

TÀI CHÍNH ĐƯỜNG BỘ

PETER J. GRAZIANO

Phó chủ tịch Công ty Deleuw, Cather International Limited

Phần lớn các chính phủ đều có mục tiêu phát triển kinh tế. Rõ ràng mạng lưới đường bộ có hiệu quả và năng suất là cần thiết để thực hiện phát triển kinh tế và bảo đảm nền kinh tế thịnh vượng.

Đường sá tốt là cần thiết, vậy tại sao một số chính phủ gặp khó khăn trong khi xây dựng và bảo dưỡng đường tốt?

Thường, lý do cơ bản quan trọng trong khó khăn là mức tài chính bảo đảm không tương xứng. Những vấn đề liên quan đến một nền tài chính tương xứng cho đường bộ như sau:

1. Kế hoạch toàn diện và dài hạn

Không có một kế hoạch toàn diện dài hạn về đường sá sẽ không có sự liên kết rõ ràng giữa phát triển, bảo dưỡng và sử dụng đường bộ với các mức đầu tư cần thiết để hoàn thành kế hoạch trong một thời gian dài. Không có kế hoạch đường bộ, việc phát triển và bảo dưỡng mạng đường bộ thường thực hiện rời rạc thiếu phối hợp thể hiện ở nguồn cung cấp tài chính thất thường và lãng phí nguồn

lực tài chính.

Cần có một kế hoạch toàn diện và dài hạn về đường bộ để giành được sự ủng hộ về tài chính và lập được nguồn tài chính cho đường sá phù hợp và vững chắc.

2. Luật lệ có hiệu lực về tài chính đường bộ

Các luật lệ liên quan đến thu nhập, phí và thuế đường cũng như việc tài trợ cho đường phải được dựa trên chính sách đường bộ vững chắc về mặt kinh tế theo hướng kế hoạch đường bộ. Một phần ổn định của thu nhập nên dành cho các chương trình đường bộ nhằm bảo đảm nguồn thu nhập và nguồn tài chính cho đường bộ. Một nguồn thu nhập vững chắc là cần thiết để tài trợ một số chi phí, phát triển, hay tái diễn (đặc biệt về bảo dưỡng) và trả nợ tín dụng tài trợ cho đường bộ.

3. Sự nhất trí chính trị rộng rãi

Sự ủng hộ của các nhà lãnh đạo chính trị để đạt được tài trợ tương xứng là cần thiết cho phát triển đường sá tốt. Các nhà lãnh đạo chính trị nên tham gia trong quá trình triển

khai kế hoạch đường sá và kế hoạch tài chính tương ứng. Các nhà chuyên môn nên truyền đạt một cách có hiệu quả các chủ trương về đường sá, tiêu chuẩn, hậu quả, rủi ro, chi phí và lãi để xác định toàn diện các kế hoạch giúp cho những người ra quyết định. Nơi nào việc trình bày kế hoạch không được phổ biến thì khó mà đạt được sự đồng tình chính trị cần thiết cho việc thực hiện các kế hoạch.

4. Tiêu chuẩn đường về kinh tế

Tiêu chuẩn thiết kế, xây dựng và bảo dưỡng đường bộ phải dựa trên các kinh toán về đường sá hợp lý. Khi các tiêu chuẩn được áp dụng máy móc không tính đến điều kiện kinh tế thì kế hoạch đường bộ, thiết kế, xây dựng và bảo dưỡng đường có thể chỉ là lãng phí nguồn lực tài chính và cản trở việc phát triển mạng đường bộ.

5. Trợ lực từ nguồn sử dụng đường

Từ xưa đến nay, lệ phí đánh trên người sử dụng đường có thể quá thấp để có thể bảo trợ cho việc phát triển, bảo dưỡng đường và hoạt động quản lý đường một cách tương xứng. Tăng lệ phí đường ngang với mức nhu cầu có thể không được hưởng ứng vì xưa nay vốn ở mức thấp. Thường, phải có kế hoạch thận trọng từng bước về lệ phí đường bộ để dành được ủng hộ về mặt chính trị.

6. Sử dụng triệt hướng các thuế đánh vào người sử dụng đường

Người sử dụng đường có thể bị đánh thuế nặng, song chỉ một phần nhỏ thuế thu được sử dụng cho việc nâng cấp cải tạo đường. Kết quả là sự phản đối mạnh mẽ chống tăng thuế từ phía người sử dụng đường và nguồn tài chính không đủ cho đường bộ. Nếu người sử dụng chỉ trả cho dịch vụ tốt về đường sá, thì rõ ràng họ phải nhận được dịch vụ tốt về đường sá cũng như họ trả tiền điện nước họ dùng.

