

Phát triển giao thông nông thôn tỉnh Quảng Ngãi: Thực tiễn và yêu cầu đặt ra

Nguyễn Thị Mỹ Hạnh*

Nhận ngày 23 tháng 10 năm 2024. Chấp nhận đăng ngày 8 tháng 12 năm 2024.

Tóm tắt: Giao thông nông thôn (GTNT) đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển của mỗi quốc gia, bởi vì là một trong những mắt xích nối các vùng nông thôn với hệ thống quốc lộ, tỉnh lộ, khu đô thị, khu công nghiệp, khu chế xuất; thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, tạo điều kiện phát triển cơ giới hoá trong sản xuất, trao đổi hàng hoá, nâng cao đời sống vật chất, tinh thần cho người dân khu vực nông thôn. Trong bài viết này, tác giả giới hạn phạm vi nội dung nghiên cứu về GTNT, gồm đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng. Việc giới hạn nội dung nghiên cứu này được lý giải, rằng đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng gắn liền và trực tiếp phục vụ nhu cầu dân sinh, sản xuất nông nghiệp của người dân khu vực nông thôn; Bằng phương pháp nghiên cứu phân tích tài liệu thứ cấp, tác giả góp phần làm rõ thực tiễn phát triển GTNT và dự báo những yêu cầu đặt ra đối với việc phát triển GTNT trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi trong thời gian tới.

Từ khóa: Phát triển giao thông nông thôn, đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng.

Phân loại ngành: Chính trị học

Abstract: As one of the links connecting rural areas with the system of national highways, provincial roads, urban areas, industrial parks, and export processing zones, rural transport (RT) boosts socio-economic development, creates conditions for mechanization in production, exchange of goods, and improves the material and non-material life of people in rural areas. In this article, the author limits the scope of research on RT to village roads, hamlet roads, and intra-field roads. The limitation is explained by the fact that those types of roads are closely linked to and directly serve the needs of the lives and agricultural production of people in rural areas. By using the secondary data analysis method, we clarified the status of RT development and forecast the requirements for the development in Quảng Ngãi province in the time to come.

Keywords: Rural transport development, village roads, hamlet roads, intra-field roads.

Subject classification: Political Science

1. Giới thiệu

Tỉnh Quảng Ngãi là địa phương miền Trung với diện tích 5135.2 km²; dân số 1.400.000 người (tính đến năm 2022), trong đó trên 70% dân số sống ở khu vực nông thôn (Trung tâm xúc tiến đầu tư tỉnh Quảng Ngãi, 2023). Theo số liệu quy hoạch giai đoạn 2021-2025, cả tỉnh có 9.254 km đường bộ, trong đó có 6.755 km đường GTNT: Đường huyện; đường xã và đường từ trung tâm xã đến đường huyện; đường trục thôn, bản, ấp và đường liên thôn, bản, ấp; đường ngõ, xóm; (4) đường trục chính nội đồng, chiếm tới 73% (UBND tỉnh Quảng Ngãi, 2021). Trên cơ sở các quy định của pháp luật liên quan đến đầu tư phát triển đường

* Sở Giao thông Vận tải tỉnh Quảng Ngãi, NCS Học viện Khoa học xã hội.
Email: hanhqlsh@gmail.com

GTNT, giai đoạn 2016-2020 và 2021-2025 hiện nay, Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân tỉnh đã ban hành nhiều chính sách liên quan đến phát triển GTNT¹.

Những kết quả đạt được trong quá trình thực hiện chính sách phát triển GTNT của tỉnh Quảng Ngãi đã tạo điều kiện cho địa phương phát triển kinh tế - xã hội ổn định. Tổng số kilomet đường GTNT giai đoạn 2016-2020 được đầu tư so với quy hoạch là 2.368 km/2.214 km, đạt hơn 106%². Hệ thống GTNT được đầu tư phát triển khá đồng đều; tính đến tháng 12/2023, tỉnh đã đầu tư xây dựng được 1237.07 km đường thôn, 1758.08 km đường ngõ xóm, 1037.22 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 cho sự phát triển kinh tế - xã hội³.

