

# Đánh giá mô hình quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ Việt Nam sau phân cấp, phân quyền

Assessing Vietnam's national highway maintenance management model in the context of decentralization and delegation of authority

> PGS.TS BÙI NGỌC TOÀN<sup>1\*</sup>, KS NGUYỄN XUÂN ANH<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Trường Đại học Giao thông vận tải

<sup>2</sup>Bộ Xây dựng

\*Email: bntoan@utc.edu.vn

## TÓM TẮT

Trước khi thực hiện phân cấp, phân quyền, công tác quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ ở Việt Nam được vận hành theo mô hình quản lý tập trung, thống nhất từ Trung ương xuống địa phương. Sau khi thực hiện phân cấp, phân quyền, công tác quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ ở Việt Nam được chuyển đổi từ mô hình quản lý tập trung sang mô hình quản trị đa cấp, gắn trách nhiệm với quyền hạn của từng cấp quản lý.

**Từ khóa:** Mô hình quản lý; bảo trì; phân cấp; phân quyền.

## ABSTRACT

Before the decentralization and delegation of authority, the maintenance management of the national highway system in Vietnam operated under a centralized, unified management model from the central committee level down to the local level. After decentralization and delegation of authority, the maintenance management of the national highway system in Vietnam shifted from a central committee management model to a multi-level management model, linking responsibility with the authority of each local management level.

**Keywords:** Management model; maintenance; decentralization; delegation.

## 1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Sau khi phân cấp, phân quyền, công tác quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ ở Việt Nam bước sang một giai đoạn phát triển mới. Cơ sở pháp lý của quá trình chuyển đổi này được hình thành bởi một loạt văn bản quy phạm pháp luật mới, trong đó nòng cốt là Luật Đường bộ năm 2024 ban hành ngày 27/6/2024 [1], Nghị định số 165/2024/NĐ-CP [4], Nghị định số 144/2025/NĐ-CP [5]

và Thông tư số 41/2024/TT-BGTVT [7]. Sự phân cấp, phân quyền này thể hiện trước hết trong mô hình quản lý với sự chuyển đổi từ quản lý tập trung sang quản trị đa cấp, gắn trách nhiệm với quyền hạn của từng cấp.

## 2. NỘI DUNG

### 2.1. Khái niệm, nội dung, đặc điểm công quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ

#### 2.1.1. Khái niệm bảo trì, quản lý bảo trì

Theo Thông tư số 41/2021/TT-BGTVT, "Bảo trì công trình đường bộ là tập hợp các công việc nhằm bảo đảm và duy trì sự làm việc bình thường, an toàn của công trình đường bộ theo quy định của thiết kế trong quá trình khai thác sử dụng. Nội dung bảo trì công trình đường bộ có thể bao gồm một, một số hoặc toàn bộ các công việc sau: Kiểm tra, quan trắc, kiểm định chất lượng, bảo dưỡng và sửa chữa công trình đường bộ; bổ sung, thay thế hạng mục, thiết bị để việc khai thác sử dụng công trình đường bộ đảm bảo an toàn nhưng không bao gồm các hoạt động làm thay đổi công năng, quy mô công trình".

#### 2.1.2. Nội dung công tác quản lý bảo trì

Theo quy định tại Nghị định số 06/2021/NĐ-CP của Chính phủ [3], hoạt động quản lý bảo trì công trình giao thông bao gồm 3 nội dung chủ yếu:

- Kiểm tra, đánh giá hiện trạng và lập kế hoạch bảo trì;
- Tổ chức thực hiện, giám sát và nghiệm thu công việc bảo trì;
- Quản lý hồ sơ, cơ sở dữ liệu, nguồn lực và đánh giá hiệu quả công tác bảo trì.

