KỶ YẾU HỘI THẢO
HẠ TẦNG GIAO THÔNG KHU VỰC NAM BỘ
VẤN ĐỀ VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN

MỤC LỤC

Trang

Phần 1
Nhận diện thực trạng hạ tầng giao thông khu vực Nam Bộ và những vấn đề đặt ra

- **Nhận diện thực trạng hạ tầng giao thông khu vực Nam Bộ và những vấn đề đặt ra** 1
  Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh
- **Chính sách - Định hướng phát triển hạ tầng giao thông khu vực Nam Bộ** 23
  Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông Vận tải, Bộ Giao thông Vận tải
- **Phát triển tổng thể hệ thống logistics Đồng bằng sông Cửu Long dựa trên các kịch bản phát triển** 32
  Dr. Martijn van de Groep
- **Dự án trọng điểm kết nối giao thông vùng Thành phố Hồ Chí Minh với Đồng bằng sông Cửu Long** 42
  Phan Minh Tân – Nguyễn Ngọc Lân
- **Improving Connectivity Between Ho Chi Minh City & The Mekong Delta: Multi Modal Transport Planning Policy Recommendations** 65
  Jim Bradley
- **Hạ tầng giao thông bền vững vùng Tây Nam Bộ** 87
  Nguyễn Đình Hòa – Ma Ngọc Ngà
- **Phát triển hạ tầng giao thông khu vực Nam Bộ** 121
  Nguyễn Chí Hải – Huỳnh Ngọc Chương
- **Hạ tầng giao thông hàng không Nam Bộ và kết nối giao thông không thủy bộ** 134
  Nguyễn Thiện Tống

Phần 2
Một số ý kiến mang tính giải pháp phát triển hạ tầng giao thông cho các tỉnh trong khu vực Nam Bộ

- **Vài ý kiến về những thách thức cho giao thông đô thị Thành phố Hồ Chí Minh hiện nay** 145
  TS. Trần Vũ Tự
- **Một số vấn đề chính trong công tác quy hoạch thiết kế đường nông thôn ở Nam Bộ nhằm đảm bảo tính bền vững** 152
  Văn Hồng Tấn
- **Ứng dụng dữ liệu không gian mở (open data) phục vụ giao thông tại các đô thị thông minh – Kịch bản cho Thành phố Hồ Chí Minh** 167
  Khưu Minh Cảnh – Bùi Hồng Sơn – Lê Trung Chơn
- **Nghiên cứu biểu thức dự đoán nhiệt độ bề mặt kết cấu áo đường bê tông nhựa** 174
  Lê Anh Thắng – Hồ Đăng Khoa
- **Xe đạp chia sẻ trong cuộc sống hiện đại** 181
  Đỗ Khánh Hùng – Trịnh Văn Chính – Nguyễn Trọng Tâm
- **Quy mô kinh tế tối ưu cho mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất** 189
  Dương Như Hùng

❖ **Phát triển đường sắt Đồng bằng sông Cửu Long, cần giải pháp đột phá** 204
Nguyễn Trọng Tâm – Trịnh Văn Chính – TS. Đỗ Khánh Hùng

Phần 3
Thực trạng phát triển hạ tầng giao thông ở một số tỉnh khu vực Nam Bộ

❖ **Dự án đường cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng** 211
Sở Giao thông Vận tải An Giang
❖ **Hạ tầng giao thông tỉnh Kiên Giang** 217
Sở Giao thông Vận tải Kiên Giang
❖ **Vai trò, vị trí và định hướng phát triển hạ tầng giao thông vận tải tỉnh Đồng Nai trong Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam** 222
Sở Giao thông Vận tải Đồng Nai
❖ **Long An trong mối quan hệ liên kết hạ tầng giao thông đường bộ của khu vực Nam Bộ** 226
Nguyễn Văn Được

PHẦN 1
NHẬN DIỆN THỰC TRẠNG HẠ TẦNG GIAO THÔNG KHU VỰC NAM BỘ VÀ NHỮNG VẤN ĐỀ ĐẶT RA

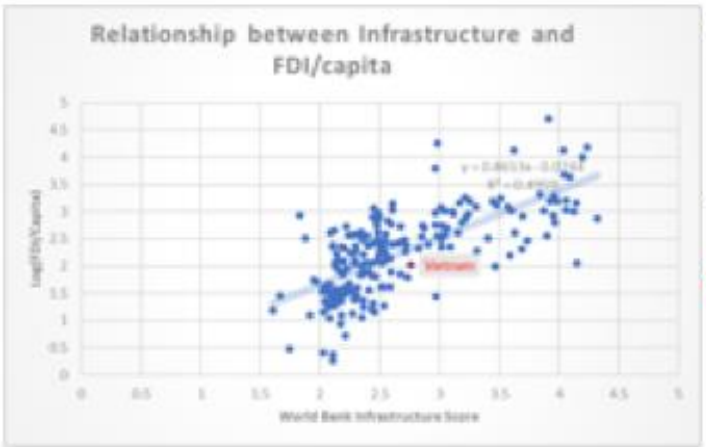
NHẬN DIỆN THỰC TRẠNG HẠ TẦNG GIAO THÔNG KHU VỰC NAM BỘ VÀ NHỮNG VẤN ĐỀ ĐẶT RA

Nhóm nghiên cứu ĐH Quốc gia TP.HCM

Nội dung báo cáo

1. Vai trò của hạ tầng giao thông trong phát triển kinh tế
2. Thực trạng về giao thông khu vực Nam Bộ
3. Các vấn đề trong phát triển hạ tầng giao thông Nam bộ
4. Giải pháp và thách thức thực hiện giải pháp

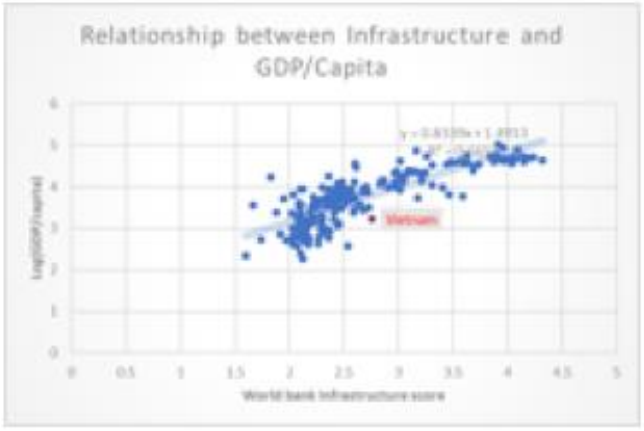
Hạ tầng GTVT giúp thu hút đầu tư nước ngoài



- Chất lượng CSHT GTVT và thương mại (thang điểm 1-5) do World Bank thực hiện hàng năm giai đoạn 2007-2017
- Thu hút đầu tư nước ngoài: FDI/đầu người
- Nếu chất lượng CSHT GTVT Việt nam tăng 10% thì thu hút FDI/đầu người sẽ tăng 24%

Nguồn: Tác giả tính toán dựa theo số liệu World Bank về 210 quốc gia giai đoạn 2007-2017

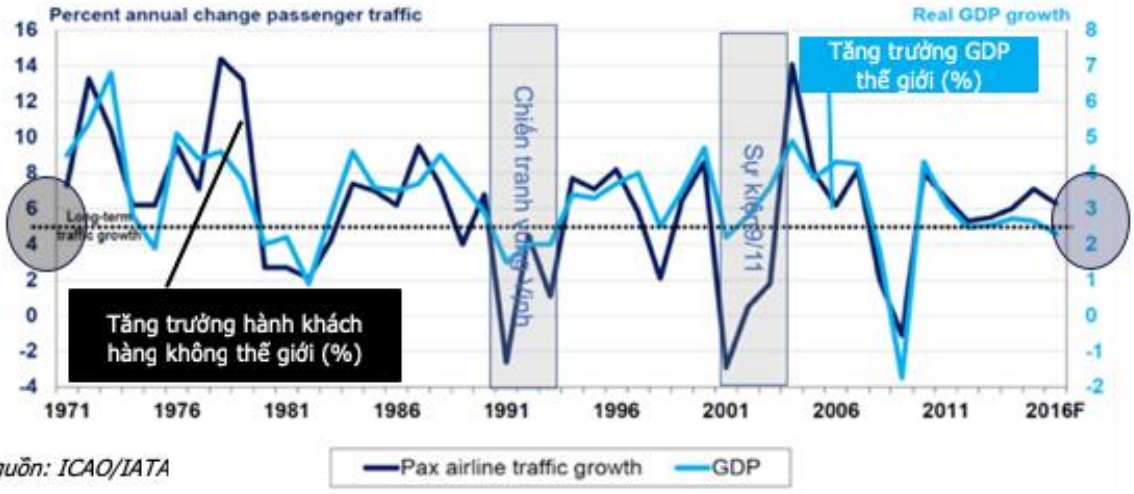
Hạ tầng GTVT giúp tăng thu nhập đầu người



- Nếu chất lượng CSHT GTVT Việt nam tăng 10% thì mức thu nhập đầu người sẽ tăng 23%

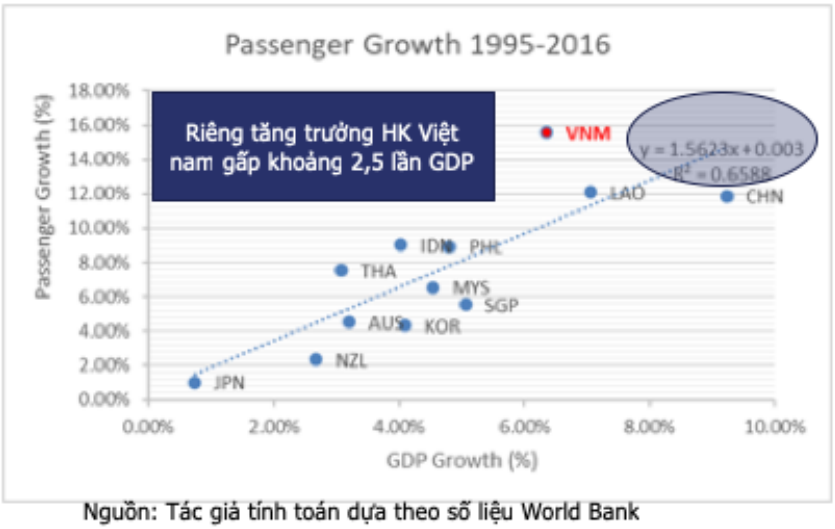
Nguồn: Tác giả tính toán dựa theo số liệu World Bank về 210 quốc gia giai đoạn 2007-2017