Mặc dù đạt được những kết quả tích cực trong phát triển đường GTNT, nhưng giai đoạn tới với sự phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội sau đại dịch Covid-19, dự báo hệ thống đường GTNT sẽ chịu nhiều tác động quá tải cần được tiếp tục phát triển được nâng cấp, mở rộng để đáp ứng nhu cầu dân sinh và phục vụ sản xuất. Đây là vấn đề cần được nghiên cứu, nhận diện xu hướng phát triển và dự báo những yêu cầu đặt ra đối với việc phát triển GTNT trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi; đồng thời là chủ đề quan tâm nghiên cứu của tác giả trong bài viết này.

Để làm rõ những nội dung, tác giả sử dụng phương pháp thu thập nhiều dữ liệu thứ cấp từ các công trình nghiên cứu trước có liên quan đến phát triển GTNT, chính sách phát triển GTNT đã được công bố như: Đề tài nghiên cứu khoa học, giáo trình, sách tham khảo, bài tạp chí khoa học chuyên ngành, bài viết mang tính nghiên cứu và trao đổi trên các diễn đàn, văn bản pháp luật, báo cáo của cơ quan nhà nước liên quan, tác giả xử lý dữ liệu được thực hiện theo cách thức phù hợp với loại dữ liệu đã thu thập và sắp xếp, phân loại theo thời gian, theo từng nội dung cụ thể có liên quan đến các phần, mục trong chuyên đề và tiến hành mã hóa các dữ liệu này.

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

Giao thông nông thôn của các quốc gia chiếm tỷ lệ lớn và có ảnh hưởng nhiều đến phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội của cộng đồng dân cư và địa phương, bởi vì phần lớn dân số của thế giới phân bố ở khu vực nông thôn. Việt Nam cũng thuộc số những quốc gia có tỷ lệ nông nghiệp lớn, đa số dân cư thuộc khu vực nông thôn⁴, cho nên phát triển GTNT có vai trò, ý nghĩa quan trọng; được xác định là tiêu chí xây dựng nông thôn mới và nội dung trọng tâm trong Chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới giai đoạn hiện nay (Thủ tướng Chính phủ, 2009; Thủ tướng Chính phủ, 2010). Theo cách hiểu chung ở Việt Nam, “hệ thống GTNT bao gồm đường bộ (dành cho ô tô đi lại với lưu lượng thấp, xe máy, xe thô sơ, xe kéo, xe thồ, người đi bộ) và đường thủy nội địa - đường sông (là những con sông, kênh rạch, mương máng để phục vụ cho việc đi lại hàng ngày và làm ăn sinh sống của người dân sống tại các vùng nông thôn); trong đó, hệ thống đường bộ giữ vai trò chủ đạo, còn hệ

¹ Một số văn bản chính sách giai đoạn 2016-2020 và 2021-2025: Nghị quyết số 06/2016/NQ-HĐND ngày 15/7/2016; Quyết định số 47/2016/QĐ-UBND ngày 09/9/2016; Quyết định số 1194/QĐ-UBND ngày 09/12/2021.

² Kết quả giai đoạn 2016-2020 đã nâng tổng số đường GTNT được đầu tư (nhựa hóa, bê tông hóa, cứng hóa mặt đường) đạt đến con số 4.677 km/tổng số 6.755 km, chiếm tỷ lệ 69,2% (UBND tỉnh Quảng Ngãi, 2021).

³ Số liệu thống kê của 12/13 địa phương (huyện, thành phố, thị xã) trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi: Theo các văn bản báo cáo, thống kê đã liệt kê trong danh mục tài liệu tham khảo.