#### 2.1.3. Đặc điểm của công tác quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ

Công tác quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ có các đặc điểm như sau:

- Tính quy mô và phân tán: Hệ thống quốc lộ trải dài khắp cả nước, đi qua nhiều vùng địa hình phức tạp (đồng bằng, miền núi, ven biển), đòi hỏi quản lý bảo trì vừa có tính tập trung về tiêu chuẩn, vừa có tính phân tán trong tổ chức thực hiện.
- Tính liên tục: Không giống như xây dựng mới (một lần), bảo trì là quá trình lặp lại định kỳ và liên tục, từ kiểm tra hàng ngày, bảo dưỡng thường xuyên, đến sửa chữa định kỳ, đại tu.
- Tính phụ thuộc vào nguồn lực: Công tác bảo trì cần ngân sách

lớn, nhân lực kỹ thuật và thiết bị hiện đại.

- Tinh pháp lý: Mọi hoạt động bảo trì quốc lộ đều tuân thủ Luật Đường bộ, các Nghị định, Thông tư hướng dẫn dưới Luật của các bộ, ban, ngành có liên quan.

## 2.2. Cơ sở pháp lý hình thành mô hình quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ Việt Nam

Về phương diện pháp lý, mô hình quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ của Việt Nam được xây dựng dựa trên các nguyên tắc của Luật Xây dựng 2014 (sửa đổi 2020), Luật Quản lý tài sản công 2017, Luật Ngân sách Nhà nước 2015 [2] và được cụ thể hóa qua các nghị định, thông tư chuyên ngành như Nghị định 06/2021/NĐ-CP về quản lý chất lượng và bảo trì công trình xây dựng; cùng các Thông tư 37/2018/TT-BGTVT [9] và 41/2021/TT-BGTVT quy định chi tiết về hoạt động bảo trì, vận hành khai thác công trình đường bộ.

## 2.3. Mô hình quản lý hệ thống quốc lộ ở Việt Nam trước phân cấp, phân quyền

Trước khi thực hiện phân cấp, phân quyền, công tác quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ ở Việt Nam được vận hành theo mô hình quản lý tập trung, thống nhất từ Trung ương xuống địa phương, trong đó Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) đóng vai trò là cơ quan chủ quản, Cục Đường bộ Việt Nam (ĐBVN) là cơ quan chuyên môn giúp Bộ thực hiện chức năng quản lý nhà nước (QLNN) trong lĩnh vực đường bộ, còn các khu quản lý đường bộ là đơn vị trực thuộc, chịu trách nhiệm trực tiếp điều hành và giám sát công tác quản lý, bảo trì trên thực địa.

Cụ thể, Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) là cơ quan trực thuộc Chính phủ thực hiện QLNN thống nhất về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên phạm vi toàn quốc. Bộ chịu trách nhiệm ban hành chiến lược, quy hoạch, kế hoạch trung hạn và dài hạn, đồng thời trực tiếp phê duyệt kế hoạch bảo trì hàng năm của hệ thống quốc lộ. Bộ cũng là cơ quan ban hành các văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và định mức kinh tế kỹ thuật cho công tác bảo trì, bảo dưỡng. Ngoài ra, Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) là cơ quan giao dự toán chi ngân sách nhà nước cho công tác bảo trì quốc lộ, phê duyệt danh mục, quy mô, khối lượng công việc và các hạng mục ưu tiên đầu tư, sửa chữa. Trong mô hình tập trung này, mọi kế hoạch bảo trì đều được khởi nguồn từ Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng), thông qua hệ thống chỉ tiêu, hướng dẫn và kế hoạch hàng năm. Điều này đảm bảo tính thống nhất về quản lý, nhưng cũng khiến quá trình điều hành kéo dài do phải qua nhiều cấp xét duyệt.

Cục ĐBVN (trước năm 2022 là Tổng cục ĐBVN) chịu trách nhiệm trực tiếp về tổ chức, quản lý, khai thác, bảo trì, kiểm định và giám sát toàn bộ hệ thống quốc lộ trên cả nước. Cục đóng vai trò là cầu nối giữa Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) và các đơn vị quản lý trực tiếp, đồng thời là đầu mối triển khai các chủ trương, kế hoạch của Bộ tới các khu quản lý đường bộ.