1% tăng trưởng GDP ứng với 1,8% tăng trưởng hành khách hàng không trên toàn <u>thế giới</u>



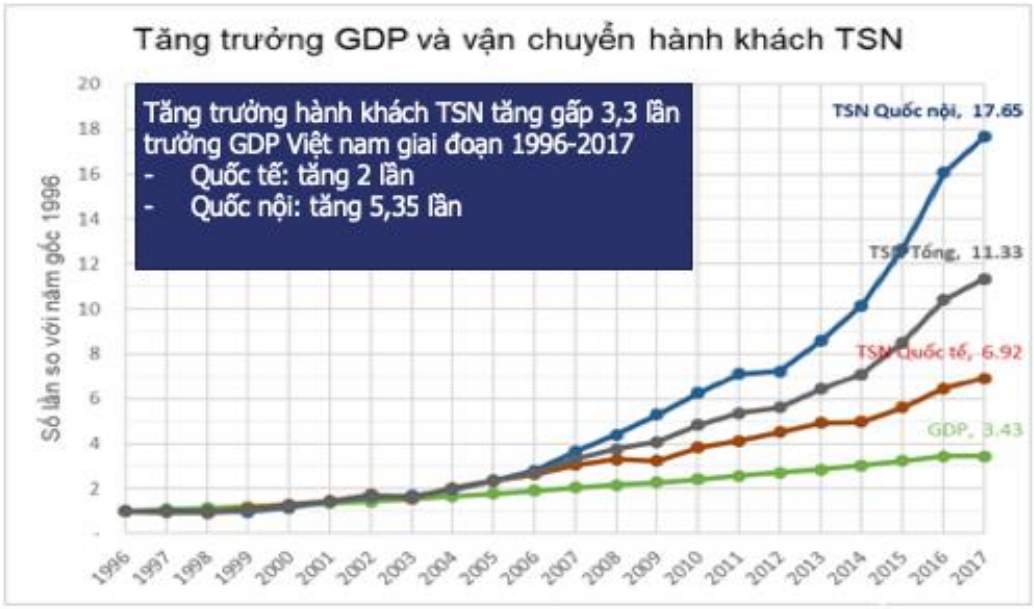
Nguồn: ICAO/IATA

Tăng trưởng HK ở khu vực châu Á- TBD trung bình gấp 1,56 lần GDP

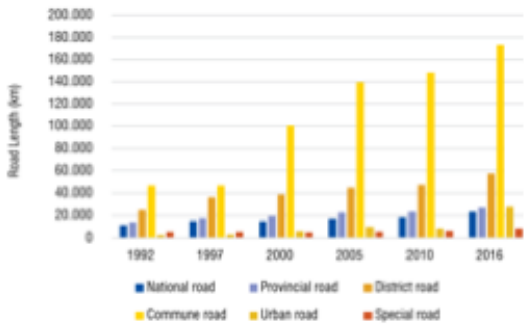


Nguồn: Tác giả tính toán dựa theo số liệu World Bank

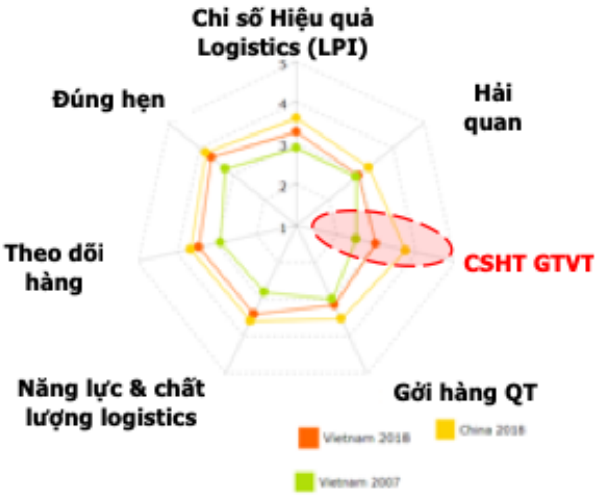
- **Mẫu nghiên cứu:** Khu vực châu Á – TBD
  - Giai đoạn 1996-2016
  - Dân số 2016 > 1 triệu người
  - Không gồm các quốc gia có thu nhập thấp năm 2016
  - Không gồm Myanmar và Mông cổ vì dữ liệu không đầy đủ



Hạ tầng GTVT VN đã được cải thiện nhưng vẫn là điểm yếu nhất trong số 6 chỉ tiêu Logistics



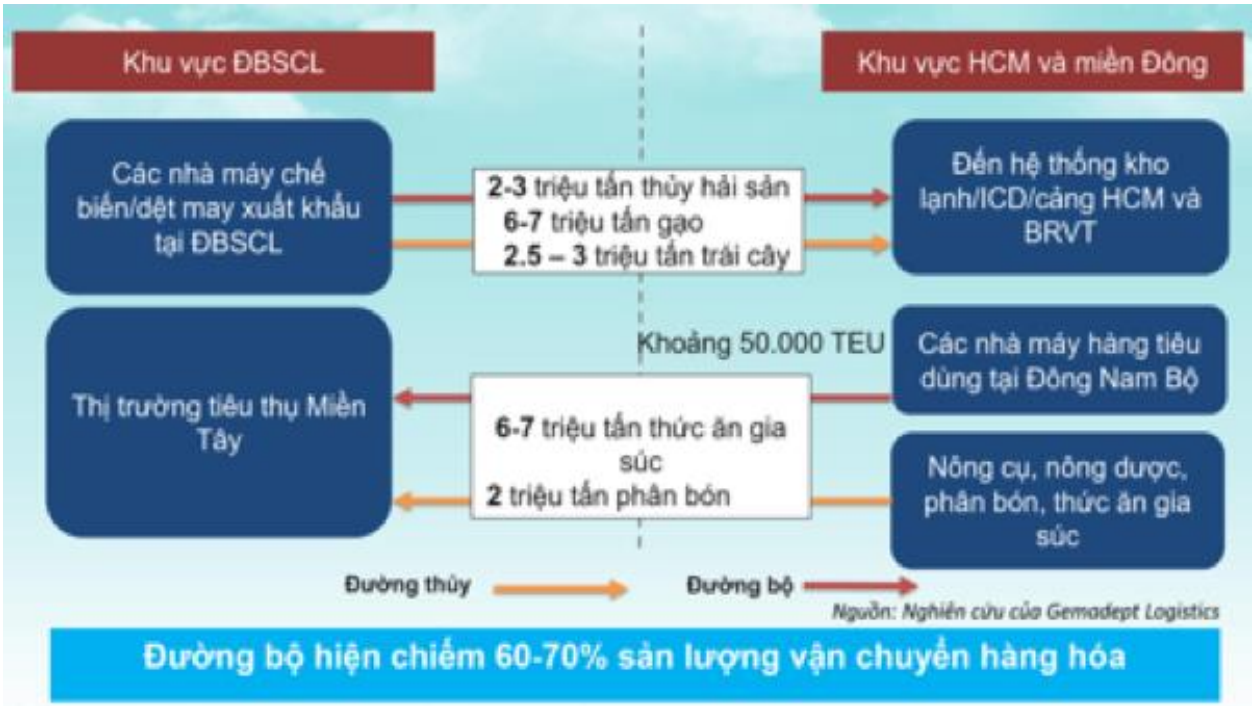
Source: Ministry of Transport (2017).



Hạ tầng GTVT yếu kém khiến chi phí logistics cao và hạn chế năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp

Source: Armstrong & Associates

- Chi phí logistics Việt nam thuộc vào hàng cao nhất thế giới ➔ doanh nghiệp xuất khẩu kém cạnh tranh
- Khi chi phí vận chuyển giảm 1% thì nhà xuất khẩu sẽ tăng thị phần lên 5-8% (World Bank. 2018)



Địa bàn khu vực Nam Bộ

Đông Nam Bộ

- Bà Rịa - Vũng Tàu
- Bình Dương
- Bình Phước
- Đồng Nai
- Tây Ninh
- Thành phố Hồ Chí Minh

Tây Nam Bộ (đồng bằng sông Cửu Long)

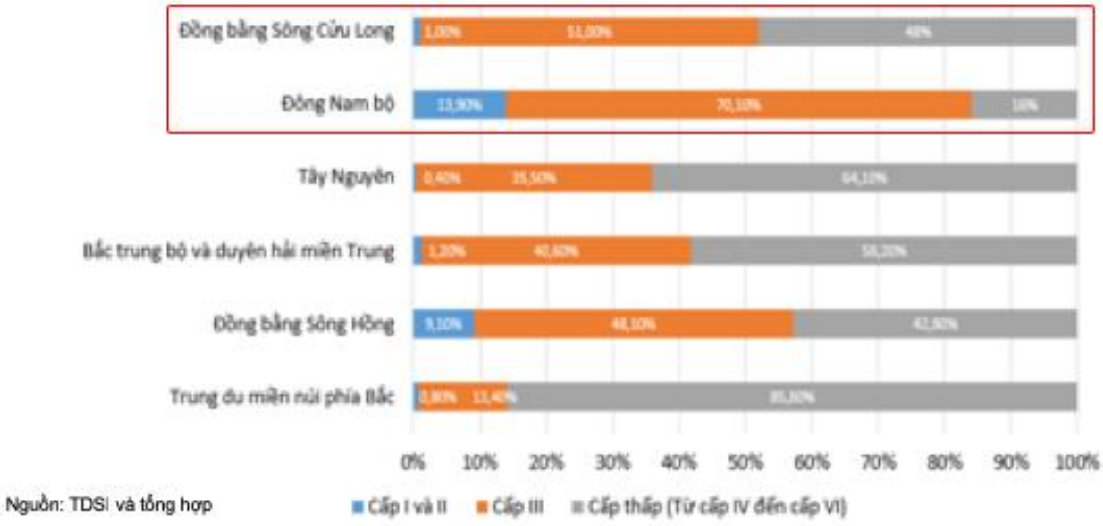
- An Giang
- Bạc Liêu
- Bến Tre
- Cà Mau
- Cần Thơ
- Đồng Tháp
- Hậu Giang
- Kiên Giang
- Long An
- Sóc Trăng
- Tiền Giang
- Trà Vinh
- Vĩnh Long

