng Ngãi gần như không thực hiện/hoặc thực hiện được các dự án xây dựng GTNT ở hạn mức rất thấp do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19. Đây là tình trạng chung trên cả nước không chỉ riêng Quảng Ngãi, đã làm gián đoạn/chậm tiến độ đầu tư thi công các công trình GTNT, ảnh hưởng xấu đến việc thực hiện mục tiêu phát triển GTNT của tỉnh. Nguyên nhân chủ quan có tính chất nội tại, đó là mặt bằng KTXH của tỉnh vẫn ở mức thấp trong cả nước, cho nên ngân sách nhà nước đầu tư cho phát triển GTNT còn hạn hẹp⁵; thu nhập bình quân đầu người khu vực nông thôn trên địa bàn tỉnh ở mức thấp⁶, cho nên công tác huy động nguồn lực trong nhân dân cho phát triển GTNT gặp khó khăn, thậm chí nhiều địa phương không huy động được kinh phí đóng góp của người dân trong quá trình xây dựng đường GTNT.

Từ thực tiễn trên, tác giả đề xuất giải pháp huy động nguồn lực ưu tiên cho phát triển GTNT ở những địa phương khó khăn của tỉnh Quảng Ngãi, được diễn giải dưới đây.

4.1. Mục tiêu giải pháp

Huy động nguồn lực ưu tiên cho phát triển GTNT ở những địa bàn khó khăn và mức độ huy động căn cứ vào tình hình thực tế ở địa phương. Trong giai đoạn đến năm 2030, việc huy động nguồn lực ưu tiên cho phát triển GTNT ở những địa phương khó khăn của tỉnh nhằm mục tiêu:

Thứ nhất, hướng đến hoàn thành hệ thống đường GTNT theo Chương trình MTQG xây dựng NTM. Trong tổng thể kết quả thực hiện chính sách phát triển GTNT, đa số các địa phương khu vực đồng bằng đều đạt mục tiêu về đường GTNT; một số địa phương miền núi,

⁵ Kế hoạch vốn trung hạn giai đoạn 2021-2025 là 280 tỷ đồng. Lũy kế đã bố trí đến năm 2024 là 126.975 tỷ đồng, cụ thể: Năm 2022 là 26.975 tỷ đồng; năm 2023 là 50 tỷ đồng; năm 2024 là 50 tỷ đồng (UBND tỉnh Quảng Ngãi, 2021).

⁶ Năm 2021, thời điểm đầu thực hiện chính sách phát triển GTNT giai đoạn 2021-2025, thu nhập bình quân đầu người tỉnh Quảng Ngãi ở mức thấp, đạt 38, 63 triệu đồng, bằng 76,55% bình quân của cả nước - mức 50,46 triệu đồng (Tổng cục Thống kê, 2023).

khó khăn (huyện Trà Bồng, huyện Sơn Hà) đạt kết quả ở mức rất thấp (Bảng 1, Bảng 2, Bảng 3) và dự báo khó thực hiện mục tiêu nếu không có sự ưu tiên nguồn lực của tỉnh. Việc huy động nguồn lực ưu tiên cho phát triển GTNT ở các địa phương này sẽ tạo nên sự cân bằng trong tổng thể kết quả thực hiện chính sách phát triển GTNT của tỉnh để hướng đến mục tiêu về đích tiêu chí giao thông trong Chương trình MTQG xây dựng NTM.

Thứ hai, giảm khoảng cách chênh lệch phát triển giữa các địa phương trong tỉnh. Đây cũng là mục tiêu chung trong chiến lược phát triển KTXH của tỉnh giai đoạn đến năm 2030. Trên thực tế, giảm chênh lệch phát triển giữa các địa phương được đánh giá dựa theo nhiều tiêu chí, nhưng tiêu chí hạ tầng giao thông đóng vai trò quan trọng. Và khi mỗi địa phương xây dựng được hệ thống đường giao thông cơ bản và dần được nâng cấp mở rộng, sẽ là điều kiện chủ yếu để địa phương đó có đà phát triển KTXH, nâng cao thu nhập, nâng cao chất lượng đời sống nhân dân.

