

Tăng cường quản lý đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông nông thôn trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

■ TS. NGUYỄN XUÂN THẮNG
Tập đoàn dầu khí Việt Nam

■ KS. NGUYỄN TIẾN HIỆU
Huyện Yên Định - tỉnh Thanh Hóa

Tóm tắt: Trong thời gian qua, hạ tầng giao thông nông thôn (GTNT) trên địa bàn toàn quốc được Đảng, Nhà nước quan tâm đầu tư, mạng lưới giao thông đang được từng bước hoàn thiện. Công tác quản lý nhà nước thường xuyên được tăng cường, tuy nhiên vẫn còn nhiều bất cập, tồn tại.

Bài báo trình bày tổng quan về công tác quản lý đầu tư xây dựng hạ tầng GTNT tại một số địa phương của Việt Nam; đi sâu vào phân tích thực trạng công tác quản lý đầu tư xây dựng hạ tầng GTNT tại tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2009 - 2014, từ đó đưa ra một số giải pháp kiến nghị có các căn cứ khoa học và thực tiễn nhằm tăng cường công tác quản lý đầu tư để nâng cao chất lượng GTNT tỉnh Thanh Hóa trong các năm tới.

Từ khóa: Đầu tư xây dựng, giao thông nông thôn, Thanh Hóa.

Abstract: In recent years, rural transport infrastructure in the whole country by the Party and State investment interest, the communication network is being gradually improved. The management of the regular state is enhanced, however there are still many shortcomings exist.

This paper presents an overview of the management of infrastructure construction investment rural roads in Thanh Hoa period 2009 - 2014, then set out a number of measures and proposals with the scientific basis and practicality to strengthen the management of investments to improve the quality of rural roads in Thanh Hoa province in the coming years.

Keywords: Investment in construction, rural roads, Thanhhoa.

1. Đặt vấn đề

Hiện nay, hệ thống GTNT Việt Nam đã có bước phát triển căn bản và nhảy vọt, làm thay đổi không chỉ về số lượng mà còn nâng cấp về chất lượng con đường về tới tận thôn xóm, tạo điều kiện thuận lợi phát triển văn hóa, xã hội và thu hút các lĩnh vực đầu tư về khu vực nông thôn, tạo công ăn việc làm, xóa đói, giảm nghèo, đảm bảo an sinh xã hội. Tuy nhiên, do nguồn vốn khó khăn nên đến nay vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu. Cả nước hiện có trên 295.046km đường bộ, trong đó hệ thống GTNT (đường huyện, đường xã, đường thôn) chiếm tới 85%. Nếu xét trên diện rộng, mật độ GTNT trên cả nước còn thấp (0,59km/km²), trong đó mật độ đường huyện chỉ là 0,14km/km² với tỷ trọng 0,55km/1.000 dân; đường xã là 0,45km/km² và 1,72km/1.000 dân. Tại khu vực nông thôn đồng bằng sông Hồng, mật độ này có cao hơn (khoảng 1,16km/km²) song còn xa mới đạt được tỷ lệ hợp lý (trung bình ở các nước phát triển tỷ lệ chiều dài km đường nông thôn trên diện tích khoảng 8,86km/km²). Riêng tỉnh Thanh Hóa có 19.673km đường GTNT, tương ứng 1,78km/km².

Các con số này cho thấy hệ thống đường nông thôn chưa theo kịp với tốc độ phát triển và tiềm lực của các vùng kinh tế sản xuất nông, lâm, ngư nghiệp. Hệ thống đường GTNT chưa được phủ kín và chưa có sự kết nối liên hoàn từ hệ thống đường tỉnh, đường huyện xuống nông thôn nhất là đối với vùng sâu, vùng xa, miền núi, biên giới, hải đảo.

Tăng cường quản lý đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông nông thôn trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

■ TS. NGUYỄN XUÂN THẮNG
Tập đoàn dầu khí Việt Nam

■ KS. NGUYỄN TIẾN HIỆU
Huyện Yên Định - tỉnh Thanh Hóa

Tóm tắt: Trong thời gian qua, hạ tầng giao thông nông thôn (GTNT) trên địa bàn toàn quốc được Đảng, Nhà nước quan tâm đầu tư, mạng lưới giao thông đang được từng bước hoàn thiện. Công tác quản lý nhà nước thường xuyên được tăng cường, tuy nhiên vẫn còn nhiều bất cập, tồn tại.