7. Sự tin tưởng vào các tổ chức đường bộ

Các nhà lãnh đạo chính trị có thể thiếu tin tưởng vào các tổ chức về đường bộ trong việc thực hiện các chương trình đường sá, đặc biệt bảo dưỡng đường. Do đó khoản tiền tài



12 PHÁT TRIỂN KINH TẾ

trợ tương xứng cho đường bộ có thể bị các tổ chức này từ chối.

8. Ủng hộ mạnh mẽ đường bộ

Người sử dụng đường như lái xe tải, tổ chức đường bộ của chính phủ, các nhà thầu, các nhà đầu tư, kinh doanh đều có lợi trong việc đường sá tốt và đường bộ phát triển. Nếu phối hợp và triển khai tốt, những nhóm trên có thể trở thành những người ủng hộ có hiệu quả, tích cực cho tài trợ đường bộ tương xứng.

Đối với mạng đường bộ tương lai, các kế hoạch cho cả tài chính lẫn phát triển đường sá là cần thiết để góp phần xây dựng và bảo đảm một nền kinh tế thịnh vượng. Các kế hoạch sẽ là những tài liệu cơ bản để tạo nên sự đồng lòng trong cả nước về đường bộ. Các kế hoạch sẽ là những tài liệu tạm thời cho đến khi giành được sự ủng hộ chính trị rộng rãi và trở thành hệ thống cơ sở cho các đánh giá hay quyết định được chấp nhận và đường lối chỉ đạo cho các cơ quan đường bộ của chính phủ.

Cả 2 kế hoạch đều cần thiết, không thể có kế hoạch đường bộ, thì kế hoạch tài chính, những nguồn tài chính cụ thể cho các đường sẽ không có lý do tồn tại, không có được sự biện giải cơ bản. Kế hoạch đường là một mốc chuẩn để đánh giá tiến triển và trách nhiệm.

Kế hoạch đường sẽ thiếu giải pháp và ít có cơ hội được thực thi nếu không có kế hoạch tài chính đường bộ và luật pháp bảo đảm tài trợ đường. Đó là những tín hiệu cho thấy kế hoạch đường bộ được tín nhiệm và

đã được chấp thuận.

1. KẾ HOẠCH ĐƯỜNG SÁ

Các kế hoạch đường sá toàn diện và dài hạn trong đó có dự toán chi phí đường sá "cần có" trong tương lai đã được triển khai tại Hoa Kỳ ít nhất từ những năm 50. Các kế hoạch đó thường được gọi là "nghiên cứu nhu cầu đường bộ". Đó là những nỗ lực lập ra chính sách đường bộ để bảo đảm tài trợ đường sá. Sau này, chúng được tổng hợp trong các kế hoạch vận tải toàn diện. Có nhiều nhân tố thành công và một số bài học được rút ra từ những nỗ lực trên qua thực tế ở Hoa Kỳ.

1. Thiết lập kế hoạch đường sá

Để tạo điều kiện thuận lợi cho kế hoạch đường bộ được chấp nhận, định hướng của những người ra quyết định và các nhà lãnh đạo phi kỹ thuật là quan trọng. Sự chỉ đạo phải liên quan đến cả những điểm mấu chốt trong triển khai kế hoạch, ví dụ khi đặt các tiêu chuẩn quy hoạch và tất nhiên vào lúc kết thúc khi trình bày các kết quả, đặc biệt các chi phí. Sự ủng hộ chính trị đối với chủ trương đường sá để tạo ra một loạt chi phí là quan trọng, và sự lãnh đạo phải được định hướng tốt trong mối quan hệ giữa các chính sách đường sá và chi phí. Chính sách cốt lõi về đường sá như bảo đảm cải thiện đường, tiêu chuẩn thiết kế và thực hành bảo dưỡng cần phải được giải trình rõ ràng và biện minh đúng đắn theo các chi phí cần có.