Dưới Cục ĐBVN, hệ thống khu quản lý đường bộ là các đơn vị chuyên môn thực hiện nhiệm vụ quản lý, kiểm tra hiện trạng, giám sát bảo trì, tổ chức khắc phục hư hỏng và đề xuất phương án sửa chữa.

Chính quyền địa phương (UBND tỉnh, Sở GTVT - nay là Sở Xây dựng) tham gia với vai trò phối hợp quản lý, đặc biệt ở các tuyến quốc lộ đi qua khu dân cư hoặc khu đô thị.

Mô hình quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ trước khi phân cấp có nhiều ưu điểm nổi bật: Bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ về tiêu chuẩn kỹ thuật, dễ kiểm soát chất lượng, hạn chế sai sót trong sử dụng vốn. Đây là cơ sở giúp hệ thống quốc lộ Việt Nam phát triển tương đối ổn định trong giai đoạn 2010 - 2020, góp phần duy trì năng lực khai thác, an toàn giao thông và kết nối vùng miền.

Tuy nhiên, mô hình này cũng bộc lộ nhiều hạn chế về tính

linh hoạt, hiệu quả quản lý và khả năng huy động nguồn lực xã hội. Quy trình ra quyết định nhiều tầng nấc, phụ thuộc vào Trung ương khiến việc triển khai chậm trễ, trong khi nhu cầu duy tu, sửa chữa phát sinh liên tục ở cấp địa phương. Cơ cấu tổ chức khép kín của Bộ GTVT - Cục ĐBVN - Khu QLĐB giúp quản lý chặt chẽ về mặt kỹ thuật, nhưng lại làm giảm vai trò và trách nhiệm của địa phương, dẫn tới tình trạng “người biết không được quyết, người quyết không trực tiếp giám sát”. Tổng thể, đây là mô hình phù hợp với giai đoạn đầu của quá trình phát triển hạ tầng quốc gia, khi yêu cầu cao nhất là đảm bảo tính thống nhất, an toàn và kiểm soát chất lượng. Khi mạng lưới quốc lộ mở rộng, khối lượng bảo trì tăng mạnh, nhu cầu phát huy tính chủ động của địa phương ngày càng lớn, mô hình quản lý tập trung này trở nên công kênh và kém hiệu quả, đòi hỏi phải được điều chỉnh sang hướng phân cấp, phân quyền hợp lý hơn - tiền đề cho những thay đổi quan trọng ở giai đoạn sau.

## 2.4. Mô hình quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ sau phân cấp, phân quyền

Sau khi thực hiện phân cấp, phân quyền, công tác quản lý và bảo trì hệ thống quốc lộ ở Việt Nam bước sang một giai đoạn phát triển mới - giai đoạn chuyển đổi từ mô hình quản lý tập trung sang mô hình quản trị đa cấp, gắn trách nhiệm với quyền hạn của từng cấp quản lý. Cơ sở pháp lý của quá trình chuyển đổi này được hình thành bởi một loạt văn bản quy phạm pháp luật mới, trong đó nòng cốt là Luật Đường bộ ban hành ngày 27/6/2024, Nghị định số 165/2024/NĐ-CP, Nghị định số 144/2025/NĐ-CP và Thông tư số 41/2024/TT-BGTVT.

Mô hình tổ chức quản lý công tác bảo trì hệ thống quốc lộ ở Việt Nam đã có bước chuyển đổi căn bản, phản ánh tư duy “trao quyền gắn với trách nhiệm”. Nếu như trước đây, công tác quản lý bảo trì được điều hành theo mô hình đơn tập trung thì nay cơ cấu này được tái cấu trúc theo hướng phân tán hợp lý, gắn với năng lực quản lý của từng địa phương nhưng vẫn duy trì sự thống nhất về quy chuẩn kỹ thuật và quản lý chất lượng trên phạm vi toàn quốc.