⁴ Theo Tổng cục Thống kê: Tính đến năm 2023, dân số Việt Nam đạt 100,3 triệu người; tỷ lệ dân số thành thị khoảng 38,1%, nông thôn khoảng 61,9% (Báo Nhân dân, 2023).

thống đường thủy nội địa giữ vai trò hỗ trợ” (Báo điện tử Đảng Cộng sản Việt Nam, 2015). Cách tiếp cận này cũng tương đồng với nội dung chiến lược phát triển GTNT của Việt Nam, theo đó kết cấu hạ tầng GTNT bao gồm đường bộ (đường huyện, đường xã, đường thôn, đường ngõ xóm, đường trục chính nội đồng - 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 GTNT - đường bộ và giới hạn ở khía cạnh đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng; khái niệm về GTNT và các nội dung liên quan được nhắc đến với ý nghĩa là đường GTNT: đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng.

Theo Tiêu chuẩn Việt Nam (TCVN) 10380:2014 về đường GTNT: Đường GTNT bao gồm các tuyến nối tiếp từ hệ thống quốc lộ, tỉnh lộ đến tận các làng mạc, thôn xóm, ruộng đồng, trang trại, các cơ sở sản xuất, chăn nuôi phục vụ sản xuất Nông - Lâm - Ngư nghiệp và phát triển kinh tế - văn hóa - xã hội của các địa phương” (Bộ Khoa học và Công nghệ, 2014). Với quy định tiêu chuẩn TCVN 10380:2014, các tuyến đường nối từ quốc lộ, tỉnh lộ đến địa bàn dân cư khu vực nông thôn, bao gồm cả đường vào khu vực sản xuất, đường dân sinh: Đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng. Tiêu chuẩn này là cơ sở pháp lý để các cơ quan quản lý ngành, địa phương được triển khai thực hiện chính sách phát triển GTNT. Nhiều văn bản chính sách liên quan cũng xác định một cách chi tiết về đường GTNT, bao gồm: Đường thôn - đường trục thôn, bản, ấp; đường liên thôn, bản, ấp; đường ngõ xóm - đường ngõ xóm và các điểm dân cư tương đương; đường nội đồng - đường đồng ruộng, nương rẫy, cơ sở sản xuất) (Bộ Giao thông Vận tải, 2014; Thủ tướng Chính phủ, 2022).

So sánh cách tiếp cận khoa học thực tiễn và nội dung tiêu chuẩn, quy định pháp luật về đường GTNT, có thể nhận thấy điểm chung về nội hàm của đường GTNT được khái quát gồm đường thôn; đường ngõ xóm; đường nội đồng, đó là hệ thống đường được hình thành gắn với sinh hoạt, đi lại, sản xuất của người dân khu vực nông thôn và là cơ sở hạ tầng cần thiết, thúc đẩy phát triển các hoạt động kinh tế, văn hóa, xã hội của địa phương. Cho nên, vấn đề phát triển GTNT luôn cần thiết, không chỉ là phát triển theo hướng mở rộng (xây dựng mới) mà còn phát triển theo hướng hoàn thiện để đáp ứng yêu cầu phát triển của mỗi địa phương khu vực nông thôn: Đáp ứng nhu cầu đi lại, sản xuất, sinh hoạt của người dân (nhu cầu dân sinh); đáp ứng nhu cầu phát triển các hoạt động kinh tế, văn hóa, xã hội của địa phương khu vực nông thôn.