Đường bộ: Cao tốc & Quốc lộ

Chỉ tiêu	Đông Nam Bộ	Tây Nam Bộ	Nam Bộ	Cả nước	Đồng bằng sông Hồng	Trung du phía Bắc	Trung Bộ	Tây Nguyên
Dân số (%)	17.90%	18.90%	36.80%	100%	22.80%	13.00%	21.30%	6.20%
Diện tích (%)	7.10%	12.30%	19.40%	100%	6.40%	28.80%	28.90%	16.50%
Tỷ lệ GRDP 2015 (%)	36%	12%	48.61%	100%	25%	9%	14%	4%
Tăng trưởng GRDP 2010-2015	7.11%	5.47%	6.68%	7.68%	8.82%	9.68%	8.52%	6.06%
Chiều dài đường cao tốc	59	36	95	909.4	387.8	268.4	139.2	19
(km)/ so với cả nước	6.50%	4.00%	10.50%	100%	42.60%	29.50%	15.30%	2.10%
Mật độ đường cao tốc trên diện tích (km/100 km2)	0.25	0.09	0.15	0.90	1.82	0.28	0.15	0.03
Mật độ đường cao tốc trên dân số (km/100.000 dân)	0.35	0.2	0.28	1.57	1.82	2.21	0.7	0.33
Chiều dài quốc lộ (km)/tỷ lệ	778	2,539	3,317	24,690	2,133	7,643	8,575	3,022
so với cả nước	3.20%	10.30%	13.50%	100%	8.60%	31.00%	34.70%	12.20%
Mật độ quốc lộ trên diện tích (km/100 km2)	3.3	6.22	5.15	7.88	10.03	8.03	8.94	5.54
Mật độ quốc lộ trên dân số (km/100.000 dân)	4.65	14.31	9.62	44.60	9.99	62.91	43.04	52.3

Nguồn: TDSI và tổng hợp

Cấp đường



Nguồn: TDSI và tổng hợp

Hạ tầng GTVT phát triển chậm khiến đường cửa ngõ miền Tây lên TP.HCM thường xuyên ùn tắc vào các dịp nghỉ lễ

Nguồn: Vietnam Net, 6/2019

Đường hàng không

- Năm 2018 ngành HKVN vận chuyển 71,4 triệu lượt hành khách, trong đó 38 triệu HK đi qua TSN (Ứng với 53% tổng HK, giảm 5% so với năm 2017)
  - Được thiết kế cho khoảng 25 triệu HK, TSN đứng cuối bảng chất lượng dịch vụ 6 sân bay trong nước
- **Quyết định 236/QĐ-TTg ngày 23/2/2018**: *mục tiêu tăng trưởng vận chuyển hành khách đường hàng không là 16%/năm giai đoạn 2015-2020, và 8%/năm giai đoạn 2020-2030.*
  - Sản lượng HK cả nước năm 2018 tăng 15% so với 2017 nhưng TSN chỉ tăng 6,4%
  - Nếu TSN được mở rộng lên 50 Triệu HK và Long thành đi vào hoạt động vào 2028 thì khoảng 198 triệu HK sẽ mất cơ hội bay, ứng với thiệt hại cơ hội kinh tế tối thiểu 19,8 tỷ USD

Năm	Đv	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Qui mô mở rộng 50 triệu HK/năm		36	42	48	50	50	50	50	50	50	50	50
Mục tiêu tăng trưởng QĐ 236	%	16%	16%	16%	16%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Dự báo theo QĐ 236	triệu HK	36	42	48	56	61	66	71	76	83	89	96
Số hành khách thiệt hại - tích lũy	**triệu HK**	**-**	**-**	**-**	**6**	**17**	**32**	**53**	**80**	**112**	**151**	**198**

Nguồn: Tác giả tính toán dựa theo mục tiêu tăng trưởng trong QĐ 236/QĐ-TTg ngày 23/2/2018

Kẹt sân bay Tân Sơn Nhất:

- Trong và ngoài
- Trên trời và dưới đất

Đường thủy tại ĐB SCL

- *Theo TS. Nguyễn Đình Hòa và ThS. Ma Ngọc Ngà (2019)*
  - Vùng TNB có hệ thống sông ngòi, kênh rạch dày đặc với tổng dài 28.000km (chiếm 70% chiều dài đường sông của cả nước), 13.000 km có khả năng khai thác vận tải, trong đó gần 6.000 km sông kênh có khả năng vận tải bằng loại phương tiện trọng tải 50 – 100 tấn
  - Khối lượng vận chuyển hàng hóa đường thủy gấp đôi đường bộ nhưng vận chuyển bằng đường thủy chủ yếu trong nội vùng, vùng Đông Nam Bộ và sang Campuchia. Trong khi đó, vận tải đường bộ có thể vận tải hàng hóa theo trục Bắc – Nam, vận tải liên tỉnh.

27/06/2019

Thực trạng đầu tư hạ tầng GTVT ĐB SCL

Chuyên ngành	Giai đoạn 2010 – 2016		Giai đoạn 2016 – 2020		
	Vốn đầu tư (tỷ đồng)	Tỷ lệ (%)	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Vốn đầu tư (tỷ đồng)	Tỷ lệ (%)
Đường bộ	60.404,96	79,0	73.033	61.458	67,11
Đường biển	9.940,06	13,0	18.006	18.006	19,66
ĐTNĐ	764,62	1,0	11.827	10.347	11,30
Hàng không	5.352,34	7,0	1.770	1.770	1,93
Tổng	76.461,98	100,0	104.636	91.581	100,0

Nguồn: Bộ Giao thông – Vận tải (2018) trích dẫn trong tham luận của TS. Nguyễn Đình Hòa và ThS. Ma Ngọc Ngà (2019)

27/06/2019

Các vấn đề chủ yếu

1. Chất lượng quy hoạch
2. Chất lượng quản lý dự án
3. Thiếu vốn
4. Biến đổi khí hậu

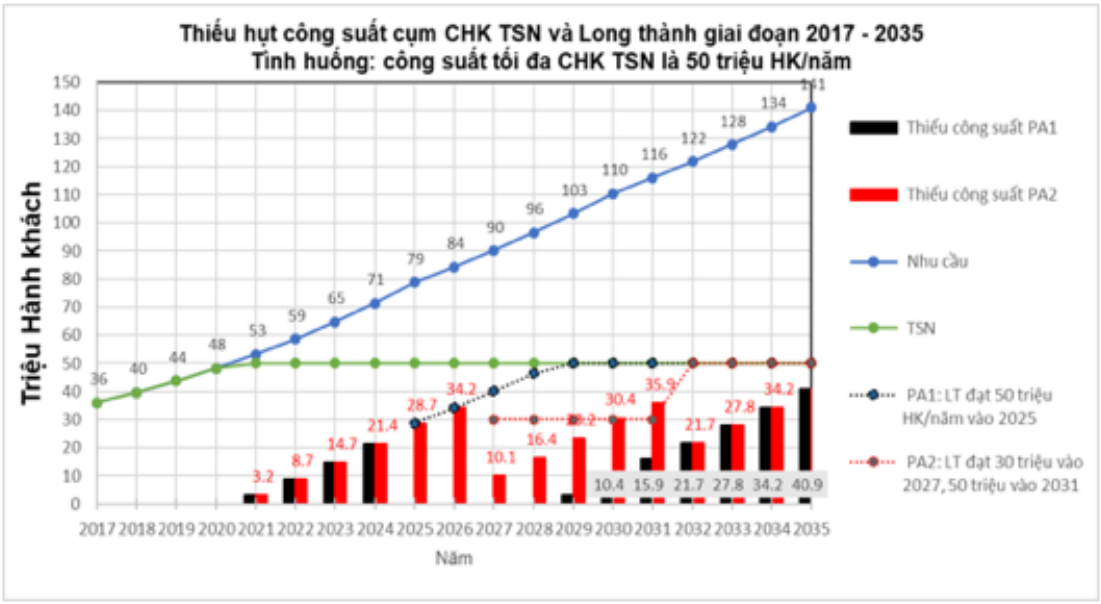
3. Các vấn đề

Vấn đề 1: Chất lượng quy hoạch

Chất lượng dự báo: Công suất quy hoạch thiếu

- Phương án tăng trưởng Cao của Đề án sân bay Long thành (2013) dự báo TSN đón nhận khoảng 22 triệu HK vào năm 2017
  – thực tế là 36 triệu, cao hơn 59% so với dự báo.
- CHKQT Long thành dự kiến sẽ quá tải trước năm 2030.