### 2.4.1. Trách nhiệm của Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng)

Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) tiếp tục giữ vai trò đầu mối thống nhất QLNN về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, song chức năng của Bộ được chuyển dẫn từ “trực tiếp điều hành” sang “định hướng - kiểm tra - giám sát”.

Theo quy định mới, Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) chịu trách nhiệm thanh tra, kiểm tra quốc lộ phân cấp bảo đảm quy mô, chất lượng; bảo đảm kết nối giao thông; chấp hành quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật trong lĩnh vực đường bộ, bàn giao tuyến, đoạn tuyến quốc lộ cho UBND cấp tỉnh.

### 2.4.2. Trách nhiệm của Cục ĐBVN

Cục ĐBVN được định vị là cơ quan chuyên môn trực thuộc Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng), có nhiệm vụ thực hiện QLNN, hướng dẫn nghiệp vụ, giám sát và hỗ trợ kỹ thuật cho các địa phương.

Trong mô hình phân cấp mới, Cục ĐBVN không trực tiếp quản lý từng tuyến đường như trước, mà tập trung vào các chức năng quản lý thống nhất cơ sở dữ liệu hạ tầng đường bộ quốc gia; đánh giá năng lực các địa phương để trình Bộ quyết định giao quyền quản lý quốc lộ và hướng dẫn, giám sát kỹ thuật, kiểm tra hiện trường và đánh giá kết quả thực hiện công tác bảo trì của các địa phương.

### 2.4.3. Trách nhiệm của UBND cấp tỉnh

Trách nhiệm của UBND cấp tỉnh tập trung vào đầu tư, xây dựng quốc lộ được phân cấp, quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì, bảo vệ kết cấu và tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ là quốc lộ được phân cấp, bảo đảm kết nối giao thông đồng bộ với các tuyến đường khác trong khu vực...

Sự khác biệt rõ rệt nhất của mô hình mới là việc UBND các tỉnh,

thành phố trực thuộc Trung ương được giao trách nhiệm trực tiếp tổ chức quản lý, bảo trì quốc lộ hoặc đoạn tuyến quốc lộ đi qua địa bàn. Các sở GTVT là cơ quan chuyên môn giúp UBND tỉnh thực hiện nhiệm vụ này, mà trước kia, nhiệm vụ đó thuộc về Cục ĐBVN.

**2.5. Đánh giá mô hình quản lý bảo trì sau phân cấp, phân quyền**

**2.5.1. So sánh mô hình quản lý bảo trì trước và sau phân cấp, phân quyền về cấp quản lý và hình thức quản lý**

Sau khi thực hiện phân cấp, phân quyền, mô hình quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ đã có bước chuyển căn bản từ khung quản lý tập trung sang mô hình quản trị đa cấp, có giám sát. Các quy định pháp lý mới đã xác định rõ quyền hạn, trách nhiệm, cũng như cơ chế hậu kiểm của từng cấp. Nếu trước đây, mọi hoạt động điều hành được chỉ đạo trực tiếp từ Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) và Cục ĐBVN thì nay UBND cấp tỉnh được trao quyền chủ động, còn Trung ương chuyển sang vai trò hướng dẫn, giám sát và đánh giá kết quả.

Mô hình mới này giúp tăng tính linh hoạt, rút ngắn chu trình ra quyết định, đồng thời vẫn duy trì sự thống nhất, kiểm soát chặt chẽ về chất lượng và hiệu quả vốn đầu tư công trong toàn hệ thống quốc lộ.