Ở khía cạnh lý thuyết, vấn đề phát triển GTNT cũng có thể được diễn giải theo hướng tiếp cận phổ biến về khái niệm “phát triển” được đề cập và thảo luận, đó là “quá trình vận động tiến lên từ thấp đến cao, từ chưa tốt đến hoàn hảo về mọi mặt” (Từ điển Bách khoa toàn thư, 2024); hoặc là quá trình vận động tiến lên từ thấp đến cao, từ đơn giản đến phức tạp, từ kém hoàn thiện đến hoàn thiện hơn của sự vật (Bộ Giáo dục và Đào tạo, 2006). Đây là cách tiếp cận mang tính phổ quát, gắn với các sự vật, hiện tượng và con người với ý nghĩa triết học. Nhưng trong trường hợp này, cách tiếp cận nội dung sự phát triển “từ kém hoàn thiện đến hoàn thiện hơn của sự vật” sẽ là thiết thực, phù hợp với trường hợp nghiên cứu cụ thể về phát triển GTNT. Và như thế, quá trình hình thành, hoàn thiện hệ thống GTNT để đáp ứng nhu cầu dân sinh, đáp ứng nhu cầu hoạt động kinh tế, văn hóa, xã hội của địa phương là nội dung thể hiện rõ nét nội hàm của khái niệm phát triển GTNT.

Trên cơ sở những cách tiếp cận, quan điểm khoa học và sự kế thừa nội dung nghiên cứu trên, tác giả xác định nội hàm của khái niệm về đường GTNT chủ yếu dựa trên cơ sở nội dung chính sách đã ban hành. Từ đây, khái niệm phát triển GTNT trong phạm vi bài viết được hiểu

là quá trình hình thành, hoàn hoàn thiện hệ thống GTNT, bao gồm đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng phục vụ dân sinh (đi lại, sản xuất, sinh hoạt của người dân) và là cơ sở hạ tầng cần thiết cho phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội của địa phương khu vực nông thôn.

3. Thực tiễn phát triển và yêu cầu đối với phát triển giao thông nông thôn tỉnh Quảng Ngãi

Hệ thống GTNT tỉnh Quảng Ngãi được quan tâm đầu tư xây dựng trong thời gian vừa qua trên cơ sở thực hiện mục tiêu kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, mục tiêu chiến lược phát triển GTNT và Chương trình xây dựng nông thôn mới. Phát triển GTNT được thực hiện theo phương châm “nhà nước và nhân dân cùng làm” để huy động tối đa mọi nguồn lực cho đầu tư xây dựng, phát triển hạ tầng giao thông địa phương, phục vụ cho phát triển kinh tế-xã hội của tỉnh. Theo thống kê chính thức của 12/13 địa phương cấp huyện thuộc tỉnh tính đến tháng 12/2023, trên 83,29% đường thôn, 79,81% đường ngõ xóm và 69,56% đường nội đồng đạt chuẩn theo tiêu chí “cứng hóa, sạch và đi lại thuận tiện quanh năm”, đáp ứng phần nhiều nhu cầu dân sinh (Bảng 1).

Bảng 1. Thống kê đường GTNT tỉnh Quảng Ngãi đến tháng 12/2023

Địa phương	Đường thôn		Đường ngõ xóm		Đường nội đồng	
	Tổng chiều dài (km)	Đạt tiêu chuẩn (%) ^{1*}	Tổng chiều dài (km)	Đạt tiêu chuẩn (%) ^{2*}	Tổng chiều dài (km)	Đạt tiêu chuẩn (%) ^{3*}
1. TP.Quảng Ngãi	182,32	100	213,54	93,72	75,68	85,87
2. TX.Đức Phổ	160,11	81,67	271,85	100	133,84	76,37
3. H.Trà Bồng	45,95	18,09	70,775	12,56	23,521	2,2
4. H.Lý Sơn	12,19	100	9,02	100	10,485	100
5. H.Mộ Đức	221,55	91,62	198,89	99,87	146,46	81,82
6. H.Tur Nghĩa	117,6	93,2	271,9	85,7	98,17	83,3
7. H.Sơn Hà	122,91	63,89	113,49	51,36	62,53	14,28
8. H.Nghĩa Hành	180,72	98,14	106,73	95	154,57	99,15
9. H.Bình Sơn	188,72	91,98	501,89	92	331,97	75,97
10. H.Sơn Tây	44,31	72	29,64	55	69,62	42
11. H.Minh Long	145,17	92,78	140,52	84,2	132	75,6
12. H.Ba Tơ	186,45	96,98	474,32	88,3	333,57	98,2
	Tổng (km)	TB (%)	Tổng (km)	TB (%)	Tổng (km)	TB (%)
	1.608	83,29	2402,56	79,81	1.572,41	69,56

Chú thích:

^{1*} Tiêu chuẩn: Đường thôn ít nhất được cứng hóa, đảm bảo ô tô đi lại thuận tiện quanh năm.