4.2. Nội dung giải pháp

Thứ nhất, ưu tiên ngân sách nhà nước cho đầu tư phát triển GTNT ở các địa phương miền núi, khó khăn của tỉnh. Giải pháp này cũng có thể thực hiện khả thi, bởi tăng trưởng kinh tế những năm gần đây của tỉnh Quảng Ngãi đạt mức ấn tượng: Thu ngân sách nhà nước năm 2021, 2022, 2023 đều tăng so với kế hoạch và tăng lũy tiến theo năm; riêng năm 2023 thu ngân sách đạt 30.677 tỷ đồng, tăng 7.490 tỷ đồng (tăng 32,3%) so với kế hoạch được Trung ương giao trong năm là 23.187 tỷ đồng, xếp thứ 12/63 tỉnh, thành trong cả nước; thu nhập bình quân đầu người năm 2023 xếp thứ 13/63 tỉnh, thành trong cả nước; quy mô nền kinh tế của tỉnh đứng xếp thứ 21/63 tỉnh, thành trong cả nước (Viên Nguyễn, 2024). Tính khả thi của giải pháp còn thể hiện chỉ có 3/13 huyện miền núi, khó khăn đạt mức thấp về chỉ tiêu thực hiện chính sách phát triển GTNT, cho nên việc ưu tiên ngân sách nhà nước cho phát triển hạ tầng GTNT ở hai địa phương này cũng không quá áp lực so với mức tăng trưởng dương của tỉnh những năm gần đây và hiện nay.

Thứ hai, huy động nguồn lực xã hội bên ngoài cho đầu tư phát triển GTNT ở các địa phương miền núi, khó khăn của tỉnh: Huyện trà Bồng, huyện Sơn Hà, huyện Sơn Tây. Bởi vì ở những địa bàn khó khăn, thu nhập bình quân đầu người ở mức thấp, việc thu hút nguồn lực xã hội tại chỗ khó thực hiện thành công, cho nên việc huy động nguồn lực xã hội bên ngoài những địa phương này là có tính khả thi. Tuy nhiên, đây là việc cần điều kiện từ cơ chế của tỉnh để có thể điều tiết KTXH thông qua hình thức thu hút nguồn lực xã hội với sự quan tâm, ưu đãi bằng chính sách cụ thể. Theo đó, giai đoạn 2025-2030 tỉnh Quảng Ngãi nên ưu tiên quy hoạch phát triển kinh tế ở các địa phương miền núi, khó khăn của tỉnh bằng những dự án, chương trình ưu đãi đối với các doanh nghiệp, nhất là doanh nghiệp trong lĩnh vực nông nghiệp, lâm nghiệp (sản xuất, chế biến, thương mại nông sản, lâm sản...) để họ đầu tư hoặc phối hợp với chính quyền sở tại thực hiện đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng GTNT phục vụ sản xuất, kinh doanh và phục vụ phát triển địa phương.

Giải pháp này được thực hiện kết hợp rất có ý nghĩa ở phương diện quản lý, đó là sự kết hợp hiệu quả giữa sử dụng nguồn vốn đầu tư công với sự sáng tạo trong huy động nguồn vốn xã hội đầu tư cho các công trình hạ tầng GTNT của địa phương. Đây là xu hướng quản trị phát triển địa phương được thảo luận trong nhiều diễn đàn khoa học. Và trong bối cảnh nguồn lực tại chỗ ở các địa bàn khó khăn, miền núi không đáp ứng yêu cầu phát triển hạ tầng GTNT, chính quyền tỉnh có thể thực hiện biện pháp điều tiết một cách linh hoạt để tập trung, ưu tiên phát triển GTNT theo hướng cân bằng, giảm khoảng cách phát triển chênh lệch ở các địa bàn trong tỉnh, là giải pháp phù hợp, khả thi.

4.3. Cách thức thực hiện

Giải pháp này được thực hiện cần có sự phối hợp liên ngành một cách chặt chẽ, trong đó nhấn mạnh đến vai trò của Sở GTVT, Sở Kế hoạch và Đầu tư, các sở, ngành, địa phương liên quan.