Vấn đề 1: Chất lượng quy hoạch



Vấn đề 1: Chất lượng quy hoạch

Chất lượng dự báo: Công suất quy hoạch thừa

- Thứ trưởng Bộ Tài chính Đỗ Hoàng Anh Tuấn (4/10/2017)
  - *"80% các sân bay Việt Nam đang hoạt động với công suất dưới 5%"*
  - *"Việt Nam hiện có những cụm cảng biển rất quan trọng đầu tư khá lớn nhưng công suất sử dụng chưa đến 2%"*
- Jung Euth Oh, chuyên gia giao thông cao cấp, Ngân hàng Thế giới, (10/2017)
  - *"nếu tất cả các dự án sân bay cảng được phê duyệt, Việt Nam sẽ có hệ thống sân bay và cảng nước sâu nhiều nhất thế giới so với quy mô nền kinh tế"*

Vấn đề 1: Chất lượng quy hoạch

Hiệu quả sử dụng tài sản thấp

1. Cảng hàng không Cà Mau và Rạch Giá có tần suất khai thác 01 chuyến/ngày
2. Cảng hàng không Quốc tế Cần Thơ năm 2018 chỉ đạt 835.100 lượt hành khách, tương ứng 27,8% công suất thiết kế (TDSI, 2019)

Sân bay Cà Mau

Sân bay Rạch Giá

Thiếu kết nối hạ tầng GTVT

Vấn đề 1: Chất lượng quy hoạch

- **Sân bay Tân Sơn Nhất** phục vụ 38.5 triệu lượt hành khách, nằm ngay nội đô, không có kết nối đường sắt, chỉ có kết nối đường bộ, chủ yếu bằng taxi và xe cá nhân.

Thiếu kết nối hạ tầng GTVT

Vấn đề 1: Chất lượng quy hoạch

- **Cụm cảng Cái Mép Thị Vải**: Chỉ 3 trong số 19 cảng hoạt động 80-90% công suất, các cảng khác hoạt động 10-20% công suất
  - Thiếu hệ thống kho bãi
  - hệ thống kết nối hạ tầng giao thông quanh cảng chưa đồng bộ:
    - Đường liên cảng chưa hoàn thành
    - chưa kết nối cao tốc Bến Lức – Long Thành
    - tuyến đường sắt Biên Hòa- Vũng Tàu kết nối cảng chưa triển khai (theo TDSI, 2019)

Vấn đề 1: Chất lượng quy hoạch

Kết nối hạ tầng GTVT không phù hợp

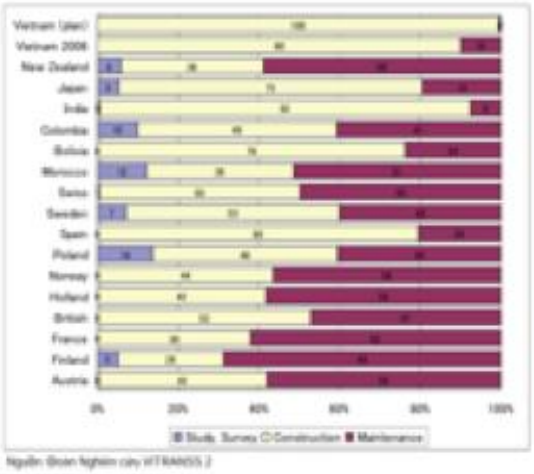
- **Cảng Cát lái**
  - Loại I, công suất 80 triệu tấn/năm nhưng nằm sâu trong nội thành
  - không có đường bộ chuyên dụng nối với cảng mà trực tiếp sử dụng chung mạng đường bộ nội đô nên gây ùn tắc giao thông, mất an toàn giao thông và làm giảm công suất của các cảng.

Đường vào Cảng Cát Lái

Vấn đề 1: Chất lượng quy hoạch

Phân bổ giữa bảo trì và xây dựng mới không hợp lý

- Jung Euth Oh:
  - *"chi phí duy trì, bảo dưỡng đường bộ sẽ rẻ hơn nhiều so với chi phí đầu tư sửa chữa, thay thế đường."*
- Tổng kết và đánh giá 05 năm hoạt động Qũy Bảo trì đường bộ (2017):
  - vốn xây dựng cơ bản trung bình các năm 2000-2012 chiếm khoảng 88-94%, trong khi đó vốn dành cho bảo trì chỉ đạt 6-12% tổng vốn.
  - vốn dành cho bảo trì chỉ đáp ứng được khoảng 20-30% nhu cầu bảo trì tối thiểu.



Vấn đề 1: Chất lượng quy hoạch

Phân bổ đầu tư giữa đường thủy và đường bộ không hợp lý

- Khối lượng vận chuyển hàng hóa đường thủy gấp đôi đường bộ
  - Việc vận chuyển đường thủy về các cảng Tp. Hồ Chí Minh để xuất khẩu có chi phí rẻ hơn khoảng 10 – 60%
- Nhưng tổng đầu tư đường thủy nội địa và đường biển chỉ chiếm 14%, chưa tới 1/5 đầu tư cho đường bộ

Vấn đề 1: Chất lượng quy hoạch

Những vướng mắc trong "logistics nông sản" khu vực ĐBSCL

Kết nối hạ tầng

Thiếu tính kết nối

- ✓ Thiếu kết nối **giữa đồng bằng sông Cửu Long và thị trường xuất nhập khẩu** thông qua hệ thống các kênh và cảng biển
- ✓ Thiếu kết nối **với khu vực Đông Nam Bộ**: chủ yếu bằng đường bộ
- ✓ Khả năng kết nối **giao thông nội vùng cũng bị hạn chế**

Thiếu cơ sở vật chất

- ✓ Thiếu các **trung tâm logistics trọng điểm** và các hệ thống trung tâm vệ tinh;
- ✓ Thiếu các **ICD** và bãi container rỗng
- ✓ Thiếu **hệ thống kho lạnh** cho các sản phẩm nông nghiệp và thủy sản; chủ yếu kho của nhà sản xuất
- ✓ Vùng sản xuất cách rất xa điểm tập kết, hạ tầng kém nên làm hàng hoá đến hub cảng lâu hơn → **tổn thất sau thu hoạch** lên tới 20%-40%

Hạ tầng giao thông kém phát triển

- ✓ Tình trạng **kẹt cầu cảng, kẹt đường** diễn ra thường xuyên
- ✓ Chiều cao tĩnh không của các cây cầu ở ĐBSCL rất hạn chế
- ✓ Vùng nông thôn không cho xe có tải trọng lớn vào nên rất khó lấy hàng

Nguồn: Hiệp hội Logistics Vietnam (VLA)

Vấn đề 2: Chất lượng Quản lý dự án

Lập, thẩm định dự án đầu tư

- Chất lượng lập, thẩm định dự án đầu tư là nguyên nhân chính dẫn đến điều chỉnh dự án do đội vốn, chậm tiến độ, rủi ro thiếu tiền và mất nguồn vốn vay
  - Tuyến metro số 1 đội vốn từ 17.400 tỷ đồng (phê duyệt 2007) lên hơn 47.300 tỷ đồng (phê duyệt 2009, tăng 2,7 lần) ➔ nguy cơ nhà thầu dừng thi công vì chậm trả tiền

Vấn đề 2: Chất lượng Quản lý dự án

Năng lực triển khai dự án

- **Cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận:**
  - Lưu lượng khoảng 50 nghìn xe/ngày
  - dài 51,1 km, tổng mức đầu tư 9.668 tỷ đồng, được khởi công tháng 11-2009
  - 2 lần thay đổi nhà đầu tư, 2 lần khởi động, 2 lần gia hạn tiến độ
  - Chuyển cơ quan quản lý từ Bộ GTVT về UBND Tiền giang
  - Hoàn thành 15% khối lượng thi công sau gần 10 năm.
- **Nguyên nhân chậm trễ:**
  - Năng lực nhà đầu tư
  - Giải phóng mặt bằng
  - Thay đổi phương án tài chính do Luật Quản lý tài sản công

Công tác đền bù giải phóng mặt bằng

Vấn đề 2: Chất lượng Quản lý dự án

"Trong số 100 vụ khiếu kiện thì tới 95 là về đền bù đất đai, giải phóng mặt bằng" (thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc, 5/2018)

- Công tác bàn giao mặt bằng cho tuyến metro số 1 (Bến Thành – Suối Tiên) được thực hiện từ năm 2007 nhưng phải 8 năm sau mới hoàn thành.
  - Do chậm giao mặt bằng nên phía nhà thầu Nhật Bản đã yêu cầu Tp. Hồ Chí Minh phải nộp phạt 100.000 USD/ngày.
- Tuyến metro số 2 công tác giải phóng mặt bằng của dự án hiện đã chậm gần 2 năm so với kế hoạch ban đầu
  - Nguy cơ cam kết cho vay sẽ hết hiệu lực
- **Không sát với thực tế, thiếu sự nhất quán trong chính sách, đơn giá đền bù, các thủ tục pháp lý**

Thiếu vốn

Vấn đề 3: Thiếu vốn

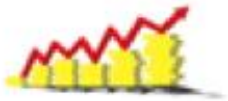
- **Thiếu vốn cho đầu tư hạ tầng GTVT Việt nam**
  - Tổng nhu cầu vốn giai đoạn 2016 - 2020 gần 1 triệu tỷ đồng, nhưng mới đáp ứng được gần 210.000 tỷ đồng *(Bộ GTVT)*
- **Thiếu vốn tại TP.HCM**
  - Nhu cầu vốn cho việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị của TPHCM giai đoạn 2016-2020 khoảng hơn 500.000 tỷ đồng, nhưng mới chỉ cân đối được 122.000 tỷ đồng *(SGGP, 5/7/2018)*
  - Tuy nhiên, vốn bố trí chỉ mới được hơn 61.000 tỷ đồng, tức mới đáp ứng hơn 10% so với nhu cầu cần có

Nhà đầu tư nước ngoài

Vấn đề 3: Thiếu vốn

- Theo kết quả khảo sát của Viện Hạ tầng EDHEC Infrastructure năm 2017, 37% nhà đầu tư (tăng 20% so với năm trước) có đầu tư CSHT ở các nước mới nổi. Trong số này, 85% muốn gia tăng đầu tư
- Nhà đầu tư sẽ đầu tư khi đạt được lợi nhuận mong muốn và bền vững ứng với rủi ro của dự án
- Nếu dự án đáp ứng nhu cầu thị trường và có sinh lợi kinh tế tốt thì có khả năng cao đáp ứng yêu cầu sinh lợi tài chính bền vững cho nhà đầu tư

Vấn đề 3: Thiếu vốn



- 35 triệu người
- Tăng trưởng GRDP 6,68%/năm
- 48% GRDP Việt nam

Rủi ro <> Chi phí vốn

- Luật Quốc tế?
- Trọng tài quốc tế?
- thế chấp quyền sử dụng đất?
- rủi ro tỷ giá?