^{2*} Tiêu chuẩn: Đường ngõ xóm sạch và đảm bảo đi lại thuận tiện quanh năm.

^{3*} Tiêu chuẩn: Đường trục chính nội đồng đảm bảo vận chuyển hàng hóa thuận tiện quanh năm.

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ văn bản của 12/13 địa phương (huyện, thị xã, thành phố) trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi

Hệ thống GTNT của Quảng Ngãi tương đối lớn với 1.608 km đường thôn, 2402.56 km đường ngõ xóm, 1572.41 km đường nội đồng. Tỉnh Quảng Ngãi nỗ lực huy động các nguồn

lực của địa phương (nguồn ngân sách nhà nước, nguồn huy động từ nhân dân) để thực hiện mục tiêu xây dựng hệ thống đường GTNT cứng hóa, sạch và đi lại thuận tiện để đáp ứng cơ bản nhu cầu dân sinh và phục vụ cho sự phát triển kinh tế - xã hội. Tuy nhiên, do cả nguyên nhân khách quan (dịch Covid-19, thiên tai...) và nguyên nhân chủ quan (kinh tế khó khăn, công tác tổ chức, huy động nhân dân ở nhiều địa bàn chưa hiệu quả...), đến nay Quảng Ngãi vẫn chưa có tiêu chí nào đạt chuẩn; vẫn đang trên đường hướng về đích trong giai đoạn 2021-2025 (Bảng 2).

Bảng 2. Kết quả thực hiện mục tiêu phát triển GTNT tỉnh Quảng Ngãi

Tiêu chuẩn đường GTNT	Quy hoạch giai đoạn 2021-2025 (Quyết định số 1016/QĐ-UBND ngày 15/9/2022)		Kết quả thực hiện đến tháng 12/2023 (tổng hợp trong Bảng 1)
	Xã đặc biệt khó khăn, xã an toàn khu	Các xã còn lại	
1. Đường thôn ít nhất được cứng hóa, đảm bảo ô tô đi lại thuận tiện quanh năm.	$\geq 80\%$	100%	83,29%
2. Đường ngõ xóm sạch và đảm bảo đi lại thuận tiện quanh năm.	100%	100%	79,81%
3. Đường trục chính nội đồng đảm bảo vận chuyển hàng hóa thuận tiện quanh năm.	100%	100%	69,56%

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ văn bản của 12/13 địa phương (huyện, thị xã, thành phố) trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi

Tính đến hết tháng 12 năm 2023, hệ thống GTNT mới đạt 83.29% đường thôn, 79.81% đường ngõ xóm đạt tiêu chí cứng hóa; thấp nhất ở loại hình đường nội đồng, với 69.56%, trong khi chỉ tiêu chung đối với đại đa số các xã là 100%, ngoại trừ một số xã đặc biệt khó khăn là trên 80%. Mặc dù còn 2 năm để thực hiện mục tiêu, nhưng kết quả thực hiện nêu trên vẫn đang đặt ra thách thức đối với chính quyền địa phương các cấp trên địa bàn tỉnh; đồng thời cũng đòi hỏi việc nghiên cứu, đánh giá xu hướng phát triển và yêu cầu đối với phát triển hệ thống giao thông nông thôn của tỉnh trong giai đoạn tiếp theo, gần nhất là đến năm 2025 và hướng đến năm 2030.

