

# VAI TRÒ KẾT NỐI CỦA GIAO THÔNG VẬN TẢI NÔNG THÔN TẠI HUYỆN CẨM THỦY VÀ HUYỆN NHƯ THANH, TỈNH THANH HOÁ

Nguyễn Thị Ngọc<sup>1</sup>, Nguyễn Thị Thanh Xuân<sup>2</sup>

## TÓM TẮT

*Giao thông vận tải nông thôn có vai trò rất quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội cũng như quá trình công nghiệp hoá - hiện đại hoá nông thôn. Đối với các địa bàn nông thôn vùng trung du và miền núi, giao thông vận tải nông thôn đặc biệt càng có ý nghĩa hơn bởi tính cấp thiết của nó. Bài viết đã sử dụng chủ yếu nguồn tài liệu thứ cấp để nghiên cứu tính kết nối của hệ thống giao thông vận tải nông thôn trên hai địa bàn huyện miền núi là: Cẩm Thủy và Như Thanh, tỉnh Thanh Hoá. Kết quả cho thấy: hệ thống giao thông vận tải nông thôn trên cả hai địa bàn nghiên cứu trong những năm gần đây đã, đang tiếp tục được phát triển và bảo đảm tính kết nối cao. Điều này đã góp phần quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội của các huyện.*

**Từ khóa:** *Giao thông vận tải nông thôn, kết nối, phát triển.*

## 1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trên thế giới cũng như ở Việt Nam đã có nhiều công trình nghiên cứu về giao thông nông thôn. Tiêu biểu có các công trình: “*Giao thông nông thôn trong công cuộc xây dựng nông thôn mới và hiện đại hóa nông thôn*” của Nguyễn Ngọc Đông [2], “*The Contribution of Rural Transport to Achieve the Sustainable Development Goals*” của J Cook [4], “*Guidelines on the Planning, Design and Implementation of Rural Transport*” [5] của Paul Starkey, Robin Workman and John Hine... Hầu hết các công trình đều nhấn mạnh vai trò của giao thông nông thôn trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội nông thôn. Trong bài viết này, nhóm tác giả nghiên cứu sâu về tính kết nối của giao thông vận tải nông thôn như là một trong những chỉ tiêu quan trọng phản ánh vai trò, mức độ vận hành của ngành giao thông vận tải; từ đó tạo đà cho sự phát triển kinh tế - xã hội [3]. Điều này có ý nghĩa đặc biệt hơn đối với vùng nông thôn ở các địa bàn trung du miền núi. Thực tế cho thấy, tính kết nối trong giao thông vận tải nông thôn ở hai huyện: Cẩm Thủy và Như Thanh tỉnh Thanh Hóa đã và đang đem lại những lợi ích tích cực cho sự phát triển ở đây.

## 2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Bài báo sử dụng chủ yếu phương pháp thu thập xử lý số liệu, tài liệu để phục vụ cho mục đích nghiên cứu với các bước tiến hành như sau:

*Bước 1:* Xác định các đối tượng, nội dung và dạng thông tin cần thu thập liên quan đến giao thông vận tải nông thôn; thực trạng phát triển kinh tế - xã hội, mối liên quan giữa

<sup>1</sup> Khoa Khoa học Xã hội, Trường Đại học Hồng Đức, Email: nguyenthingoc@hdu.edu.vn

<sup>2</sup> Học viên cao học lớp K14 chuyên ngành Địa lí, khoa Khoa học Xã hội, Trường Đại học Hồng Đức

giao thông vận tải nông thôn và các vấn đề kinh tế - xã hội... Các dạng tài liệu bao gồm tài liệu sơ cấp và nguồn tài liệu thứ cấp.

*Bước 2:* Tiến hành thu thập tài liệu theo kế hoạch và danh mục đã lập.