Sở GTVT: Chủ trì rà soát, đánh giá tổng thể quy hoạch phát triển GTNT của tỉnh, trong đó xác định sự ưu tiên đầu tư xây dựng hạ tầng GTNT đối với từng địa bàn cụ thể. Trên cơ sở đó, Sở GTVT lập danh sách các địa phương cần ưu tiên và kiến nghị điều chỉnh quy hoạch phát triển GTNT đối với những địa phương ưu tiên thuộc khu vực miền núi, địa bàn khó khăn và trình UBND tỉnh phê duyệt.

Sở Kế hoạch và Đầu tư: Chủ trì rà soát, đánh giá tổng thể quy hoạch các hạng mục đầu tư phát triển của tỉnh Quảng Ngãi, trong đó trọng tâm là các dự án đầu tư, thu hút đầu tư trong lĩnh vực sản xuất nông, lâm nghiệp ở những địa phương thuộc khu vực miền núi, địa bàn khó khăn. Cùng với đó, Sở Kế hoạch và Đầu tư phối hợp với Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Sở Tài chính và các địa phương để xác định các địa bàn cần ưu tiên đầu tư, thẩm định, lập danh mục các dự án ưu tiên đầu tư và trình UBND tỉnh phê duyệt.

5. Kết luận

Bằng phương pháp nghiên cứu kết hợp giữa định tính và định lượng, tác giả đã phân tích, đánh giá khách quan thực trạng thực hiện chính sách phát triển GTNT trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi giai đoạn 2021-2025. Kết luận nghiên cứu được tác giả đưa ra, đó là: Chính sách phát triển GTNT trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi được xây dựng với mục tiêu, nội dung rõ ràng, đảm bảo yêu cầu chung cả ở khía cạnh pháp lý và khía cạnh thực tiễn; việc triển khai chính sách phát triển GTNT được thực hiện theo quy trình cụ thể, hướng đến việc đảm bảo hiệu quả QLNN. Tuy nhiên, ở một số địa phương, quá trình thực hiện chính sách chưa được thiện bằng hệ thống văn bản chặt chẽ, khoa học; việc phổ biến chính sách, vận động thực hiện chính sách chưa phát huy hiệu quả; nhiều người dân chưa nắm bắt được đầy đủ, kịp thời thông tin về chính sách, nên có sự hạn chế trong việc tham gia, giám sát quá trình thực hiện chính sách phát triển GTNT ở địa phương.

Tài liệu tham khảo

Bộ Giao thông vận tải. (1992). *Quyết định số 2636/QĐ/KHKT ngày 25/11/1992 Tiêu chuẩn thiết kế về đường giao thông nông thôn*.

Bộ Giao thông vận tải. (2011). *Báo cáo Chiến lược phát triển giao thông nông thôn Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*.

Bộ Giao thông vận tải. (2011). *Quyết định số 1509/QĐ-BGTVT ngày 08/7/2011 về việc phê duyệt Chiến lược phát triển giao thông nông thôn giao thông nông thôn Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*.

Bộ Giao thông vận tải. (2022). *Quyết định số 932/QĐ-BGTVT ngày 18/7/2022 về việc ban hành Hướng dẫn thực hiện tiêu chí về giao thông nông thôn thuộc bộ tiêu chí quốc gia về xã nông thôn mới/xã nông thôn mới nâng cao và huyện nông thôn mới/huyện nông thôn mới nâng cao giai đoạn 2021-2025*.

Hội đồng nhân dân tỉnh Quảng Ngãi. (2016). *Nghị quyết số 06/2016/NQ-HĐND ngày 15/7/2016 về Đề án Phát triển giao thông nông thôn, thực hiện Chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi, giai đoạn 2016-2020..*

Thủ tướng Chính phủ. (2022a). *Quyết định số 263/QĐ-TTg ngày 22/02/2022 phê duyệt Chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới giai đoạn 2021-2025*.

Thủ tướng Chính phủ. (2022b). *Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 08/3/2022 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Bộ tiêu chí quốc gia về xã nông thôn mới và Bộ tiêu chí quốc gia về xã nông thôn mới nâng cao giai đoạn 2021-2025*

Thủ tướng Chính phủ. (2022c). *Quyết định số 320/QĐ-TTg ngày 08/3/2022 của Thủ tướng Chính phủ Ban hành Bộ tiêu chí quốc gia về huyện nông thôn mới; quy định thị xã, thành phố trực thuộc cấp tỉnh hoàn thành nhiệm vụ xây dựng nông thôn mới và Bộ tiêu chí quốc gia về huyện nông thôn mới nâng cao giai đoạn 2021-2025.*

Tổng cục Thống kê. (2023). So sánh giữa thu nhập bình quân đầu người và GRDP bình quân đầu người. https://ctk.quangngai.gov.vn/xem-chi-tiet/-/asset_publisher/Content/so-sanh-giua-thu-nhap-binh-quan-au-nguoi-va-grdp-binh-quan-au-nguoi?17732936.