Điều quan trọng trong lúc bắt đầu thảo kế hoạch đường là định được hình thức đầu ra, đặc biệt chi phí. Sau đó quá trình lập kế hoạch và các phương pháp có thể được tổ chức để tạo ra kết quả theo hình thức dự tính. Ví dụ, đầu ra của chi phí kế hoạch phải được trình bày theo các thông số sau:

a. Phạm vi quyền hạn chính quyền: như chính quyền toàn quốc, tỉnh, thành phố và thị xã thừa nhận trách nhiệm và chịu trách nhiệm về đường sá.

b. Tổ chức cơ quan: như cơ quan đường sá vùng, quận, huyện.

c. Các loại đường: như đường huyết mạch nông thôn, đường nhập, đường vào nông thôn, đường huyết mạch đô thị, đường nhập, đường vào phố. Trên đây là phân loại theo chức năng để nghiên cứu.

d. Hình thức cải thiện: như xây dựng đường mới, xây dựng lại, lát mặt lại có và không mở rộng, và bảo dưỡng.

e. Thời hạn: như dự trữ (nhu cầu hiện nay) tăng cho mỗi 5 năm đến 25 năm.

Các thông số trên trả lời cho các câu hỏi về ai, cái gì, ở đâu (nói chung) và khi nào triển khai đường sá. Về lý

thuyết, có thể nên đánh giá từng kilômét đường. Tuy nhiên, sử dụng kỹ thuật lấy mẫu có thể đáp ứng việc lập các chính sách phát triển đường sá và về tài chính. Lấy mẫu là một phương pháp tương đối ít tốn kém, có hiệu quả để tìm hiểu tình trạng hiện tại của mạng đường sá.

2. Phân loại đường

Phương pháp phân loại đường trong một mạng đường sá gọi là "phân loại chức năng" đã thành công như là một phương tiện để:

a. Thống nhất tiêu chuẩn áp dụng bảo đảm tính lâu dài của các đặc điểm đường đối với người sử dụng đường về các loại đường tương tự.

b. Trình bày thực tế mạng đường sá cho những người ra quyết định giúp họ có cái nhìn rõ hơn về phạm vi và chức năng của đường, và

c. Để hình thành và áp dụng chính sách tài chính cho đường sá một cách thẳng thắn và công bằng.

Một số hình thức phân loại đã được vận dụng trong phần lớn các nước.

3. Chi phí cải tạo nâng cấp đường

Dự toán chi phí cải tạo nâng cấp đường trong một thời gian dài rất quan trọng nhằm lập ra chính sách tài trợ đường sá có hiệu quả và toàn diện. Kinh nghiệm "nghiên cứu nhu cầu" đưa ra một số biện pháp có hiệu quả và một số bài học đã được rút ra trong lĩnh vực về dự toán chi phí dài hạn.

Nhiều phương pháp đã được triển khai và sử dụng để dự toán chi phí cải tạo nâng cấp đường sá dài hạn. Phần lớn đều dựa trên nguyên tắc chỉ đạo kỹ thuật liên quan đến việc:

a. Đáp ứng đòi hỏi hiện tại và nhu cầu tùy theo tình hình,

b. Đáp ứng nhu cầu đi lại trong tương lai do khả năng ngày càng tăng,

c. Thay thế đường xuống cấp bằng xây dựng lại, và

d. Duy tu, khai thác và quản lý đường.

Việc chọn phương pháp có tầm quan trọng lớn. Tuy nhiên, các quyết định đưa ra khi chọn phương pháp dự toán chi phí dài hạn có thể còn quan trọng hơn.

(1). Người sử dụng phương pháp phải hiểu được lô gích cơ bản và bảo đảm tính lô gích đó là hợp lý theo điều kiện thực tế kỹ thuật của đất nước.

(2). Những dự tính về đi lại nên được xác minh độc lập tách khỏi tất cả phương pháp lựa chọn, ví dụ dự kiến sử dụng các loại xe và sử dụng thông tin.

(3). Những dự tính về đường xuống cấp nên phản ánh được kinh nghiệm và tình hình đất nước.