*Tài liệu sơ cấp:* là nguồn tài liệu thu được từ việc tác giả khảo sát thực địa tại địa bàn huyện Cẩm Thủy và Như Thanh nhằm hỗ trợ cho việc phân tích, đánh giá một cách thuyết phục hơn về các vấn đề liên quan đến tính kết nối của giao thông vận tải nông thôn trên các địa bàn này.

*Tài liệu thứ cấp:* bao gồm tài liệu viết, bản đồ, tranh ảnh, niên giám thống kê... được thu thập từ các cơ quan phát hành và nhà xuất bản có kiểm duyệt. Cụ thể là các nghiên cứu về vận tải của I. Tarski (1985); các báo cáo về phát triển hạ tầng của phòng Hạ tầng - kinh tế huyện Cẩm Thủy và huyện Như Thanh, tỉnh Thanh Hóa (từ 2015 đến 2022); các số liệu của cục Thống kê Thanh Hóa các năm 2021, 2022; UBND tỉnh Thanh Hóa, viện Quy hoạch kiến trúc (2022). Nguồn tài liệu này phục vụ cho việc tìm hiểu một số vấn đề lí luận về giao thông nông thôn, tính kết nối trong giao thông vận tải nông thôn, tầm quan trọng của sự kết nối trong giao thông vận tải, trong đó có giao thông vận tải nông thôn.

*Bước 3:* Từ các số liệu, tài liệu thu thập được, nhóm tác giả xử lí thành nguồn tài liệu phục vụ cho mục đích nghiên cứu của mình.

### 3. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ THẢO LUẬN

#### 3.1. Khái quát địa bàn nghiên cứu

Hai huyện Cẩm Thủy và Như Thanh đều thuộc địa bàn trung du miền núi tỉnh Thanh Hoá, có những nét tương đồng về các điều kiện tự nhiên và kinh tế - xã hội; trong đó có các vấn đề về phát triển nông thôn.

Huyện Cẩm Thủy cách thành phố Thanh Hóa 70 km; nằm giao giữa đường Hồ Chí Minh, Quốc lộ 217. Trên địa bàn huyện có các tuyến đường tỉnh 518, 518B, 523B, 523C, 523E... và sông Mã chảy qua theo hướng Tây Bắc - Đông Nam; có biên giới Việt Nam - Lào; có vùng sinh thái rừng đầu nguồn,... Hướng phát triển trọng tâm của huyện là: phát huy tài nguyên rừng và các khu bảo tồn thiên nhiên gắn với phát triển du lịch sinh thái và du lịch văn hóa; sản xuất lâm nghiệp, cây dược liệu, phát triển chăn nuôi gia súc, đại gia súc và phát triển nông nghiệp công nghệ cao; đẩy mạnh công nghiệp chế biến nông lâm sản, công nghiệp sản xuất vật liệu xây dựng, công nghiệp dệt may tại những nơi có điều kiện... phục vụ đắc lực công nghiệp hóa, hiện đại hóa nông nghiệp, nông thôn [6][8].

Huyện Như Thanh cách thành phố Thanh Hóa gần 50 km và nằm gần đường Hồ Chí Minh, kết nối với đường Hồ Chí Minh thông qua Quốc lộ 45, đường Nghi Sơn- Bãi Trành và các tuyến đường tỉnh 506 (Đường Nghi Sơn - Sao Vàng), đường tỉnh 514, đường tỉnh 520, đường tỉnh 505, 505B. Địa bàn có vườn Quốc Gia Bến En và khu vực đa dạng sinh học có tiềm năng phát triển du lịch sinh thái, cảnh quan, nghỉ dưỡng. Mục tiêu cơ bản trong phát triển vùng huyện Như Thanh là lấy du lịch làm mũi nhọn, công nghiệp là then chốt, nông lâm nghiệp là nền tảng và phát triển lâm nghiệp bền vững gắn với bảo tồn đa dạng sinh học, bảo vệ môi trường sinh thái; phát triển nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao phục vụ cho quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa nông nghiệp, nông thôn [7][9].