Bài trình bày tổng quan về công tác quản lý đầu tư xây dựng hạ tầng GTNT tại một số địa phương của Việt Nam; đi sâu vào phân tích thực trạng công tác quản lý đầu tư xây dựng hạ tầng GTNT tại tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2009 - 2014, từ đó đưa ra một số giải pháp kiến nghị có các căn cứ khoa học và thực tiễn nhằm tăng cường công tác quản lý đầu tư để nâng cao chất lượng GTNT tỉnh Thanh Hóa trong các năm tới.

Từ khóa: Đầu tư xây dựng, giao thông nông thôn, Thanh Hóa.

Abstract: In recent years, rural transport infrastructure in the whole country by the Party and State investment interest, the communication network is being gradually improved. The management of the regular state is enhanced, however there are still many shortcomings exist.

This paper presents an overview of the management of the construction of rural transport infrastructure in some localities of Vietnam; going into a situational analysis of the management of Infrastructure construction investment rural roads in Thanh Hoa period 2009 - 2014, then set out a number of measures and proposals with the scientific basis and practicality to strengthen the management of investments to improve the quality of rural roads in Thanh Hoa province in the coming years.

Keywords: Investment in construction, rural roads, Thanhhoa.

1. Đặt vấn đề

Hiện nay, hệ thống GTNT Việt Nam đã có bước phát triển căn bản và nhảy vọt, làm thay đổi không chỉ về số lượng mà còn nâng cấp về chất lượng con đường về tới tận thôn xóm, tạo điều kiện thuận lợi phát văn hóa, xã hội và thu hút các lĩnh vực đầu tư về khu vực nông thôn, tạo công ăn việc làm, xóa đói, giảm nghèo, đảm bảo an sinh xã hội. Tuy nhiên, do nguồn vốn khó khăn nên đến nay vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu. Cả nước hiện có trên 295.046km đường bộ, trong đó hệ thống GTNT (đường huyện, đường xã, đường thôn) chiếm tới 85%. Nếu xét trên diện rộng, mật độ GTNT trên cả nước còn thấp (0,59km/km²), trong đó mật độ đường huyện chỉ là 0,14km/km² với tỷ trọng 0,55km/1.000 dân; đường xã là 0,45km/km² và 1,72km/1.000 dân. Tại khu vực nông thôn đồng bằng sông Hồng, mật độ này có cao hơn (khoảng 1,16km/km²) song còn xa mới đạt được tỷ lệ hợp lý (trung bình ở các nước phát triển tỷ lệ chiều dài km đường nông thôn trên diện tích khoảng 8,86km/km²). Riêng tỉnh Thanh Hóa có 19.673km đường GTNT, tương ứng 1,78km/km².

Các con số này cho thấy hệ thống đường nông thôn chưa theo kịp với tốc độ phát triển và tiềm lực của các vùng kinh tế sản xuất nông, lâm, ngư nghiệp. Hệ thống đường GTNT chưa được phủ kín và chưa có sự kết nối liên hoàn từ hệ thống đường tỉnh, đường huyện xuống nông thôn nhất là đối với vùng sâu, vùng xa, miền núi, biên giới, hải đảo.

2. Thực trạng công tác quản lý đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng GTNT trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2009 - 2014 và các giải pháp tăng cường công tác quản lý trong thời gian tới

2.1. Thành tựu đạt được

Trong thời gian qua, Thanh Hóa là một trong những địa phương trong cả nước đi đầu thực hiện 6 chương trình lớn ở khu vực nông thôn, miền, đường, trường, trạm, thông tin và nước sạch. Với phương châm Nhà nước và nhân dân cùng làm, nhân dân làm là chính, Nhà nước hỗ trợ, tỉnh đã dành nguồn vốn đáng kể đầu tư phát triển hệ thống đường GTNT.

Đến nay, hệ thống đường GTNT, tính đến 2014 có 19.673km (không kể đường nội đồng), gồm: 2.341km đường huyện, 5.474km đường xã, 11.858 đường thôn bản. Trong đó, cứng hóa mặt đường bằng nhựa và BTXM được 10.470km đạt 53,22%, còn lại 9.203km chiếm 46,78% chưa được cứng hóa (đường đá dăm, đường cấp phối, đường đất).

Cùng theo đó với sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị, đã tập trung nguồn lực đầu tư trong giai đoạn 2009 - 2014, kết quả tổng số km đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường thôn (bản) được xây dựng mới, cải tạo sửa chữa gồm: Xây dựng mới: 627,2km; cứng hóa mặt đường 3.604km; nâng cấp mặt đường cấp phối: 969Km; tổng số công trình cầu, cống được xây dựng, cải tạo là 3.027 công trình /29.928m; tổng ngân sách công nghiệp huy động: 3,3 triệu ngân công; tổng kinh phí thực hiện khoảng 4.203 tỷ đồng.