PHÁT TRIỂN KINH TẾ 13

Thông báo

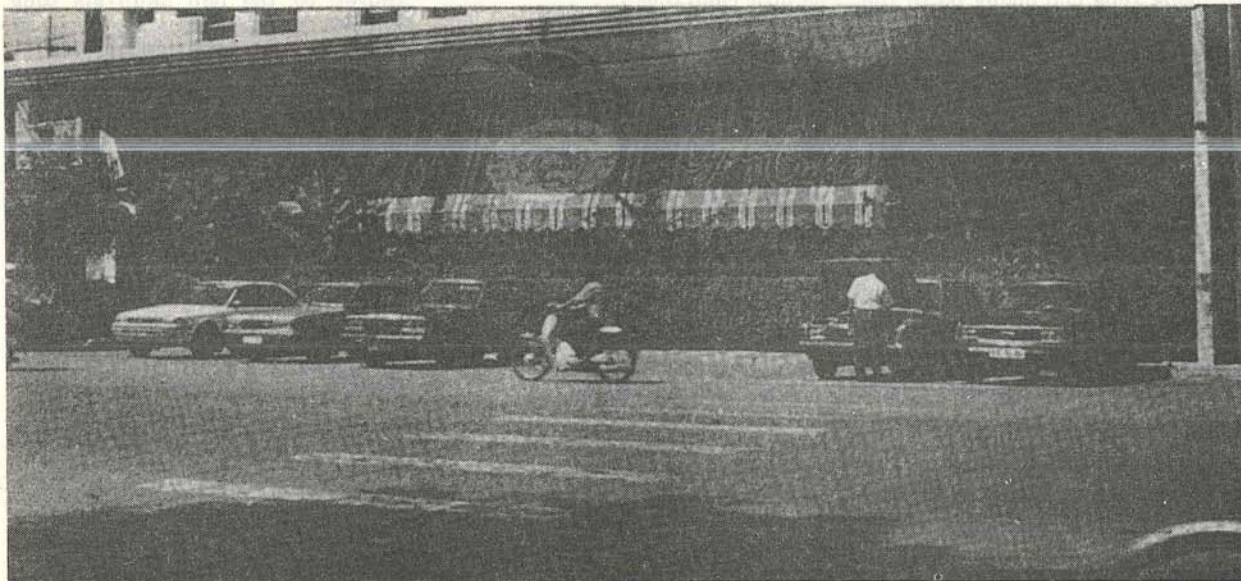
Ban biên tập Tạp chí Phát triển Kinh tế mời bạn đọc tham gia viết bài và mua tạp chí quý IV.96 theo các chủ đề sau đây:

Tháng 10.96 Cải cách thuế và hiệu quả kinh tế.

Tháng 11.96 Quan hệ giữa cải cách kinh tế và cải cách hành chính.

Tháng 12.96 Những giải pháp tiếp tục đổi mới doanh nghiệp nhà nước nhìn từ góc độ chính sách tài chính tiền tệ.

PTKT



Quan trọng hơn là nên trình bày ngắn gọn các dự tính chi phí sẽ triển khai như thế nào để giành được sự ủng hộ của các nhà lãnh đạo chính trị cho kế hoạch.

Trong thập kỷ 60 và 70, các nghiên cứu về nhu cầu đường sá ở Hoa Kỳ được thực hiện ở cấp bang và tổng hợp cấp toàn quốc đã để mất tín nhiệm trước một số chính trị gia của đất nước vì chi phí quá đáng trong các kế hoạch. Chi phí quá cao vì hai lý do cơ bản:

- Cố gắng để tiêu chuẩn hóa kỹ thuật quy hoạch. Vấn đề đó là cần thiết để so sánh giữa các vùng trong toàn quốc. Song tiêu chuẩn đặt quá cao và kết quả dẫn đến chi phí quá cao.

- Dự toán kỹ thuật cho đường đến nông thôn không lát, có mật độ giao thông thấp và trong chừng mực nào đó cả cho đường phố đô thị đã không xem xét đến thực tế là phần lớn những đường đó chỉ cần tính chi phí bảo dưỡng. Kết quả là đưa ra những dự tính cải tạo nâng cấp không được bảo đảm chắc chắn và chi phí không hợp lý do phạm vi rộng lớn của những đường chức năng thấp hơn này.

Về sau, việc triển khai mô hình thiết kế và bảo dưỡng đường bộ (HDM) của Ngân hàng thế giới đã đem lại triển vọng kinh tế cho việc cải tạo nâng cấp đường sá. Cũng như những mô hình với chi phí quá cao thì sau này được tính với chi phí vừa phải và đúng đắn khi sự thiếu hụt cho cải tạo nâng cấp đường (bảo đảm cho cải tạo nâng cấp) được điều chỉnh hợp lý mang tính kinh tế bằng cách dùng HDM.