### 3.2. Vai trò kết nối của giao thông vận tải nông thôn trên địa bàn nghiên cứu

#### 3.2.1. Khái quát mạng lưới giao thông nông thôn

Tổng chiều dài mạng giao thông nông thôn huyện Cẩm Thủy hiện đạt 772,4 km, chiếm 78,9% tổng chiều dài đường giao thông trên toàn huyện, chiếm khoảng 8,5% tổng chiều dài mạng giao thông nông thôn khu vực trung du miền núi và 3,5% tổng chiều dài mạng giao thông nông thôn trên toàn tỉnh; mật độ đường đạt 1,74 km/km<sup>2</sup> [6].

Với tổng chiều dài đường giao thông nông thôn trên 952,6 km (mật độ 1,62 km/km<sup>2</sup>) [7], giao thông nông thôn huyện Như Thanh chiếm 4,9% tổng chiều dài giao thông nông thôn trên toàn tỉnh và chiếm 9,3% tổng chiều dài mạng lưới giao thông khu vực trung du miền núi. So với 11 huyện miền núi tỉnh Thanh Hoá, mạng lưới giao thông nông thôn của huyện Như Thanh chỉ đứng sau các huyện Thạch Thành, Ngọc Lặc, Bá Thước và Như Xuân.

**Bảng 1. Chiều dài các mạng giao thông nông thôn chia theo địa bàn nghiên cứu, năm 2022**

Đơn vị: km

Địa bàn	Tổng	Đường huyện	Đường xã	Đường thôn (xóm), bản	Đường thủy nội địa
Huyện Cẩm Thủy	772,4	94,4	240,0	428,7	9,3
Huyện Như Thanh	955,8	79,3	325,1	532,3	19,1

Nguồn: Báo cáo phát triển hạ tầng huyện Cẩm Thủy, huyện Như Thanh giai đoạn 2015 - 2022

So với các mạng giao thông khác, giao thông nông thôn nói chung và hệ thống giao thông nông thôn trên địa bàn nghiên cứu nói riêng luôn chiếm tỷ trọng lớn (gần 80%). Trong đó chủ yếu là hệ thống đường xã, liên thôn, bản (chiếm khoảng 90%), đường huyện chiếm gần 10%; còn lại, đường thủy nội địa không đáng kể (chỉ chiếm gần 2%).

#### 3.2.2. Vai trò kết nối của hệ thống đường huyện

Huyện Cẩm Thủy hiện có 13 tuyến đường huyện, trong đó chỉ 2 tuyến có chiều dài trên 10 km, gồm: tuyến nối từ Cẩm Tú - Cẩm Quý - Lương Trung (Bá Thước) dài 11,82 km, và tuyến Cẩm Tân - Cẩm Long: 11,6 km; còn lại là các tuyến có chiều dài dưới 10 km, trong đó tuyến ngắn nhất là tuyến nối từ Cẩm Tân đi Cẩm Phú (chỉ 3,4 km). Các tuyến đường huyện hiện có đều là đường cấp VI, mặt đường láng nhựa hoặc bê tông xi măng. Chiều rộng nền đường từ 6,5 m đến 8,5 m; rộng mặt đường 3,5 m đến 5,0 m [6].

Huyện Như Thanh có diện tích rộng hơn so với huyện Cẩm Thủy nhưng số lượng đường huyện tại Như Thanh đang ít hơn Cẩm Thủy 155,1 km và được phân bổ trên 08 tuyến; trong đó tuyến dài nhất đạt 21,5 km (tuyến nối giữa QL4 - Yên Lạc - ĐT505), tuyến nối giữa xã Phụng Nghi với xã Cán Khê dài 13 km. Còn lại là các tuyến có chiều dài dưới 10 km, thấp nhất là tuyến nối giữa xã Xuân Phúc đến nhà máy đường chỉ đạt 3,3 km [7].

Như vậy, hệ thống đường huyện trên cả hai địa bàn nghiên cứu chỉ tập trung chủ yếu tại các khu vực điểm du lịch, điểm công nghiệp, thị trấn và vùng ven. Tại các xã thuần nông và xa trung tâm, mạng lưới đường huyện còn rất mỏng.