Bảng 1. So sánh mô hình quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ Việt Nam trước và sau phân cấp, phân quyền về phân cấp quản lý và hình thức quản lý

Tiêu chí	Trước phân cấp, phân quyền	Sau phân cấp, phân quyền	Đánh giá xu hướng chuyển đổi về QLNN
Cơ quan chủ trì	Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng), Tổng cục ĐBVN	Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng), Cục ĐBVN, UBND tỉnh, Sở Xây dựng	Từ quản lý tập trung sang phân cấp đa tầng
Phạm vi trách nhiệm	Trung ương quản lý toàn bộ quốc lộ, địa phương quản lý đường tỉnh, huyện	Trung ương quản lý quốc lộ chiến lược, địa phương quản lý quốc lộ đi qua địa bàn, trừ quốc lộ Trung ương quản lý	Phân cấp quản lý, rõ trách nhiệm, chức năng
Cơ chế pháp lý	Hành chính, giấy tờ, xin - cấp	Pháp lý số hóa, báo cáo điện tử, xây dựng cơ sở dữ liệu chung là xu hướng tất yếu	Minh bạch
Hình thức giám sát	Thanh tra nội bộ, báo cáo định kỳ	Giám sát số hóa, kiểm toán độc lập, công khai dữ liệu	Giám sát theo kết quả và trách nhiệm
Bản chất quản lý	Hành chính - kỹ thuật, tập trung đọc	Hành chính, phân cấp phân quyền đi đôi với phân bổ nguồn lực	Quản lý theo nguyên tắc Nhà nước kiến tạo, bền vững

**2.5.2. Về cấu trúc quản lý và thẩm quyền quản lý**

Bên cạnh sự thay đổi về phân cấp quản lý, phân cấp thẩm quyền trong công tác bảo trì hệ thống quốc lộ là yếu tố phản ánh rõ quá trình chuyển đổi tư duy QLNN trong lĩnh vực hạ tầng giao thông từ mô hình quản lý hành chính - mệnh lệnh sang mô hình quản trị đa cấp - điều tiết và giám sát, trong đó quyền hạn được phân bổ hợp lý giữa trung ương và địa phương, gắn với trách nhiệm và năng lực thực thi.

Bảng 2. So sánh mô hình quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ Việt Nam trước và sau phân cấp, phân quyền về cấu trúc quản lý và thẩm quyền quản lý

Tiêu chí	Trước phân cấp, phân quyền	Sau phân cấp, phân quyền	Đánh giá xu hướng chuyển đổi
Cấu trúc tổ chức	Quản lý theo ngành dọc: Bộ → Tổng cục → Cục → Sở GTVT	Quản lý đa tầng: Bộ/UBND tỉnh → Cục ĐBVN/Sở Xây dựng	Phân cấp thực chất, liên thông
Vai trò Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng)	Quyết định toàn bộ kế hoạch, vốn, kỹ thuật	Hoạch định chính sách, kiểm tra, giám sát	Tập trung vai trò điều tiết
Cơ quan điều hành kỹ thuật	Tổng cục/Cục QLDB khu vực trực tiếp làm	Cục ĐBVN/Sở Xây dựng địa phương	Giảm hành chính, tăng chuyên môn
Địa phương (UBND, Sở GTVT - nay là Sở Xây dựng)	Phối hợp, chịu giám sát, kiểm tra của Tổng cục ĐBVN và Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng)	Được giao quản lý, chịu trách nhiệm, báo cáo kết quả	Tăng quyền, gắn trách nhiệm
Quan hệ giữa các cấp	Mệnh lệnh - hành chính, một chiều	Hợp tác - giám sát, hai chiều	Liên kết, tương tác liên tục
Phản ứng thực tế	Chậm, phụ thuộc cấp trên	Nhanh, sát thực tế địa phương	Tăng tính linh hoạt

Theo quy định mới, Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) không trực tiếp điều hành từng tuyến quốc lộ như trước, mà đóng vai trò hoạch định chiến lược, ban hành tiêu chuẩn, hướng dẫn chuyên môn, đồng thời kiểm tra và giám sát chung trên phạm vi cả nước. Cục ĐBVN trở thành cơ quan đầu mối kỹ thuật và điều phối, có nhiệm vụ kiểm tra, tổng hợp dữ liệu, đánh giá và hỗ trợ địa phương trong công tác bảo trì.