Song song với sự phát triển

HDM, các mô hình điều hành việc thăm mật đường cải thiện việc dự toán cho một số loại nâng cấp đường bộ.

Tất cả các phương pháp trên ngày nay đang giúp các nhà lập kế hoạch trong việc chuẩn bị kế hoạch đường sá để tìm kiếm sự ủng hộ tài chính bảo đảm. Những bài học kinh nghiệm có thể hướng dẫn những người làm kế hoạch tránh được những vấn đề vấp vấp do áp dụng máy móc thiếu phân tích kinh tế kỹ thuật chắc chắn.

4. Các ưu tiên

Phương pháp kinh tế là phương pháp sắp xếp các ưu tiên một cách thẳng thắn và công bằng; đặc biệt khi kinh tế đường sá được sử dụng, kết quả cả các ưu tiên nói chung được sắp xếp như sau:

Ưu tiên 1: Bảo vệ các đường tốt hiện có bằng bảo dưỡng. Chú trọng phát triển đường mới mà coi nhẹ việc bảo vệ vốn cho các đường hiện có thông qua bảo dưỡng là một công thức thâm họa dẫn đến chi phí vận chuyển trên đường rất cao trước mắt và về lâu dài.

Ưu tiên 2: Thực hiện khả năng nâng cấp cho đường hiện có. Những cải tạo nâng cấp đó thường đem lại tốc độ hoàn vốn rất cao về kinh tế và có thể bao gồm cả việc làm đường mới như giải pháp nâng cao qui mô.

Ưu tiên 3: Xây dựng đường mới và làm lại đường xuống cấp tạo khả năng rõ rệt về tốc độ hoàn vốn cao dựa trên dự báo lưu lượng giao thông hợp lý. Ngoài ra, xây dựng đường mở rộng theo các nguồn đầu tư lớn để phát triển đất đai kế cận và mở rộng hoạt động kinh doanh.

Ưu tiên 4: Thực hiện những cải tạo nâng cấp đường sá khác có khả năng hoàn vốn chậm hơn và đầu tư bảo đảm ít mạnh mẽ hơn cho phát triển kinh tế đặc biệt nào đó.

Sẽ thực hiện một ít cải thiện nếu chỉ trên cơ sở lao động và không bảo đảm lắm về mặt kinh tế. Tuy nhiên, ngoại lệ là việc bảo dưỡng một số đường đến vùng nông thôn với mật độ giao thông thấp là khó khăn về kinh tế. Song cần phải giữ một mức tối thiểu dành cho bảo dưỡng nhằm giữ cho đường thông được và không mất nguồn đầu tư vào đó. Trong trường hợp này, lý do thực hiện không nằm vào lợi ích kinh tế mà vào những vấn đề khác, và không thể bỏ mặc đường đó được, nếu không có lý do nào biện minh được thì nên hủy bỏ.

II. KẾ HOẠCH TÀI CHÍNH

Sau đây một số tính chất của kế hoạch tài chính tốt cho đường:

a. Kế hoạch tài chính đường sá phải nhằm thực hiện kế hoạch đường, các chủ trương và các ưu tiên đặt ra trong kế hoạch.

b. Chi trả cho kế hoạch, đặc biệt dưới dạng lệ phí đánh vào người sử dụng và không sử dụng và thuế phải đúng đắn và công bằng.

c. Khi có thay đổi lớn về phí tài chính và thuế, các phương án kế hoạch phải tính đến việc quá độ nhẹ nhàng từ thông lệ cũ qua chính sách tài chính đổi mới về đường bộ.

d. Bảo đảm trình bày cho lãnh đạo các cải cách cần thiết về vận chuyển đường bộ trong kế hoạch để đạt được nhất trí.

e. Phải xem xét việc thu phí và thuế khi chọn nguồn thu nhập và

phương pháp thu.

f. Vay nợ nên tính đến nhu cầu phải tiếp tục bảo vệ đường mới bằng bảo đường và cải tạo nâng cấp khác để bảo vệ vốn đầu tư đường. Không nên vay quá nhiều vốn vào lý do bảo đường và dự tính giữ tiền lại để xây dựng đường trong tương lai.

g. Các phương án kế hoạch tài chính tạo ra tỷ lệ phát triển và cải thiện đường khác nhau. Ngoài những mục tiêu chiến lược quốc gia và mục tiêu tăng trưởng kinh tế, kế hoạch tài chính phải tính đến việc giảm chi phí vận chuyển đường bộ nói chung.

h. Kế hoạch tài chính và các chính sách tài chính nên khá linh hoạt để đáp ứng những cơ hội mới liên quan đến các dự án đường bộ quy định trong phạm vi nguyên tắc kế hoạch tài chính và không được làm mất cân đối đầu tư đã định trong kế hoạch tài chính. Kế hoạch không cần phải biến thành dự án đặc biệt. Tuy nhiên, các chương trình về đường bộ có các dự án đặc biệt đã định phải thỏa mãn các chủ trương trong kế hoạch tài chính.