Vai trò quan trọng nhất của hệ thống đường huyện ở đây là kết nối với các tuyến đường tỉnh trên địa bàn để hỗ trợ phát triển vùng liên huyện. Trong đó, huyện Cẩm Thủy nằm về phía Tây của vùng liên huyện số 5 [8], giáp trung tâm tiểu vùng là huyện Ngọc Lặc, gần các hành lang kinh tế quan trọng của tỉnh là đường Hồ Chí Minh và QL217 kết nối với các vùng lân cận, do đó có nhiều lợi thế phát triển kinh tế - xã hội của huyện. Ngoài ra, cũng tạo động lực phát triển tương hỗ cho các huyện lân cận thông qua dịch vụ thương mại, dịch vụ du lịch... Trong khi đó huyện Như Thanh sẽ có điều kiện hỗ trợ đắc lực cho Khu Kinh tế Nghi Sơn mở rộng vành đai kinh tế động lực Nghi Sơn - thành phố Thanh Hoá - Sầm Sơn - Lam Sơn Sao Vàng nói chung (Như Thanh - Như Xuân nằm gần như ở tâm của vành đai kinh tế động lực của tỉnh) và 3 hành lang kinh tế của tỉnh (đường Hồ Chí Minh, cao tốc Bắc - Nam, đường Nghi Sơn - Sao Vàng).

### 3.2.3. Vai trò kết nối của hệ thống đường xã, liên thôn, bản

Mạng lưới giao thông nông thôn trên các địa bàn nghiên cứu phần lớn là đường xã, liên thôn, bản (trên 90%) và tập trung chủ yếu tại địa bàn các xã thuần nông. Trong đó, đường liên bản và đường nội đồng còn thấp do hệ thống giao thông nội đồng của các huyện hiện vẫn chưa được xây dựng. Điều này sẽ hạn chế khả năng cơ giới hóa, vận chuyển vật tư nông nghiệp và nông sản trên địa bàn.

Đối với đường trục xã và liên xã: từ khi có phong trào “Nông thôn mới” với chương trình “Giao thông nông thôn” mạng lưới đường trục xã, liên xã ở Cẩm Thủy cũng như ở Như Thanh đã có những bước phát triển hơn nhiều so với trước.

**Bảng 2. So sánh tỷ lệ xã có khoảng cách từ trung tâm xã đến trung tâm huyện trên địa bàn nghiên cứu với cả tỉnh năm 2022**

Đơn vị: %

Các chỉ tiêu	Thanh Hóa	Như Thanh	Cẩm Thủy
Tỷ lệ xã mà khoảng cách đi từ UBND xã đến trung tâm huyện gần nhất dưới 3 km	15,8	14,3	11,7
Tỷ lệ xã mà khoảng cách đi từ UBND xã đến trung tâm huyện gần nhất từ 3 km - dưới 5 km	14,4	14,3	11,7
Tỷ lệ xã mà khoảng cách đi từ UBND xã đến trung tâm huyện gần nhất từ 5 km - dưới 10 km	30,0	21,4	23,5
Tỷ lệ xã mà khoảng cách đi từ UBND xã đến trung tâm huyện gần nhất trên 10 km	39,8	50,0	52,9

Nguồn: Báo cáo phát triển hạ tầng huyện Cẩm Thủy, huyện Như Thanh giai đoạn 2015 - 2022

Trên cả 2 huyện, tỷ lệ xã có khoảng cách đi từ UBND xã đến trung tâm huyện gần nhất trên 10 km còn chiếm khá cao: trên 50% (trung bình tỉnh Thanh Hoá là: 39,8%), gồm các xã: Cẩm Thành, Cẩm Liên, Cẩm Lương, Cẩm Quý, Cẩm Vân, Cẩm Tâm, Cẩm Tân (huyện Cẩm Thủy) và Thanh Tân, Thanh Kỳ, Phụng Nghi, Cán Khê, Xuân Du, Yên Lạc, Xuân Thái (huyện Như Thanh). Đây là những xã vùng sâu, vùng xa của huyện, điều này sẽ vẫn gây khó khăn trong các vấn đề tiếp cận và kết nối đối với các địa bàn này.