Ở cả khía cạnh lý thuyết và thực tiễn, nghiên cứu xu hướng phát triển các lĩnh vực kinh tế - xã hội được thực hiện với nguyên tắc chung, đó là dựa trên căn cứ pháp lý là quy hoạch tổng thể của trung ương, địa phương; dựa trên căn cứ thực tiễn là tình hình phát triển kinh tế - xã hội, kết quả thực hiện mục tiêu của các ngành, lĩnh vực được đề cập ở phạm vi cả nước hoặc của từng địa phương. Đối với lĩnh vực GTNT cũng vậy, nghiên cứu xu hướng phát triển GTNT ở cấp địa phương, trước tiên là dự báo sự phát triển GTNT phù hợp với quy hoạch tổng thể của địa phương; tiếp đến là dự báo những thay đổi có tính chất khách quan, phù hợp với thực tiễn phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn.

Thứ nhất, trong quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Quảng Ngãi đến năm 2030 (Thủ tướng Chính phủ, 2023), quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Quảng Ngãi đến năm 2030 (HĐND tỉnh Quảng Ngãi, 2012), xu hướng phát triển GTNT được xác định gắn với mục tiêu xây dựng nông thôn mới về “tiêu chí giao thông”; hạ tầng GTNT thông suốt, an toàn, đảm bảo tốt nhu cầu sản xuất và sinh hoạt của nhân dân. Tính đến tháng 12/2023, GTNT

tỉnh Quảng Ngãi (đường xã, đường thôn, đường ngõ xóm, đường nội đồng) vẫn chưa có tiêu chí nào đạt mục tiêu phát triển (Bảng 2). Do đó, ở khía cạnh pháp lý, xu hướng phát triển GTNT của tỉnh là chuẩn hóa - đạt tiêu chuẩn (số lượng, chất lượng) theo yêu cầu mục tiêu chương trình xây dựng nông thôn mới của tỉnh và của các địa phương trong tỉnh.

Thứ hai, thực tiễn phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Quảng Ngãi những năm gần đây có sự biến động theo hướng không thuận lợi do đại dịch Covid-19, nhưng đang trên đà phục hồi cùng với sự phát triển chung của cả nước. Năm 2023, Quảng Ngãi hoàn thành và đạt 24/25 chỉ tiêu kinh tế - xã hội theo kế hoạch đề ra; tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) tăng 3,03% so với kế hoạch và cao hơn năm 2021-2022; tổng vốn đầu tư toàn xã hội đạt 38,1 nghìn tỷ đồng, tăng 14,7% so với năm 2022 và vượt kế hoạch đề ra trong năm; các chỉ tiêu này được xác định ở mức tương đương và cao hơn trong năm 2024 (Báo Quảng Ngãi, 2023). Kinh tế dần phục hồi sau đại dịch Covid-19 và đang đà phát triển; các ngành, lĩnh vực cũng từ đó được đầu tư nhiều hơn; đời sống nhân dân cũng được nâng lên, hình thành những nhu cầu cao hơn về phương tiện và chất lượng giao thông. Do đó, ở khía cạnh thực tiễn, việc nâng cấp, mở rộng đường GTNT cũng sẽ là xu hướng trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi để đáp ứng nhu cầu dân sinh và phát triển kinh tế - xã hội.

Trong báo cáo đánh giá về phát triển GTNT, nhiều địa phương của tỉnh Quảng Ngãi cũng khẳng định việc nâng cấp, mở rộng đường GTNT là vấn đề thực tiễn khách quan, xu hướng phát triển trên địa bàn. Tại huyện Lý Sơn, huyện Trà Bồng, định hướng phát triển GTNT được khẳng định, rằng: “Mở rộng nền đường, mặt đường nhiều tuyến đường hiện trạng, hình thành các tuyến đường giao thông mới” (UBND huyện Lý Sơn, 2024; UBND huyện Trà Bồng, 2024); đây là một trong những nội dung phương án phát triển và tổ chức không gian phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn. Hoặc như, huyện Mộ Đức khẳng định “xu hướng phát triển GTNT trên địa bàn là mở rộng quy mô nền, mặt đường và nâng cao chất lượng các tuyến đường để đáp ứng được nhu cầu đi lại” (UBND huyện Mộ Đức, 2024), cũng là xu hướng tương đồng ở các địa phương khác trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi.