1. So sánh nhu cầu đường bộ với tài chính

Các ưu tiên phát triển rộng rãi đường bộ là sống còn khi kế hoạch tài chính được triển khai. Các ưu tiên sẽ được phát huy khi so sánh chi phối của kế hoạch đường bộ với ngân quỹ hiện có cho thấy có thiếu hụt, và nó thường xảy ra như vậy. Các ưu tiên là cần thiết để thay đổi tỷ lệ phần trăm ngân quỹ hiện có dành cho các việc cải tạo nâng cấp và các loại đường bất kỳ lúc nào.

2. Phân bổ quỹ đường

Nhu cầu đường sá và ưu tiên kinh tế bảo đảm một phương pháp đúng đắn, công bằng và phù hợp trong việc phân bổ ngân quỹ cho đường và chỉ đạo của kế hoạch tài chính. Song cũng rất thông thường công thức tuy dễ dàng nắm được lại tạo ra khuynh hướng đi trệch kế hoạch. Trường hợp gặp phải, cần có chỉ thị trực tiếp về phân bổ vốn để thay thế công thức.

Phân phối thường theo các công thức vì có thể dễ dàng định các thông số. Công thức có ý nghĩa khi phân phối cho đường sá phù hợp với kế hoạch đường, các ưu tiên đường và chỉ đạo của kế hoạch tài chính. Song cũng rất thông thường công thức tuy dễ dàng nắm được lại tạo ra khuynh hướng đi trệch kế hoạch. Trường hợp gặp phải, cần có chỉ thị trực tiếp về phân bổ vốn để thay thế công thức.

Phân bổ quỹ đường phải thống nhất với nhu cầu và các ưu tiên. Cứ 5 năm, nên xét duyệt lại phân bổ tài chính để giữ ngân quỹ vốn theo đúng các mục tiêu phát triển đường đã đặt ra.

3. Thanh toán cho phát triển đường

Song song với việc triển khai "nghiên cứu nhu cầu" ở Hoa Kỳ, cũng đã triển khai "nghiên cứu phân bổ

giá" nhằm đạt được phương pháp cơ bản xác định đúng đắn, công bằng các thuế và lệ phí đánh vào người sử dụng và không sử dụng để bảo đảm chi phí cho đường sá.

Đã có khá nhiều suy nghĩ về định giá chi phí đường sá trong các nhóm khác nhau của xã hội. Về lý thuyết là phải có một điểm xuất phát có giá trị cho bất cứ nước nào đang tìm cách để định ra phí đúng đắn và công bằng cho chi phí đường. Nhiều lý thuyết đã phát triển thành phương pháp.

Đáng tiếc, thu nhập từ người sử dụng đường nhằm cải tạo nâng cấp đường đang dần dần trở nên hiếm hoi. Thuế đánh vào người sử dụng thường đưa vào quỹ chung. Ngoài việc cần phải linh hoạt hơn thì kèm theo đó là việc thiếu trách nhiệm trong việc đưa ra dịch vụ đường sá tương xứng.

Hiện nay, một số nhà kinh tế phát hiện nhu cầu cần có một nguồn ngân quỹ đường vững vàng và vốn đầu tư đường cao. Một lần nữa họ lại yêu cầu những thu nhập dành cho đường sá.

4. Thu lệ phí và thuế

Một khi xác định được người sử dụng đường, người không sử dụng đường, cần phải cùng xem xét các nguồn và các loại thuế, và biện pháp thu thuế sao cho giản đơn, có hiệu quả và ít tổn kém.

Việc thu thuế và lệ phí phải được xem là bộ phận của "nghiên cứu phân bổ giá" trong đó nên đưa ra những kiến nghị nhằm củng cố lệ phí và giảm chi phí trong việc thu.