Bên cạnh đó tỷ lệ các xã có khoảng cách từ UBND xã đến trung tâm huyện từ 5 km - dưới 10 km vẫn chiếm 21,4% (huyện Như Thanh) và 23,5% (huyện Cẩm Thủy); trong khi tỷ

lệ xã có khoảng cách đi từ UBND xã đến trung tâm huyện gần nhất dưới 3 km và tỷ lệ xã có khoảng cách đi từ UBND xã đến trung tâm huyện gần nhất từ 3 km - dưới 5 km hiện nay ở các địa bàn khá thấp: huyện Cẩm Thủy chỉ đạt 11,7%, Như Thanh là 14,3%. Điều này cho thấy, tuy giao thông nông thôn ở Cẩm Thủy và Như Thanh đã có phát triển trong những năm gần đây nhưng độ bao phủ vẫn chưa thật sự cao, đặc biệt tại các địa bàn các xã vùng cao, vùng sâu.

Hiện nay trên địa bàn cả 2 huyện, tỷ lệ xã có đường xe ô tô từ trụ sở UBND huyện đến trụ sở UBND xã và tỷ lệ thôn có đường xe ô tô đi đến trụ sở UBND xã đã đạt 100%. Về mặt xã hội: sự phát triển này đã và đang đáp ứng tốt hơn nhu cầu giao lưu đi lại, thông tin liên lạc, góp phần thúc đẩy hoạt động văn hoá xã hội, nâng cao dân trí đời sống tinh thần của dân cư nông thôn. Về mặt kinh tế: tạo điều kiện thuận lợi cho khả năng trao đổi và tính lan toả của các mặt hàng nông sản, mở rộng thị trường nông nghiệp nông thôn, góp phần làm chuyển hoá và thay đổi tính chất nền kinh tế nông nghiệp, nông thôn theo hướng phát triển sản xuất kinh doanh hàng hoá và kinh tế thị trường. Điều này có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với hai huyện Cẩm Thủy và Như Thanh nói riêng và các huyện miền núi tỉnh Thanh Hóa nói chung, bởi đây là địa bàn có nền kinh tế nông nghiệp đang trong quá trình chuyển dịch sang nền kinh tế thị trường.

#### 3.2.4. Hệ thống đường thủy nội địa

Hệ thống giao thông đường thủy tuy là ưu thế của các địa bàn nghiên cứu với mạng lưới sông đa dạng, tiêu biểu là hệ thống sông Mực (trên địa bàn huyện Cẩm Thủy) và hồ Bén En (trên địa bàn huyện Như Xuân). Nhưng do chưa được đầu tư tương ứng với vị thế hiện trạng nên hiện nay hệ thống thủy nội địa này mới chỉ được khai thác cho vận tải hành khách, nhằm phục vụ phát triển du lịch địa phương.

Nhìn chung, so với hệ thống giao thông vận tải nông thôn bằng đường bộ thì giao thông vận tải nông thôn bằng đường thủy trên cả hai địa bàn nghiên cứu chưa được phát huy hết tiềm năng vốn có. Nếu như đối với giao thông nông thôn đường bộ, tính kết nối đề cập đến chủ yếu là tính không gian, là sự đồng bộ, liên hoàn giữa giao thông nông thôn với các mạng quốc lộ, đường tỉnh để hỗ trợ thúc đẩy phát triển vùng liên huyện thì hệ thống thủy nội địa ở đây cơ bản vẫn là sự kết nối giữa hai phương thức vận tải đường thủy - đường bộ để khai thác chủ yếu cho sự phát triển du lịch trên địa bàn.