2. Hạn chế, bất cập và các bài học kinh nghiệm rút ra từ thực tiễn công tác quản lý đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng GTNT

2.1. Công tác quản lý đầu tư xây dựng hạ tầng GTNT cả nước nói chung cũng như tỉnh Thanh Hóa nói riêng vẫn còn nhiều hạn chế, bất cập

Tổ chức, biên chế quản lý giao thông nói chung và GTNT ở huyện còn quá mỏng không đủ khả năng triển khai tất cả các nội dung quản lý theo quy định; cấp xã chưa có công chức chuyên về giao thông mà còn phải kiêm nhiệm nhiều lĩnh vực khác; cấp huyện có chuyên viên nhưng còn phải kiêm nhiệm nhiều công tác khác.

- Công tác giám sát thi công chưa chặt chẽ, chủ yếu do trình độ chuyên môn kém; bên cạnh đó một số địa phương chất lượng thi công chưa đảm bảo kỹ thuật... dẫn đến một số công trình mới sử dụng một thời gian ngắn đã bị xuống cấp. Khi phong trào lên cao ở các xã, phường thì có hiện tượng thi công ở ạt, chất lượng cấp phối đá, chất lượng lu lên chưa đáp ứng yêu cầu kỹ thuật.

- Công tác quy hoạch kết cấu hạ tầng nông thôn hầu hết các huyện trong các tỉnh thành trong cả nước đều chưa có quy hoạch đồng bộ mạng lưới giao thông nên chưa xây dựng được kế hoạch lâu dài để phát triển, điều này làm cho việc đầu tư còn tự phát, chưa có tính định hướng, gây ảnh hưởng đến việc nâng cấp, cải tạo và phát triển sau này.

2.2. Bài học kinh nghiệm rút ra từ thực tiễn công tác quản lý đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng GTNT

Từ thực tiễn quản lý đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng GTNT có thể rút ra bài học kinh nghiệm như sau:

- Quy hoạch phải đi trước một bước, tăng cường quản lý việc xây dựng GTNT theo đúng quy hoạch, tránh phải đi làm lại; lựa chọn quy mô đầu tư hợp lý, đúng quy hoạch và đảm bảo hiệu quả khai thác;

- Phải xây dựng cơ chế, chính sách huy động nguồn lực tài chính đầu tư cho xây dựng cơ sở hạ tầng GTNT;

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;

- Chú trọng đúng mức công tác tuyên truyền để mọi người hiểu được tầm quan trọng của việc đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông, ý thức bảo vệ công trình hạ tầng giao thông và chấp hành pháp luật quy định về hành lang ATGT;

- Vận động nhân dân đóng góp và tổ chức xây dựng đường GTNT phải trên cơ sở thực hiện nghiêm chỉnh quy chế dân chủ, không để xảy ra khiếu kiện hoặc để mất đoàn kết.

3. Một số giải pháp tăng cường công tác quản lý đầu tư xây dựng hạ tầng GTNT trên địa bàn Thanh Hóa trong thời gian tới

Để nâng cao chất lượng công tác quản lý đầu tư xây dựng hạ tầng GTNT trên địa bàn Thanh Hóa, trong thời gian tới cần tăng cường các giải pháp sau:

- Xây dựng quy hoạch, kế hoạch đầu tư hạ tầng GTNT;

- Công tác lập, thẩm định, phê duyệt dự đầu tư xây dựng hạ tầng GTNT;

- Công tác triển khai đấu thầu và thi công các công trình đầu tư xây dựng hạ tầng GTNT;

- Công tác nghiệm thu, thẩm định chất lượng và bàn giao công trình đầu tư xây dựng hạ tầng GTNT;

- Công tác thanh toán, quyết toán vốn đầu tư xây dựng hạ tầng GTNT;

- Nâng cao trình độ năng lực và phẩm chất của đội ngũ cán bộ làm công tác quản lý đầu tư xây dựng hạ tầng GTNT.