- ODA
- Ngân sách nhà nước
- Ngân hàng
- Thị trường vốn (cổ phiếu, trái phiếu)
- PPP
  - FDI
  - Nhà đầu tư trong nước

Vấn đề 3: Thiếu vốn

Nguồn cung vốn cho phát triển hạ tầng GTVT

1. **Nguồn vốn ODA** giảm sau khi Việt Nam trở thành nước có thu nhập trung bình
2. Khả năng huy động **vốn vay của chính phủ** bị hạn chế vì các quy định về trần nợ công
3. Các **ngân hàng trong nước** có quy mô nhỏ, huy động chủ yếu vốn ngắn hạn nên khả năng cung cấp tín dụng trung và dài hạn bị hạn chế
4. **Thị trường vốn** (trái phiếu & Cổ phiếu) cho CSHT GTVT chưa phát triển
5. Nghị định 63/2018/NĐ-CP quy định về hình thức đầu tư PPP chưa giải tỏa quan ngại cho các **nhà đầu tư nước ngoài**.
6. **Nhà đầu tư BOT trong nước**: năng lực hạn chế
   – vốn vay thương mại chiếm tới 80-90% tổng mức đầu tư của dự án.

Vấn đề 3: Thiếu vốn

Đóng góp và hạn chế của BOT

- cao tốc TP HCM - Long Thành - Dầu Giây giúp giảm 50% thời gian đi lại

- Phản ứng của tài xế tại trạm thu phí BOT Cai lậy

Vấn đề 3: Thiếu vốn

Đánh giá của Đoàn giám sát UBTV QH về BOT (8/2017)

- Bộ GTVT đã huy động khoảng hơn 169 nghìn tỷ đồng đầu tư vào 57 dự án BOT đường bộ giai đoạn 2011-2016.
  - 55 dự án (137 nghìn tỷ đồng) đã đưa vào vận hành khai thác.
- Địa phương đã huy động được hơn 80.000 tỷ đồng
- Tạo sự chuyển biến rõ rệt với diện mạo hệ thống giao thông Việt Nam
- Tạo công ăn việc làm, thúc đẩy SX
- Nhiều nhà đầu tư hài lòng với lợi nhuận

- Một số dự án "ép" người dân
- Việc lập, thẩm định, phê duyệt dự án còn bất cập
- Năng lực nhà đầu tư hạn chế
- Tiềm ẩn rủi ro cho ngân hàng
- Trạm thu phí, mức phí bất cập
- Doanh thu các dự án chỉ do nhà đầu tư báo cáo, khó kiểm soát được toàn bộ

Vấn đề 4: Biến đổi khí hậu

Biến đổi khí hậu và ảnh hưởng môi trường

- Kịch bản biến đổi khí hậu và toàn cầu (Bộ TN-MT 2016):
  - Nhiệt độ toàn cầu năm 2100 tăng trung bình 1,1 - 4,8°C
  - nước biển Mũi Kê gà- Cà mau – Kiên giang dâng 53 – 75 cm
- Đặc điểm ĐBSCL
  - địa hình thấp và phẳng – cao độ trung bình với mực nước biển chỉ vào khoảng 1,0 – 1,8m
  - nằm ở vị trí tận cùng hạ lưu của một khu vực sông Mekong, với một hệ thống sông rạch và kênh mương chằng chịt
  - có đường ven biển dài trên 700 km tiếp giáp hai mặt cả Biển Đông và Biển Tây.
- ➔ ĐB SCL dễ bị tổn thương bởi nước biển dâng do biến đổi khí hậu và do khai thác thủy điện trên sông Mekong

Vấn đề 4: Biến đổi khí hậu

Nguy cơ ngập ứng với các mực nước biển dâng do biến đổi khí hậu

Tỉnh/Thành phố	Diện tích (ha)	Tỷ lệ ngập (% diện tích) ứng với các mực nước biển dâng					
		50cm	60cm	70cm	80cm	90cm	100cm
Long An	449100	0,61	1,36	2,85	7,12	12,89	27,21
Tiền Giang	239470	1,56	2,92	4,54	7,08	12,0	29,7
Bến Tre	235950	6,21	7,58	9,87	12,8	17,0	22,2
Trà Vinh	234120	0,80	1,02	1,33	2,38	4,93	21,3
Vĩnh Long	152020	6,55	7,49	8,23	8,97	11,27	18,83
Đồng Tháp	337860	0,36	0,69	0,96	1,28	1,94	4,64
An Giang	342400	0,08	0,16	0,29	0,49	0,90	1,82
Kiên Giang	573690	7,77	19,8	36,3	50,8	65,9	76,9
Cần Thơ	140900	1,44	1,59	1,90	2,77	6,54	20,52
Hậu Giang	160240	3,41	10,27	20,55	32,05	42,66	80,62
Sóc Trăng	322330	2,46	5,88	10,8	16,7	25,8	50,7
Bạc Liêu	252600	3,65	7,65	14,5	23,4	33,8	48,6
Cà Mau	528870	8,47	13,7	21,9	30,3	40,9	57,7
Toàn ĐBSCL	***3969550***	***4,48***	***8,58***	***14,7***	***21,0***	***28,2***	***38,9***

Vấn đề 4: Biến đổi khí hậu

Tác động của Biến đổi khí hậu và môi trường đến GTVT

"Diễn biến của biến đổi khí hậu đang đến nhanh hơn nhiều so với kịch bản mà chúng ta dự báo"
Bộ trưởng *Bộ TN-MT* Trần Hồng Hà (18/6/2019)

Vấn đề 4: Biến đổi khí hậu

Sụt lún, sạt lở ở vùng ĐBSCL & TP.HCM

- ĐBSCL có 562 vị trí bờ sông, bờ biển bị sạt lở với tổng chiều dài 786 km.
- 306/339 mốc đo ở TP.HCM và ĐBSCL giai đoạn 2014-2017 lún với tốc độ trung bình 1,07 cm/năm so với năm 2005.
- Phường An Lạc (quận Bình Tân, TP.HCM), lún 81,4cm và phường 1 (thị xã Bạc Liêu, tỉnh Bạc Liêu) lún 62,2 cm.
- vùng lún trên 10cm có diện tích khoảng 3.400km2 ở 7 tỉnh gồm Vĩnh Long, Hậu Giang, Sóc Trăng, Đồng Tháp, An Giang, Bạc Liêu, Cà Mau và 2 thành phố là TP.HCM và Cần Thơ.
- **Nguyên nhân sụt lún, sạt lở: yếu tố địa chất, xây dựng công trình tập trung, khai thác nước ngầm, và khai thác cát.**

Chất lượng quy hoạch: Các giải pháp và thách thức

Vấn đề	Giải pháp	Thách thức đối với giải pháp
Chất lượng quy hoạch •Chất lượng dự báo •quy hoạch thiếu tính liên kết vùng •Thiếu kết nối đồng bộ hạ tầng GTVT •Phân bổ nguồn lực giữa xây dựng mới <> bảo trì; đường bộ <> đường thủy	- Quy hoạch GTVT cần dựa trên Quy hoạch và liên kết phát triển vùng kinh tế trọng điểm phía Nam	• Thiếu sự phối hợp giữa các ngành, địa phương • Lợi ích cục bộ ngành/địa phương
	- Cần có 1 đơn vị điều phối quản lý cấp vùng & có trách nhiệm giải trình	• Hệ thống quản lý Nhà nước chỉ có cấp Trung ương và tỉnh thành
	- Vai trò "nhạc trưởng" của TP.HCM	nguồn lực và cơ chế tài chính hạn chế
	- Tăng tỷ lệ ngân sách TP.HCM được giữ lại để phục vụ phát triển Vùng	
	- Tư vấn và phản biện của chuyên gia trong và ngoài nước	Lựa chọn chuyên gia khách quan và uy tín
	- tham gia phản biện của các ĐH uy tín phía Nam ngay từ giai đoạn đầu tiên của quy hoạch	
	Nâng cao hiệu quả của Quĩ bào trì đường bộ Nâng tỷ trọng đầu tư cho đường thủy	

Chất lượng QLDA: Các giải pháp và thách thức

Vấn đề	Giải pháp	Thách thức đối với giải pháp
Chất lượng Quản lý dự án •lập và thẩm định dự án •Năng lực triển khai dự án •Bất cập trong đền bù giải phóng mặt bằng	- đấu thầu công khai, minh bạch	Cơ chế không linh hoạt, Lợi ích nhóm
	- đào tạo năng lực quản lý dự án cho các địa phương, ứng dụng công nghệ cao trong GTVT	Thiếu hợp tác giữa Trường ĐH và địa phương
	- Cần sát thực tế và nhất quán trong chính sách, đơn giá đền bù, các thủ tục pháp lý	Nghị định, luật đất đai chưa phù hợp

Thiếu vốn: Các giải pháp và thách thức

Vấn đề	Giải pháp	Thách thức đối với giải pháp
Thiếu vốn - Vốn ODA giảm - nợ công cao - ngân hàng trong nước nhỏ và vốn ngắn hạn - thị trường trái phiếu, cổ phiếu cho hạ tầng GTVT chưa phát triển - năng lực hạn chế của nhà đầu tư trong nước, thất thoát phí - quan ngại nhà đầu tư nước ngoài	- Nghị định 63/2018/NĐ-CP thu hút nhà đầu tư trong và ngoài nước	Thiếu luật PPP, các vấn đề tòa án QT, tài sản thế chấp, rủi ro hoạt động và rủi ro tỷ giá
	Thu phí không dừng	Cơ chế thu
	- Phát hành trái phiếu xây dựng hạ tầng	Các rủi ro, tài sản thế chấp, bảo lãnh
	- Chính quyền địa phương cung cấp bảo lãnh, tham gia góp vốn	Địa phương thiếu nguồn thu
	- Cơ chế thu thuế bất động sản linh hoạt cho TP.HCM và một số tỉnh	Thiếu luật thuế BĐS