Xu hướng trên đang đặt ra những yêu cầu cơ bản đối với việc phát triển GTNT. Ở khía cạnh nghiên cứu, tác giả với quan điểm hệ thống nhấn mạnh rằng các địa phương của tỉnh Quảng Ngãi cần rà soát tổng thể quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch phát triển giao thông vận tải trên địa bàn để xác định nội dung trọng tâm đầu tư cho phát triển GTNT theo hướng vừa thực hiện mục tiêu xây dựng nông thôn mới theo “tiêu chí giao thông”, vừa thực hiện mở rộng, nâng cấp đường GTNT ở những địa bàn ưu tiên phục vụ cho mục tiêu phát triển; huy động nhiều nguồn lực từ nhân dân để xây dựng, phát triển hệ thống đường GTNT. Ở khía cạnh thực tiễn, yêu cầu này cũng được nhiều địa phương của tỉnh đề cập, theo hướng: Huyện Nghĩa Hành - “từng bước nâng cao chất lượng và quy mô các tuyến đường GTNT trên địa bàn” (UBND huyện Nghĩa Hành, 2024); huyện Tư Nghĩa - rất cần có sự đồng thuận cao của nhân dân...; tiếp tục phát huy các nguồn lực cho phát triển mạng lưới GTNT trên địa bàn huyện (UBND huyện Tư Nghĩa, 2024); đồng thời, các địa phương cũng chú trọng đến nội dung yêu cầu nâng cấp các tuyến đường GTNT đã được đầu tư nhưng đã xuống cấp để đáp ứng yêu cầu về tính đồng bộ, chất lượng phục vụ dân sinh và phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương.

Mặc dù xu hướng phát triển của xã hội đang đặt ra nhiều yêu cầu cơ bản đối với việc phát triển GTNT. Tuy nhiên, trước mắt tỉnh Quảng Ngãi nên tập trung ưu tiên giải pháp cân bằng phát triển về GTNT để tạo đà cho kinh tế - xã hội phát triển và tạo tiền đề để dần khắc phục những hạn chế trong việc thực hiện chính sách phát triển GTNT giai đoạn hiện nay. Theo

đó, tỉnh Quảng Ngãi cần ưu tiên ngân sách nhà nước cho đầu tư phát triển GTNT ở các địa phương miền núi, khó khăn của tỉnh Quảng Ngãi. 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, rằng hiện chỉ có 2/13 huyện miền núi, khó khăn đạt mức thấp về chỉ tiêu thực hiện chính sách phát triển GTNT, đó là huyện Trà Bồng và huyện Sơn Hà (Bảng 1), 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.

4. Kết luận

Hiện nay, phát triển GTNT có vai trò quan trọng đối với đời sống dân sinh khu vực nông thôn cũng như đối với các hoạt động kinh tế, văn hóa, xã hội địa phương, quốc gia. Việc thực hiện chính sách phát triển GTNT phải đảm bảo nguyên tắc tuân thủ pháp luật, nguyên tắc tập trung dân chủ, hiện đại, minh bạch, phục vụ nhân dân, chịu sự giám sát của nhân dân. Ở địa phương, cơ quan chính quyền với vai trò là chủ thể thực hiện chính sách, tiến hành triển khai thực hiện chính sách theo quy trình khoa học, hướng đến mục tiêu hình thành, hoàn thiện hệ thống GTNT phục vụ phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội của địa phương khu vực nông thôn, đáp ứng nhu cầu của đối tượng thụ hưởng chính sách là người dân. Quá trình thực hiện chính sách chịu sự tác động bởi nhiều yếu tố, được khẳng định ở cả khía cạnh chất lượng chính sách và các thực thể tham gia quá trình chính sách, bao gồm chủ thể thực hiện chính sách và đối tượng thụ hưởng chính sách.