4. Kết luận - kiến nghị

Nhà nước cần tiếp tục thực hiện các chính sách phát triển GTNT; rà soát, điều chỉnh, bổ sung để hoàn chỉnh những chính sách đã có và nghiên cứu ban hành những chính sách mới, để đáp ứng yêu cầu phát triển các vùng nông thôn trong giai đoạn mới, trong đó, cần đổi mới một số nội dung sau:

Về hoạch định chính sách: Cần rà soát, đánh giá tất cả các chính sách hiện có, trên cơ sở đó phân nhóm các chính sách có nội dung tương đồng nhau, trên cùng nhóm hướng thụ, lĩnh vực tác động... để tập hợp thành các chính sách chung theo lĩnh vực, đối tượng tác động, địa bàn hưởng thụ... hạn chế việc ban hành quá nhiều chính sách chồng chéo.

Về công tác quản lý: Cần đánh giá lại công tác quản lý đối với các chính sách, chương trình, dự án; cần đẩy mạnh phân cấp quản lý về các địa phương gắn với tăng cường trách nhiệm để công tác quản lý được thông suốt, đảm bảo tính tự chủ, linh hoạt và sử dụng các nguồn lực đầu tư phù hợp với thực tế của từng địa phương, nâng cao hiệu quả sử dụng các nguồn lực.

Về nguồn vốn ngân sách: Đảm bảo nguồn ngân sách cung cấp kịp thời, đúng kế hoạch để thực hiện đạt mục tiêu và đảm bảo đúng lộ trình đầu tư, phát huy hiệu quả sử dụng vốn; ban hành cơ chế lồng ghép và quản lý ngân sách đối với các chính sách, chương trình, dự án để các địa phương, chủ đầu tư có cơ sở thực hiện, đảm bảo được khả năng huy động, điều tiết nguồn vốn thực hiện mục tiêu đầu tư đồng bộ, phát huy hiệu quả các chính sách, chương trình, dự án; tăng cường bố trí ngân sách nhà nước các cấp cho các cơ chế, chính sách theo hướng "kích cầu" như hỗ trợ lãi suất cho vay đối với hộ nông dân để phát triển sản xuất và xây dựng hạ tầng giao thông thiết yếu.

Về công tác tuyên truyền: Các cấp ủy đảng, Mặt trận, đoàn thể và chính quyền địa phương cần tiếp tục tuyên truyền sâu rộng trong các tầng lớp nhân dân, cơ quan, doanh nghiệp... trên địa bàn về lợi ích của việc xây dựng và phát triển hệ thống GTNT. Trên cơ sở đó, vận động các tầng lớp nhân dân, tổ chức, doanh nghiệp... tự nguyện đóng góp kinh phí, đất đai hoa màu... để làm GTNT; quán triệt và thực hiện tốt phương châm "Nhà nước và nhân dân cùng làm", thực hiện tốt quy chế dân chủ cơ sở, công khai minh bạch, thực hiện tốt

nguyên tắc "Dân biết, dân bàn, dân làm, dân kiểm tra" trong việc đầu tư xây dựng, nâng cấp, cải tạo... các công trình GTNT, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và đời sống nhân dân.

Về công tác kiểm tra, giám sát: Tăng cường hơn nữa công tác kiểm tra, giám sát của Đảng, Nhà nước và cộng đồng; có cơ chế quản lý chặt chẽ để đảm bảo nguồn đầu tư được triển khai đúng quy định, đúng đối tượng, đạt chất lượng và hạn chế tối đa lãng phí, thất thoát.

Về ban hành cơ chế hỗ trợ GTVT của tỉnh Thanh Hóa: Trên cơ sở tổng kết đánh giá tình hình thực hiện GTNT, các cơ chế chính sách hỗ trợ GTNT tỉnh đã ban hành trong thời gian qua, đến nay cơ chế khuyến khích phát triển GTNT tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2013 - 2015 đã sắp hết hiệu lực, đề nghị Tỉnh ủy, HĐND tỉnh, UBND tỉnh Thanh Hóa sớm ban hành cơ chế khuyến khích phát triển GTNT trong giai đoạn 2016 - 2020 đáp ứng nhu cầu trong giai đoạn hiện nay □

Tài liệu tham khảo

- [1]. Quyết định số 491/QĐ-TTg ngày 16/4/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Bộ tiêu chí quốc gia về nông thôn mới.
- [2]. Quyết định số 342/QĐ-TTg ngày 20/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi một số tiêu chí của Bộ tiêu chí quốc gia về nông thôn mới.
- [3]. Nguyễn Xuân Phúc (2012), Hội nghị tổng kết 10 năm phong trào phát triển GTNT (2001 - 2010), triển khai chiến lược phát triển đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.