27/06/2019

Biến đổi khí hậu: Các giải pháp và thách thức

Vấn đề	Giải pháp
Biến đổi khí hậu (BĐKH), sụt lún, sạt lở	• Tính đến BĐKH khi quy hoạch hạ tầng GTVT • Phát triển đường thủy để phục vụ cả giao thông và thủy lợi. • Nghiên cứu các vật liệu phù hợp BĐKH • Hạn chế khai thác nước ngầm, cát

CHÍNH SÁCH – ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG KHU VỰC NAM BỘ

Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông Vận tải, Bộ Giao thông Vận tải

Tóm tắt: Khu vực Nam Bộ là trung tâm công nghiệp, cảng biển và logistics lớn nhất của cả nước, có hệ thống cảng biển, logistics phát triển, lượng hàng thông qua cảng biển chiếm 45% tổng khối lượng hàng hóa và trên 60% khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam. Trong đó Thành phố Hồ Chí Minh với vị trí địa lý nằm giữa vùng Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ giữ vai trò rất quan trọng trong hoạt động kết nối giao thương, là trung tâm kinh tế, chính trị, xã hội năng động của cả nước. Hiện nay 70% lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Tây Nam Bộ đều thông qua cảng biển khu vực TPHCM và cảng biển Vùng Đông Nam Bộ, mặt khác hàng hoá và hành khách giữa Vùng Tây Nam Bộ với các Vùng Đông Nam Bộ nói riêng và cả nước nói chung đều thông qua TPHCM và các tỉnh trong Vùng Đông Nam Bộ. Do đó, giao thông kết nối giữa TPHCM với các tỉnh Vùng Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ là rất cần thiết để phát triển kinh tế xã hội. Kết nối được thông qua 05 phương thức vận tải: đường bộ, đường thuỷ nội địa, đường biển, đường sắt và hàng không.

Từ khóa: hạ tầng giao thông, kết nối, Đông Nam Bộ, Tây Nam Bộ

I. Thực trạng kết nối giao thông khu vực Nam Bộ

1. Kết nối giữa TPHCM và Tây Nam Bộ

a. Về đường bộ: Theo các quy hoạch được phê duyệt, kết nối giữa TPHCM và Tây Nam Bộ theo 05 trục chính.

- Trục dọc 1: Tuyến N1 (dài 235 km) chạy dọc biên giới Campuchia từ Đức Huệ (Long An) đến Hà Tiên (Kiên Giang). Hiện nay đoạn từ Châu Đốc – Hà Tiên đã đầu tư theo quy hoạch, các đoạn tuyến còn lại khai thác gián đoạn trên cơ sở tận dụng các tuyến đường địa phương có quy mô nhỏ hẹp.

- Trục dọc 2: Tuyến N2 (dài 440 km) từ Chơn Thành (Bình Dương) đến Vàm Rầy (Kiên Giang). Hiện tại tuyến đã đầu tư xong cầu Vàm Cống, Cao Lãnh và một số đoạn, tuy nhiên vẫn chưa thông xe toàn tuyến. Một số đoạn chưa được đầu tư theo đúng quy hoạch (quy hoạch nâng cấp thành đường cao tốc).

- Trục dọc 3: Cao tốc đoạn TPHCM - Trung Lương - Cần Thơ – Cà Mau. Hiện đang khai thác đoạn TPHCM – Trung Lương (40km, 4 làn xe). Đoạn Trung Lương – Mỹ Thuận dự kiến thông xe vào cuối năm 2020; Đoạn Mỹ Thuận – Cần Thơ dự kiến thông xe vào 2022. Đoạn Cần Thơ- Cà Mau dự kiến đầu tư sau 2030.

- Trục dọc 4: Quốc lộ 1 (dài 334 km) từ TPHCM tới Cà Mau (đoạn từ TPHCM tới TP Sóc Trăng và qua cửa ngõ TP Bạc Liêu được quy hoạch quy mô 04 làn xe, các đoạn còn lại quy mô 02 làn xe); cơ bản hoàn thành đầu tư theo quy hoạch.

- Trục dọc 5: tuyến duyên hải ven biển phía Đông gồm 02 quốc lộ (QL50, QL60) hiện QL50 đoạn qua Long An, Tiền Giang đã được đầu tư theo quy hoạch; QL60 đoạn Tiền Giang, Bến Tre đã được nâng cấp, mở rộng theo quy hoạch, hiện nay đoạn Trà Vinh, Sóc

Trăng chưa được đầu tư theo quy hoạch để đảm bảo đồng nhất cấp kỹ thuật của toàn tuyến. Nút thắt trên tuyến là đoạn cửa ngõ TPHCM và 02 cầu lớn: cầu Rạch Miễu 2 và Đại Ngãi.

- Tuyến đường bộ ven biển dài 750km từ TPHCM tới Kiên Giang, quy hoạch cấp IV ĐB; hiện đang khai thác gián đoạn trên cơ sở tận dụng các đoạn tuyến Quốc lộ, đường tỉnh, đường địa phương và các tuyến đê biển hiện hữu, các đoạn tuyến đi mới, đi trùng với đê biển, đường địa phương đang được các tỉnh, thành phố tiếp tục đầu tư.

Một số tồn tại và hạn chế: các tuyến trục dọc thường xuyên quá tải và đặc biệt là tình trạng ùn tắc kéo dài trong các dịp Lễ, Tết (tại cầu Mỹ Thuận, cửa ngõ TP Hồ Chí Minh). Các tuyến hỗ trợ QL1 chưa hoàn thiện như: tuyến N1 chưa khai thác đảm bảo; tuyến N2 chưa thông xe; tuyến QL50, QL60 tại hiện cầu Rạch Miễu 02 làn xe do đó vào các dịp cao điểm thường xuyên xảy ra ùn tắc, cầu Đại Ngãi chưa được đầu tư xây dựng nên vẫn phải lưu thông qua phà, ngoài ra đoạn QL50 qua TP. HCM và QL 60 qua Trà Vinh, Sóc Trăng chưa được đầu tư nâng cấp theo đúng quy hoạch để đảm bảo điều kiện khai thác đồng nhất trên tuyến.

b. Về đường thuỷ nội địa: Theo các quy hoạch được phê duyệt, kết nối giữa TPHCM qua 06 tuyến chính: Tuyến Sài Gòn – Hà Tiên; Tuyến Sài Gòn – Kiên Lương; Tuyến Sài Gòn – Kiên Lương; Tuyến Sài Gòn – Cà Mau; Tuyến duyên hải Sài Gòn – Cà Mau; Tuyến vận tải ven biển từ TP Hồ Chí Minh đến Kiên Giang. Hiện nay các tuyến đường thuỷ đã đảm bảo chuẩn tắc kỹ thuật theo quy hoạch và được đầu tư bằng nguồn vốn WB3, WB5.

Riêng Kênh Chợ Gạo là tuyến huyết mạch đường thuỷ chính (chiếm 60-70% lượng hàng hoá vận chuyển bằng đường thuỷ) kết nối giữa Tây Nam Bộ và Đông Nam Bộ (trong đó có TP Hồ Chí Minh). Hiện nay để nâng cao năng lực khai thác của Kênh Chợ Gạo cần phải đầu tư nâng cấp giai đoạn 02 cho Kênh Chợ Gạo và một số cầu vượt sông không đảm bảo tĩnh không và khoang thông thuyền như cầu Chợ Lách 2, cầu Nàng Hai, cầu Măng Thít v.v...

c. Về đường biển: Theo quy hoạch trong Vùng có gồm 06 luồng hàng hải: luồng cửa Tiểu sông Tiền; luồng Định An - Cần Thơ; Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu; Luồng Bồ Đề - Năm Căn - Cà Mau; Luồng Bình Trị - Kiên Giang; Luồng An Thới - Phú Quốc và có 12 cảng biển. Cơ bản các luồng và cảng biển đã được thực hiện theo đúng quy hoạch được duyệt.

Hiện nay, khó khăn của hệ thống cảng biển trong Vùng là hạ tầng kết nối với khu bến Cái Cui, chưa hình thành các trung tâm logistics quy mô lớn trong Vùng cũng như thiếu cảng biển có thể tiếp nhận tàu biển trọng tải lớn (từ 50.000 DWT trở lên). Ngoài ra, cần tiếp tục triển khai giai đoạn 2 dự án đầu tư xây dựng kênh Quan Chánh Bố để đảm bảo khai thác ổn định.

d. Về hàng không: có 04 CHK gồm CHKQT Cần Thơ: cấp 4E, công suất 3 triệu HK/năm; CHKQT Phú Quốc: cấp 4E, công suất 4 triệu HK/năm; CHK Rạch Giá: cấp 3C, công suất 0,3 triệu HK/năm; CHK Cà Mau: cấp 3C, công suất 0,3 triệu HK/năm.

Hoạt động kết nối bằng đường hàng không giữa TPHCM với các tỉnh Tây Nam Bộ chủ yếu thông qua CHK quốc tế Phú Quốc với tần suất 16 – 17 chuyến bay/ngày. Hoạt

động của 02 CHK Cà Mau và Rạch Giá hiện rất hạn chế với tần suất khai thác chỉ 01 chuyến/ngày. Riêng CHKQT Cần Thơ vẫn chưa khai thác hết công suất (năm 2018 chỉ đạt 835.100 lượt HK, tương ứng 27,8% công suất thiết kế) và chưa đáp ứng vai trò hỗ trợ một phần cho CHKQT Tân Sơn Nhất thường xuyên quá tải.

e. Về đường sắt: Theo quy hoạch tuyến ĐS TP. Hồ Chí Minh – Cần Thơ – Cà Mau (dài 320km): nghiên cứu triển khai đầu tư giai đoạn sau 2020.

2. Kết nối giữa TPHCM và Đông Nam Bộ

a. Về đường bộ: TP Hồ Chí Minh kết nối Vùng Đông Nam Bộ gồm 05 trục bao gồm quốc lộ và cao tốc song hành) và 03 tuyến vành đai.