## 4. KẾT LUẬN

Hiện nay, địa bàn cả hai huyện Cẩm Thủy và Như Thanh có gần 80% dân số sống ở nông thôn với trên 75% lực lượng lao động làm việc, sinh sống nhờ vào hoạt động sản xuất nông lâm ngư nghiệp [1]; vì vậy, giao thông vận tải nông thôn ở đây được đánh giá là một trong những nhân tố quan trọng hàng đầu để mở mang sản xuất, tiếp cận thị trường, tiếp thu khoa học kỹ thuật và mở mang dân trí. Trong những năm gần đây, hệ thống giao thông vận tải nông thôn trên địa bàn huyện Cẩm Thủy và Như Thanh đã, đang tiếp tục được xây dựng mới và nâng cấp, bảo đảm tính kết nối cao. Sự đầu tư vào hệ thống giao thông vận tải nông thôn trên địa bàn huyện Cẩm Thủy và Như Thanh còn nhằm tạo khả năng giảm bớt chênh lệch về vật chất, văn hoá giữa các nhóm dân cư trong nông thôn cũng như giữa nông thôn và thành thị trên địa bàn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Cục Thống kê Thanh Hóa, *Niên giám thống kê các năm 2021, 2022*.
- [2] Nguyễn Ngọc Đông (2012), *Giao thông nông thôn trong công cuộc xây dựng nông thôn mới và hiện đại hóa nông thôn*, [www.drvn.gov.vn/index.php](http://www.drvn.gov.vn/index.php), ngày đăng: 01/06/2012 8:21; ngày truy cập 24/2/2018.
- [3] I. Tarski (1985), *Vận tải nhân tố quy hoạch sản xuất*, Nxb. Giao thông vận tải, Hà Nội.
- [4] J Cook (2020), *The Contribution of Rural Transport to Achieve the Sustainable Development Goals*, Research Community for Access Partnership (ReCAP).
- [5] Paul Starkey, Robin Workman and John Hine (2020), *Guidelines on the Planning, Design and Implementation of Rural Transport*, ReCAP Research for community Access Partnership, Ukaid from the British people.
- [6] UBND huyện Cẩm Thủy, phòng Hạ tầng - kinh tế, *Các báo cáo phát triển hạ tầng huyện Cẩm Thủy các năm (từ 2015 - 2022)*.
- [7] UBND huyện Như Thanh, phòng Hạ tầng - kinh tế, *Các báo cáo phát triển hạ tầng huyện Như Thanh các năm (từ 2015 - 2022)*.
- [8] UBND Tỉnh Thanh Hóa, viện Quy hoạch kiến trúc (2022), *Thuyết minh tổng hợp quy hoạch xây dựng vùng huyện Cẩm Thủy, tỉnh Thanh Hoá đến năm 2045*.
- [9] UBND Tỉnh Thanh Hóa, viện Quy hoạch kiến trúc (2022), *Thuyết minh tổng hợp quy hoạch xây dựng vùng huyện Như Thanh, tỉnh Thanh Hoá đến năm 2045*.

**THE ROLE IN CONNECTING RURAL TRANSPORTATION  
IN CAM THUY DISTRICT AND NHU THANH DISTRICT,  
THANH HOA PROVINCE**

**Nguyen Thi Ngoc, Nguyen Thi Thanh Xuan**

**ABSTRACT**

*Rural transportation plays an important role in the process of socio-economic development and rural industrialization-modernization. For rural areas in midlands and highlands, rural transportation is of greater significance for its urgency. The article mainly uses secondary document sources to study the connectivity of the rural transport system in two mountainous areas in Thanh Hoa province, Cam Thuy district and Nhu Thanh district. The results show that rural transportation system in both study areas has been developed and ensured high connectivity day by day in recent years. It plays a significant role in socio-economic development in the areas.*

**Keyword:** *Rural transportation, connect, development.*

\* Ngày nộp bài: 21/2/2023; Ngày gửi phản biện: 21/2/2023; Ngày duyệt đăng: 26/4/2023