Ủy ban nhân dân huyện Ba Tơ (2024). *Công văn số 1407/UBND ngày 27/6/2024 về việc số liệu thống kê về giao thông nông thôn 2021-2024.*

Ủy ban nhân dân huyện Bình Sơn. (2024). *Báo cáo số 329/BC-UBND ngày 21/5/2024 số liệu thống kê về giao thông nông thôn 2021-2024.*

Ủy ban nhân dân huyện Đức Phổ. (2024). *Báo cáo số 186/BC-UBND ngày 21/5/2024 số liệu thống kê về giao thông nông thôn 2021-2024.*

Ủy ban nhân dân huyện Lý Sơn. (2024). *Báo cáo số 242/BC-UBND ngày 20/5/2024 số liệu thống kê về giao thông nông thôn 2021-2024.*

Ủy ban nhân dân huyện Minh Long. (2024). *Báo cáo số 262/BC-UBND ngày 20/5/2024 về việc số liệu thống kê về giao thông nông thôn giai đoạn 2021-2024.*

Ủy ban nhân dân huyện Mộ Đức. (2024). *Báo cáo số 202/BC-UBND ngày 23/5/2024 về số liệu thống kê đường giao thông nông thôn giai đoạn 2021-2024.*

Ủy ban nhân dân huyện Nghĩa Hành. (2024). *Báo cáo số 185/BC-UBND ngày 29/5/2024 về số liệu thống kê đường giao thông nông thôn giai đoạn 2021-2024.*

Ủy ban nhân dân huyện Sơn Hà (2024). *Báo cáo số 225/BC-UBND ngày 27/5/2024 số liệu thống kê về giao thông nông thôn 2021-2024.*

Ủy ban nhân dân huyện Trà Bồng. (2024). *Công văn số 1612/UBND-KTTH ngày 23/5/2024 về việc báo cáo số liệu thống kê về GTNT giai đoạn 2021-2024.*

Ủy ban nhân dân huyện Tư Nghĩa (2024). *Công văn số 1386/UBND ngày 22/5/2024 về việc số liệu thống kê về GTNT 2021-2024.*

Ủy ban nhân dân thành phố Quảng Ngãi. (2024). *Công văn số 1904/UBND-XD ngày 21/5/2024 về việc báo cáo số liệu thống kê về GTNT 2021-2024.*

Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi (2024). *Báo cáo số 279/BC-UBND ngày 17/6/2024 về số liệu thống kê về GTNT 2021-2024.*

Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi. (2016). *Quyết định số 47/2016/QĐ-UBND ngày 09/9/2016 phê duyệt Đề án Phát triển giao thông nông thôn, thực hiện Chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi, giai đoạn 2016-2020.*

Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi. (2021). *Quyết định số 1194/QĐ-UBND ngày 09/12/2021 ban hành Đề án hỗ trợ xi măng để xây dựng đường giao thông - miền núi trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi giai đoạn 2021-2025.*

Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi. (2022). *Quyết định số 1016/QĐ-UBND ngày 15/9/2022 ban hành Bộ tiêu chí xã nông thôn mới, xã nông thôn mới nâng cao; quy định xã nông thôn kiểu mẫu giai đoạn 2021-2025 áp dụng trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi.*

Văn phòng Chính phủ. (2009). *Công văn số 5099/VPCP-KTN ngày 28/7/2009 về việc ủy quyền Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức thẩm định, phê duyệt cập nhật và hoàn thiện Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam.*

Viên Nguyễn. (14/02/2024). Thu ngân sách địa phương, hãy học Quảng Ngãi. *Báo Lao động*. <https://laodong.vn/xa-hoi/thu-ngan-sach-dia-phuong-hay-hoc-quang-ngai-1303922.ldo>