- Trục 1: bao gồm QL22, QL22B và theo quy hoạch có tuyến cao tốc TP Hồ Chí Minh – Mộc Bài. Trong đó: QL22 (dài 31km) từ nút giao An Sương đến Củ Chi (Vành đai 4), hiện chưa đầu tư theo đúng quy hoạch; QL22B (dài 84,16km) từ Gò Dầu đến Xa Mát đã hoàn thành nâng cấp theo quy hoạch; cao tốc TPHCM – Mộc Bài (dài 55km) đang nghiên cứu đầu tư giai đoạn sau 2020 theo quy hoạch.

- Trục 2: bao gồm QL13 và theo quy hoạch có cao tốc TPHCM – Thủ Dầu Một – Chơn. Trong đó: Quốc lộ 13 (dài 88,3km) từ TP. HCM tới cửa khẩu Hoa Lư (Bình Phước) mới chỉ cơ bản hoàn thành cải tạo theo quy hoạch 13,5km đoạn Nút giao cầu Bình Phước - Thủ Dầu Một, 74,18 km còn lại (Chơn Thành – Hoa Lư) vẫn chưa được đầu tư; Tuyến cao tốc TPHCM – Thủ Dầu Một – Chơn Thành (dài 69km) làn xe đang nghiên cứu triển khai đầu tư giai đoạn sau 2020 theo quy hoạch.

- Trục 3: bao gồm QL20 và theo quy hoạch có cao tốc Dầu Giây– Liên Khương – Đà Lạt. Trong đó: Quốc lộ 20 (dài 76km) kết nối với QL1 tại Đồng Nai (ngã 3 Giầu Dây) tới Lâm Đồng hiện đã hoàn thành nâng cấp theo quy hoạch; Tuyến Cao tốc Dầu Giây – Liên Khương – Đà Lạt (dài 208 km) hiện chỉ khai thác đoạn Liên Khương – Đà Lạt, các đoạn tuyến còn lại đang nghiên cứu đầu tư giai đoạn sau 2020 theo quy hoạch.

- Trục 4: bao gồm QL1 và cao tốc Bắc – Nam phía Đông. Trong đó: Quốc lộ 1 (dài 280,2km) cơ bản đầu tư nâng cấp mở rộng theo đúng quy hoạch, hiện chỉ còn tuyến tránh TXLong Khánh (Đồng Nai) chưa được đầu tư; Cao tốc Bắc – Nam phía đông hiện mới đưa vào khai thác đoạn TPHCM – Long Thành – Dầu Giây (dài 55km) và đang triển khai đoạn Bến Lức – Long Thành (dài 58km, phấn đấu khai thác năm 2020), còn đoạn Dầu Giây - Phan Thiết chưa triển khai theo quy hoạch.

- Trục 5: bao gồm QL51, QL55 và theo quy hoạch có cao tốc Biên Hòa – Phú Mỹ - Vũng Tàu. Trong đó: Quốc lộ 51 (dài 79km) từ Biên Hòa (Đồng Nai) đến Vũng Tàu (Bà Rịa – Vũng Tàu) chưa được đầu tư nâng cấp, mở rộng; Quốc lộ 55 (dài 233km) từ Bà Rịa đến ngã ba Đại Bình (Lâm Đồng) cơ bản đầu tư theo quy hoạch; Tuyến cao tốc Biên Hòa – Phú Mỹ - Vũng Tàu (76km) chưa triển khai được đoạn Biên Hòa – Phú Mỹ (dài 46km, quy hoạch trước 2020), đoạn Phú Mỹ - Vũng Tàu đang nghiên cứu triển khai giai đoạn 2020 theo quy hoạch.

- Vành đai 2 (64km) quy hoạch 6 - 10 làn xe; chức năng vành đai đô thị, hiện chỉ khép kín được 51/64 km, các đoạn tuyến còn lại (nút giao thông cầu vượt Gò Dưa – cầu Phú Hữu và Ngã ba An Lạc – Nguyễn Văn Linh) đang được TPHCM đầu tư và dự kiến hoàn thành vào 2023;

- Vành đai 3 (89 km) quy hoạch 6 - 8 làn xe; chức năng vành đai đối ngoại, hiện có 16 km đoạn Tân Vạn – Bình Chuẩn (Bình Dương) đang khai thác.

- Vành đai 4 (198 km) quy hoạch 6 - 8 làn xe. Hiện đang nghiên cứu đẩy nhanh tiến độ đầu tư và đưa vào khai thác đoạn Long Thành – Phú Mỹ để kết nối với CHKQT Long Thành.

Một số tồn tại và hạn chế: theo Quy hoạch các tuyến kết nối TP. HCM với Đông Nam Bộ bao gồm 05 trục (QL và cao tốc song hành), tuy nhiên hiện nay ngoài trục kết nối với các tỉnh phía Bắc (QL1 và cao tốc Bắc – Nam) được đầu tư cơ bản theo quy hoạch, các trục còn lại hiện chỉ khai thác trên cơ sở hệ thống đường QL, các dự án đường cao tốc song hành đều chậm triển khai (DK triển khai sau 2020). Các VĐ TPHCM chưa hoàn thiện khép kín, đặc biệt là tuyến đường VĐ3 với vai trò giảm tải lưu lượng di chuyển xuyên qua khu vực trung tâm và hỗ trợ kết nối giữa Vùng Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ, gây ùn tắc giao thông tại các cửa ngõ và trục kết nối.

b. Về đường thủy nội địa: Theo các quy hoạch được phê duyệt, kết nối giữa TPHCM với các tỉnh Đông Nam Bộ thông qua 05 tuyến chính: Tuyến Vũng Tàu -Thị Vải - Sài Gòn; Tuyến Sài Gòn - Bến Súc; Tuyến Sài Gòn - Bến Kéo (sông Vàm Cỏ Đông); Tuyến Sài Gòn - Mộc Hóa (sông Vàm Cỏ Tây); Tuyến Sài Gòn - Hiếu Liêm (sông Đồng Nai). Cơ bản các tuyến đã được đầu tư theo đúng quy hoạch.

Một số tồn tại và hạn chế: Một số cầu trên tuyến sông Sài Gòn, sông Đồng Nai không đạt tiêu chuẩn cấp III (về tĩnh không và khoang thông thuyền) và một số luồng cần tăng cường duy tu, nạo vét. Để rút ngắn quãng đường kết nối giữa Tây Nam Bộ và khu cảng Cái Mép – Thị Vải cần nghiên cứu tuyến sông, kênh kết nối từ khu vực cửa sông Vàm Cỏ qua Cần Giờ sang sông Thị Vải .

c. Về đường biển: Theo quy hoạch trong Vùng có 04 luồng hàng hải: luồng Vũng Tàu – Sài Gòn, luồng Soài Rạp, luồng Thị Vải – Vũng Tàu; luồng sông Dinh và 04 cảng biển. Cơ bản các luồng và cảng biển đã được thực hiện theo đúng quy hoạch được duyệt.

Một số tồn tại và hạn chế: Trong khi lượng hàng qua cảng TP. Hồ Chí Minh đã vượt công suất thiết kế thì các cảng khu vực Cái Mép – Thị Vải đang dư thừa năng lực. Hệ thống hạ tầng giao thông kết nối cảng biển còn yếu và thiếu, tình trạng ùn tắc thường xuyên xảy ra (đặc biệt khu vực cảng Cát Lái, TP Hồ Chí Minh).

d. Về hàng không: theo quy hoạch, trong Vùng có 03 CHK: CHKQT Long Thành: cấp 4F, công suất 50 triệu HK/năm; CHKQT Tân Sơn Nhất: cấp 4E, công suất 45 - 50 triệu HK/năm; CHK Côn Đảo: cấp 4C, công suất 0,141 triệu HK/năm.

Một số tồn tại và hạn chế: CHKQT Tân Sơn Nhất hiện đang quá tải, hệ thống giao thông kết nối kém, thường xuyên xảy ra ùn tắc. Cần đảm bảo tiến độ đầu tư CHKQT Long Thành theo quy hoạch để giảm tải cho CHKQT Tân Sơn Nhất.

e. Về đường sắt: Theo quy hoạch, trung vùng có 06 tuyến gồm: Đường sắt Bắc – Nam, ĐS tốc độ cao Bắc – Nam (đoạn Nha Trang – TP Hồ Chí Minh); ĐS Biên Hòa – Vũng Tàu; ĐS Dĩ An – Lộc Ninh; ĐS TP Hồ Chí Minh – Tây Ninh và ĐS nhẹ Thủ Thiêm – CHKQT Long Thành. .

Một số tồn tại và hạn chế: Hiện nay chỉ có tuyến đường sắt Bắc – Nam đang khai thác và năng lực còn hạn chế. Kết nối của đường sắt với các phương thức vận tải khác còn kém, chưa khai thác hết lợi thế.

II. Chính sách và định hướng phát triển hạ tầng giao thông khu vực Nam Bộ

2.1. Định hướng phát triển hạ tầng giao thông

Để phát huy hết lợi thế của khu vực Nam Bộ, trong giai đoạn tới cần tập trung đầu tư vào các dự án tăng cường khả năng kết nối, giải quyết nút thắt hạ tầng, tạo đột phá phát triển kinh tế, xã hội. Cụ thể:

a. Đường bộ:

Cao tốc:

Hoàn thành xây dựng và nâng cấp mở rộng 05 đoạn tuyến cao tốc Bắc – Nam phía Đông của Vùng Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ, bao gồm:

1) Đoạn Phan Thiết – Dầu Giây: đầu tư xây dựng trước 2025;

2) Đoạn TP. HCM – Long Thành – Dầu Giây: mở rộng quy mô 10 làn xe trước 2025;

3) Đoạn Long Thành – Bến Lức: đưa vào khai thác năm 2020;

4) Đoạn Bến Lức – Trung Lương: mở rộng quy mô 8 làn xe trước 2025 ;

5) Đoạn Trung Lương – Mỹ Thuận: đưa vào khai thác năm 2020;

6) Đoạn Mỹ Thuận – Cần Thơ (trong đó có cầu Mỹ Thuận 2): đưa vào khai thác năm 2022.