5. Những vấn đề tổ chức

Nên xem xét lại tổ chức trong khu vực vận chuyển đường bộ cả trước và song song với việc triển khai các kế hoạch đường và kế hoạch tài chính. Cần nhằm vào vai trò của nhà nước và khu vực tư nhân trong việc lập kế hoạch đường, thiết kế, xây dựng, khai thác và bảo dưỡng đường.

Ngoài ra nên xem xét lại việc phân nhiệm thẩm quyền và trách nhiệm về đường giữa các cấp chính quyền và cơ quan để tăng cường sức mạnh thực hiện kế hoạch đường. Nên gồm cả xét duyệt lại thực tiễn quản lý và chỉ đạo kỹ thuật, trong lập kế hoạch, thiết kế, xây dựng và bảo dưỡng đường.

Có thể xem xét lại công nghiệp công trình dân dụng theo hợp đồng nhằm đánh giá khả năng và năng suất công nghiệp và hậu quả của đầu tư đường với yêu cầu định giá, tăng trưởng công nghiệp và tài chính.

Ngoài ra, nên xem xét lại tổ chức về tài chính. Thu nhập như thế nào, đưa ra nguồn vốn khi cần vào các dự án để phát triển đường như thế nào, các việc đó không thể chỉ tin vào sự bảo đảm. Nguồn vốn nghèo nàn và

thực hành thanh toán có thể là nguyên nhân cản trở các dự án có ý nghĩa và chi phí bổ sung. Trong một số trường hợp, ngân quỹ vốn phiền hà và quá chậm đến nỗi các chủ đầu buộc phải thôi huy động rồi lại tái huy động mới hoàn thành được công trình. Và điều đó sẽ tăng đáng kể chi phí vận chuyển.

III. KẾT LUẬN

1. Tài chính đường bộ hiện nay không tìm kiếm được nhiều tiền hơn để phát triển đường. Kế hoạch đường tốt phải là tiền đề cho hoạt động tài chính đường. Các chính phủ nên nhìn nhận và hành động trước những vấn đề gay gắt liên quan đến phát triển đường bộ và nên quan tâm đến các mục tiêu đã định khi đạt được tài trợ.

2. Một phương pháp tài chính đường bộ toàn diện là tuyệt đối cần thiết để tránh lãng phí nguồn vốn. Phương pháp đó phải bao quát tất cả các loại đường từ những giao thông huyết mạch nhất cho đến các đường xa xôi hẻo lánh có mật độ giao thông thấp.

3. Thông tin truyền đạt kế hoạch đường bộ là quan trọng nhằm đạt được sự ủng hộ rộng rãi; tín nhiệm và thúc đẩy sự thực hiện đúng đắn.

4. Luật tài chính đường bộ là một hình thức của chính sách đường bộ và để đảm bảo cho các kế hoạch đường bộ và mục tiêu đường bộ.

5. Các bảo đảm cho phát triển đường, tiêu chuẩn và phương pháp thực hành phải hợp lý và dựa trên thực hiện kỹ thuật vững chắc và kinh tế. Các kế hoạch đường và các kế hoạch tài chính phải phản ánh những thực tiễn đó.

6. Thanh toán cho phát triển đường bộ bằng phí và thuế phải đúng đắn và công bằng. Chính phủ phải phân tích những mối quan hệ trong việc đánh thuế về dịch vụ đường bộ. Những nỗ lực nhằm thiết lập một hệ thống thuế và chính sách tài chính cho đường bộ là quan trọng nhằm thực hiện kế hoạch và bảo đảm ổn định trong khu vực vận chuyển đường bộ. Nếu chính sách thuế thậm chí chỉ sai lệch rất nhỏ, những trệch hướng có thể càng tăng thêm theo thời gian và dẫn đến việc mất đi sự ủng hộ các chương trình đường bộ của chính phủ.

Việc phát triển đường bộ và vấn đề tài chính là không giản đơn chút nào. Những giải đáp thiếu trung thực, vội vàng và thiếu cân nhắc thường không đưa lại kết quả lâu dài. Tuy nhiên, quy hoạch cơ bản được cân nhắc kỹ dựa trên các vấn đề về quản lý, kỹ thuật và kinh tế chắc chắn có thể tạo nên thành công.

Tài liệu trong Hội nghị khoa học quốc tế cầu đường lần thứ hai TP.HCM, 3 tới 6 tháng 6 năm 1996.