Tài liệu tham khảo

Báo điện tử Đảng Cộng sản Việt Nam. (2015). Cần phát triển nhanh và bền vững hệ thống giao thông nông thôn. <https://dangcongsan.vn/kinh-te/can-phat-trien-nhanh-va-ben-vung-he-thong-giao-thong-nong-thon-292161.html>

Báo Nhân dân. (2023). Dân số trung bình của Việt Nam năm 2023 đạt 100,3 triệu người. <https://nhandan.vn/dan-so-trung-binh-cua-viet-nam-nam-2023-dat-1003-trieu-nguoi-post789936.html>

Báo Quảng Ngãi. (2023). Nhiều điểm sáng trong phát triển kinh tế - xã hội năm 2023. <https://baoquangngai.vn/thoi-su/trong-tinh/202312/nhieu-diem-sang-trong-phat-trien-kinh-te-xa-hoi-nam-2023-d8e25c9/>

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 Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*.

Bộ Giao thông Vận tải. (2014). *Thông tư số 32/2014/TT-BGTVT ngày 08/8/2014 hướng dẫn về quản lý, vận hành khai thác đường giao thông nông thôn*.

Bộ Giáo dục và Đào tạo. (2006). *Giáo trình Triết học Mác - Lênin (dùng trong các trường đại học, cao đẳng)*. Nxb. Chính trị quốc gia Sự thật.

Bộ Khoa học và Công nghệ. (2014). *Đường giao thông nông thôn - Yêu cầu thiết kế. Tiêu chuẩn quốc gia TCVN 10380:2014*.

HĐND tỉnh Quảng Ngãi. (2012). *Nghị quyết số 30/2012/NQ-HĐND ngày 10/12/2012 về quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Quảng Ngãi đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*.

HĐND 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. (2009). Quyết định số 491/QĐ-TTg ngày 16/4/2009 ban hành Bộ tiêu chí quốc gia về nông thôn mới.

Thủ tướng Chính phủ. (2010). Quyết định số 800/QĐ-TTg ngày 04/6/2010 phê duyệt Chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng nông thôn mới giai đoạn 2010-2020.

Thủ tướng Chính phủ. (2022). Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 08/3/2022 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. (2023). Quyết định số 1456/QĐ-TTg ngày 22/11/2023 phê duyệt quy hoạch tỉnh Quảng Ngãi thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Trung tâm xúc tiến đầu tư tỉnh Quảng Ngãi. (2023). <https://ipc.quangngai.gov.vn/>

Từ điển Bách khoa toàn thư mở. (2024). Phát triển. https://vi.wikipedia.org/wiki/Phát_triển

UBND 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.

UBND 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

UBND 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

UBND 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

UBND 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.

UBND 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.

UBND 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.

UBND 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

UBND huyện Sơn Tây. (2024). Báo cáo số 279/BC-UBND ngày 17/6/2024 về số liệu thống kê về giao thông nông thôn 2021-2024

UBND thành phố Quảng Ngãi. (2024). Công văn số 1904/UBND-XD ngày 21/5/2024 về việc báo cáo số liệu thống kê về giao thông nông thôn 2021-2024.

UBND huyện Trà Bồng. (2024). Công văn số 1612/UBND-KTTH ngày 23/5/2024 về việc báo cáo số liệu thống kê về giao thông nông thôn giai đoạn 2021-2024.

UBND huyện Tư Nghĩa. (2024). Công văn số 1386/UBND ngày 22/5/2024 về việc số liệu thống kê về giao thông nông thôn 2021-2024.

UBND 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.

UBND 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 nông thôn - miền núi trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi giai đoạn 2021-2025.

Viên Nguyễn. (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>