UBND cấp tỉnh được giao quản lý, tổ chức bảo trì và bố trí nguồn vốn cho các tuyến quốc lộ được ủy thác hoặc giao quyền quản lý trực tiếp. Sở Xây dựng là cơ quan chuyên môn của tỉnh, chịu trách nhiệm thực thi, lựa chọn nhà thầu, nghiệm thu, lập hồ sơ và báo cáo định kỳ về Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) qua hệ thống điện tử.

2.5.3. So sánh về cơ chế tài chính và quản lý nguồn lực bảo trì

Trước khi phân cấp, kinh phí bảo trì quốc lộ được điều tiết tập trung thông qua Quỹ Bảo trì đường bộ Trung ương thành lập theo Nghị định số 18/2012/NĐ-CP và vận hành theo hướng “Bộ GTVT lập kế hoạch - Tổng cục ĐBVN phân bổ - Cục/Sở GTVT thực hiện”. Nguồn thu của quỹ chủ yếu đến từ phí sử dụng đường bộ thu theo đầu phương tiện và ngân sách trung ương hỗ trợ. Tất cả các tuyến quốc lộ, dù nằm hoàn toàn trong phạm vi một tỉnh đều do Trung ương cấp kinh phí hàng năm. Quy trình quản lý mang tính “xin - cấp”: Địa phương hoặc Cục khu vực đề xuất kế hoạch, Tổng cục tổng hợp, Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) thẩm định và Bộ Tài chính phê duyệt. Cơ chế này giúp Nhà nước kiểm soát chặt chẽ chi tiêu, nhưng cũng làm giảm tính linh hoạt, đặc biệt trong trường hợp thiên tai, lũ lụt hoặc hư hỏng bất thường.

Sau phân cấp, cơ chế tài chính mới cho công tác bảo trì hệ thống quốc lộ theo hướng đa dạng hóa nguồn lực, phân quyền sử dụng vốn và minh bạch hóa quy trình chi tiêu công.

Nguồn kinh phí bảo trì đường bộ được quy định gồm:

- Ngân sách Trung ương: Chỉ cho các tuyến quốc lộ chiến lược, cao tốc, các dự án đặc thù hoặc liên vùng;
- Ngân sách địa phương: Chỉ cho các tuyến quốc lộ được ủy thác hoặc giao cho địa phương quản lý;
- Các nguồn hợp pháp khác: Xã hội hóa, hợp tác công tư (PPP).

Cơ chế mới cho phép địa phương chủ động bố trí, điều tiết nguồn vốn bảo trì, đồng thời lập kế hoạch trung hạn 5 năm, thay vì kế hoạch năm như trước. Bộ GTVT và Bộ Tài chính chỉ còn vai trò thẩm định, tổng hợp và giám sát việc thực hiện kế hoạch.

Nhờ đó, ngân sách bảo trì không còn mang tính “xin - cấp” mà trở thành “phần bổ theo kết quả và năng lực quản lý”. Các địa phương được phép linh hoạt điều chỉnh chi phí bảo trì thường xuyên, xử lý sự cố khẩn cấp mà không cần chờ phê duyệt từ Trung ương.

Bảng 3. So sánh mô hình quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ Việt Nam trước và sau phân cấp, phân quyền về cơ chế tài chính và quản lý nguồn lực bảo trì

Tiêu chí	Trước phân cấp, phân quyền	Sau phân cấp, phân quyền	Đánh giá xu hướng chuyển đổi
Nguồn vốn	Trung ương cấp phát qua Quỹ bảo trì Trung ương (trước 2020), vốn sự nghiệp chi hoạt động kinh tế đường bộ thuộc vốn ngân sách nhà nước	Vốn sự nghiệp chi hoạt động kinh tế đường bộ thuộc vốn ngân sách nhà nước, vốn Trung ương, địa phương, xã hội hóa	Đa nguồn, linh hoạt
Lập kế hoạch	Hàng năm, theo đề xuất của Tổng cục	Bộ Xây dựng/Cục ĐBVN - UBND cấp tỉnh	Ổn định, dài hạn

Quy trình cấp phát	Bộ Tài chính phân bổ vốn cho Bộ GTVT	Bộ Tài chính phân bổ vốn trực tiếp xuống Bộ Xây dựng/ UBND tỉnh	Giám thực hành chính
--------------------	--------------------------------------	---	----------------------

Sự thay đổi cơ chế tài chính không chỉ dừng ở việc “giao quyền chi”, mà quan trọng hơn là thay đổi cách Nhà nước giám sát đồng tiền công. Trước đây, quản lý tài chính tập trung theo “đầu vào” quan tâm đến đúng quy trình, đúng định mức, mà chưa chú trọng hiệu quả đầu ra. Nay, cơ chế mới hướng đến quản lý theo kết quả: Cơ quan Trung ương kiểm soát bằng dữ liệu kỹ thuật, khối lượng hoàn thành và chất lượng mặt đường, thay vì bằng hồ sơ giấy tờ.

2.5.4. Đánh giá mô hình quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ sau phân cấp, phân quyền

Sự chuyển đổi mô hình quản lý không chỉ là thay đổi “ai làm”, mà còn là thay đổi cách thức Nhà nước điều hành. Trước đây, Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) đóng vai trò “người thực hiện”, còn nay trở thành “người điều tiết và giám sát”, nâng cao vai trò địa phương quyết, địa phương làm, địa phương chịu trách nhiệm.

Điểm khác biệt then chốt của mô hình mới là phân quyền đi đôi với kiểm soát. Địa phương được trao quyền, nhưng vẫn chịu sự giám sát kỹ thuật và kiểm toán từ Cục ĐBVN. Việc phân cấp không “buông lỏng” mà hướng đến công quản lý, vừa tạo quyền chủ động cho địa phương, vừa duy trì tiêu chuẩn kỹ thuật thống nhất toàn quốc.

3. KẾT LUẬN

Nhìn tổng thể, sự thay đổi mô hình quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ thể hiện quá trình chuyển từ mô hình hành chính tập trung sang mô hình quản trị đa cấp, trong đó Trung ương định hướng chính sách, địa phương thực thi và chịu trách nhiệm, còn Nhà nước đóng vai trò kiến tạo, giám sát và bảo đảm công bằng phát triển vùng.

Từ góc nhìn QLNN, đây là bước tiến phù hợp với xu thế “chính phủ kiến tạo và điều hành theo kết quả”. Nhà nước không còn trực tiếp làm thay mà định hình hệ thống, đặt ra chuẩn mực, giám sát tuân thủ và khuyến khích sáng kiến của địa phương. Qua đó, mô hình mới không chỉ giúp nâng cao hiệu quả bảo trì quốc lộ, mà còn thúc đẩy tính tự chủ, sáng tạo và trách nhiệm công vụ trong hệ thống hành chính Việt Nam.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 ngày 13 tháng 11 năm 2008.
- [2] Luật Ngân sách Nhà nước số 83/2015/QH13 ngày 25 tháng 6 năm 2015 của Quốc hội.
- [3] Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ, quy định chi tiết về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng.
- [4] Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 15 tháng 4 năm 2024 của Chính phủ, quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường bộ năm 2024 và Điều 77 của Luật Tự trị, an toàn giao thông đường bộ.
- [5] Nghị định số 144/2025/NĐ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2025 của Chính phủ, quy định về phân cấp, phân quyền trong lĩnh vực QLNN của Bộ Xây dựng.
- [6] Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT ngày 07 tháng 6 năm 2018 của Bộ Giao thông vận tải, quy định về quản lý, bảo dưỡng thường xuyên đường bộ, hướng dẫn quy trình lập kế hoạch, giám sát và nghiệm thu công tác bảo trì.
- [7] Thông tư số 41/2021/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2021 của Bộ Giao thông vận tải, sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư 37/2018/TT-BGTVT, quy định về quản lý, bảo trì và kiểm tra hiện trạng công trình đường bộ.