Triển khai đầu tư 03 tuyến trục cao tốc kết nối TP. Hồ Chí Minh với các cửa khẩu và cảng biển lớn trong khu vực Đông Nam Bộ, bao gồm:

1) Tuyến cao tốc TPHCM – Mộc Bài: trước 2025;

2) Tuyến cao tốc TPHCM - Thủ Dầu Một – Chơn Thành: sau 2025;

3) Tuyến cao tốc Biên Hòa – Phú Mỹ – Vũng Tàu, trong đó đoạn Biên Hòa – Phú Mỹ: trước 2025, đoạn Phú Mỹ - Vũng Tàu: sau 2025;

Đẩy nhanh tiến độ khép kín hệ thống đường vành đai Tp. Hồ Chí Minh: hoàn thành vành đai 2 trước năm 2023, vành đai 3 trước năm 2025 và vành đai 4 trước năm 2030 (trong đó đoạn kết nối đến sân bay Long Thành hoàn thành trước 2025);

Ưu tiên đầu tư hoàn thiện các trục dọc trọng điểm kết nối TP. HCM với khu vực Tây Nam Bộ, bao gồm:

1) Quốc lộ N2: Tiếp tục đầu tư hoàn thiện các đoạn Chơn Thành – Đức Hòa, Đức Hòa – Mỹ An, Mỹ An – Cao Lãnh đạt quy mô 04 làn xe phù hợp với quy mô đoạn Cao Lãnh – Rạch Sỏi đã đầu tư, đảm bảo khai thác đồng bộ và phát huy hiệu quả các dự án đã đầu tư, hoàn thành trước 2025;

2) Nâng cấp, mở rộng QL60 trên địa bàn Trà Vinh, Sóc Trăng đồng thời bố trí nguồn vốn đầu tư cầu Rạch Miễu 2, cầu Đại Ngãi, hoàn thành trước 2025;

3) Tiếp tục triển khai các dự án nâng cấp, cải tạo Quốc lộ 1 (đoạn Sóc Trăng – Hậu Giang, đoạn Cà Mau – Năm Căn, tuyến tránh TP Cà Mau), hoàn thành trước 2025;

Điều chỉnh, bổ sung vào quy hoạch một số tuyến liên kết vùng để làm căn cứ kêu gọi đầu tư, bao gồm:

1) Tuyến liên vùng LV14: Tuyến trục động lực kết nối TP HCM – Long An – Tiền Giang. chiều dài 31,6km, quy mô 6 làn xe, hoàn thành trước 2025;

2) Tuyến liên vùng LV04B: Tuyến liên vùng kết nối từ giao giữa trục đô thị số 4 với cao tốc Bến Lức – Long Thành đi trùng với TL25C kết nối với sân bay Long Thành và vành đai 4, giảm tải cho cao tốc Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây khi sân bay Long Thành đi vào hoạt động, chiều dài 34,6km, quy mô 4 – 6 làn xe.

b. Đường thủy nội địa và hàng hải:

1) Đầu tư mở rộng Kênh Chợ Gạo (giai đoạn 2); xử lý các nút thắt trên các tuyến đường thủy nội địa: cầu Chợ Lách 2, cầu Nàng Hai, cầu Trà Ôn, hoàn thành trước 2021;

2) Đảm bảo nguồn vốn sự nghiệp kinh tế để nạo vét, duy tu các tuyến đường thủy nội địa quốc gia kết nối giữa Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ, luồng hàng hải, cơ bản giữ cấp kỹ thuật theo quy hoạch đảm bảo khai thác hiệu quả hoạt động vận tải;

3) Nghiên cứu triển khai đầu tư nạo vét, cải tạo đảm bảo chuẩn tắc luồng tuyến sông Đồng Tranh, hình thành tuyến kết nối từ cửa sông Vàm Cỏ qua Cần Giờ sang sông Thị Vải tới cụm cảng biển Cái Mép – Thị Vải, dự kiến hoàn thành trước 2025.

c. Hàng không:

Đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành để từng bước phân bổ lại hợp lý lượng hành khách thông qua CHKQT Tân Sơn Nhất hiện thường xuyên quá tải, hoàn thành giai đoạn 1 trước 2025.

d. Đường sắt:

1) Triển khai tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam đoạn Nha Trang – TP. Hồ Chí Minh;

2) Nghiên cứu triển khai tuyến đường sắt nhẹ Thủ Thiêm – CHKQT Long Thành;

3) Nghiên cứu đầu tư xây dựng tuyến ĐS TPHCM – Cần Thơ dài 174 km.

4) Nghiên cứu các phương án kéo dài đường sắt đô thị TP. Hồ Chí Minh kết nối với các địa phương khu vực Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ.

2.2. Các giải pháp, chính sách phát triển hạ tầng giao thông khu vực Nam Bộ

a. Giải pháp, chính sách phát triển KCHT GTVT

- Thực hiện công tác rà soát, điều chỉnh lại các quy hoạch GTVT đã ban hành, đảm bảo quy hoạch phát triển GTVT phải đồng bộ với các quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội Vùng; Chiến lược phát triển GTVT Quốc gia và các quy hoạch chuyên ngành GTVT.

- Tăng cường phối hợp giữa các địa phương trong Vùng, giữa các ngành trong việc nghiên cứu hoàn thiện, đề xuất các chính sách phù hợp với đặc thù của Vùng trong triển khai đầu tư KCHT GTVT đồng bộ và đạt hiệu quả, đề xuất nghiên cứu mô hình quản lý và điều phối phát triển Vùng của các Bộ, ngành và địa phương (thành lập Ban chỉ đạo Vùng ĐNB).

- Khai thác triệt để năng lực kết cấu hạ tầng hiện có; chú trọng công tác bảo trì; tập trung đầu tư đồng bộ các công trình quan trọng bức thiết có vai trò động lực phát triển kinh tế; chú trọng phát triển giao thông địa phương đáp ứng yêu cầu xây dựng và phát triển nông thôn mới.

- Tập trung đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông tăng khả năng liên kết vùng, liên kết giữa các phương thức vận tải.

- Nâng cao tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ phù hợp với tiêu chuẩn đường bộ ASEAN để đảm bảo sự kết nối và hội nhập quốc tế.

- Tăng cường phối hợp giữa Trung ương và địa phương, đẩy nhanh công tác giải phóng mặt bằng và triển khai thi công đảm bảo đúng tiến độ.

b. Giải pháp đảm bảo nguồn vốn đầu tư phát triển KCHT GTVT

- Đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và vận tải. Huy động tối đa các nguồn lực trong và ngoài nước, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải dưới nhiều hình thức.

- Tranh thủ tối đa các nguồn vốn ODA để đầu tư các công trình KCHT GTVT trọng điểm, quy mô lớn, có tác dụng lan tỏa. Ưu tiên đầu tư phát triển CSHT GTVT trong Vùng đối với những công trình trong điểm, có tính chất đột phá, tạo ra liên kết Vùng (các công trình trên trục hướng tâm, các vành đai, các đường kết nối các cảng biển và các hành lang vận tải quốc tế). Ưu tiên bố trí đủ nguồn vốn đối ứng các dự án ODA; bố trí đủ nguồn ngân sách để đầu tư một số công trình cấp bách, đặc biệt hệ thống cầu yếu và các công trình gia cố bền vững chống sạt lở, biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

- Sử dụng hiệu quả nguồn ngân sách nhà nước, đầu tư trọng tâm, trọng điểm, tránh đầu tư dàn trải; ưu tiên đầu tư phát triển những công trình có tính đột phá tạo liên kết vùng.

- Tiếp tục tranh thủ các nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức của các nước, các tổ chức tài chính quốc tế với các hình thức đa dạng.

- Sử dụng hợp lý và hiệu quả vốn đầu tư từ NSNN và có tính chất ngân sách. Rà soát, sắp xếp bố trí vốn đảm bảo đúng mục tiêu, thời gian hoàn thành dự án theo quy định.

- Sửa đổi bổ sung các quy định về chính sách hỗ trợ tài chính, thuế, giá, phí, lệ phí, nhượng quyền để tăng tính thương mại của các dự án giao thông và trách nhiệm đóng góp của người sử dụng, đảm bảo lợi ích thỏa đáng của nhà đầu tư.

- Ban hành chính sách cụ thể nhằm đa dạng hóa các loại hình thu hút và tạo nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông cho Vùng Đông Nam Bộ từ các nguồn thu khác như: thu phí lưu hành phương tiện (đấu giá biển số, xăng dầu, bến bãi…); thu từ hoạt động khai thác khoáng sản, vật liệu kết hợp với nạo vét thanh thải luồng tàu; thu từ phần kinh phí qua việc thu hồi, bán đấu giá hoặc chuyển nhượng tài sản của các doanh nghiệp nhà nước ngành GTVT sử dụng không hiệu quả; thu từ nguồn đóng góp khác của nhân dân, các nhà tài trợ; thu từ xử lý vi phạm trong lĩnh vực giao thông….

c. Giải pháp tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ

- Tiếp tục nghiên cứu áp dụng công nghệ mới trong xây dựng công trình ngầm, xử lý nền đất yếu, công trình cầu vượt sông lớn, mặt đường cấp cao; nghiên cứu sử dụng vật liệu mới trong xây dựng đường giao thông phù hợp điều kiện địa chất, thủy văn của Vùng Đông Nam Bộ.

- Tăng cường ứng dụng các công nghệ tiên tiến của thế giới trong lĩnh vực xây dựng, khai thác, quản lý và cung cấp dịch vụ vận tải, kho bãi, logistics.

d. Giải pháp nguồn nhân lực

- Tăng cường công tác đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ cho cán bộ theo dõi đầu tư xây dựng trong Vùng Đông Nam Bộ.
- Ban hành chính sách khuyến khích, thu hút nhân tài làm việc cho các cơ quan quản lý nhà nước liên quan đến lĩnh vực đầu tư, xây dựng và vận tải.
- Thành lập các trung tâm điều hành vận tải hàng hóa, hành khách nhằm phát huy tối đa khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải.
- Hình thành trung tâm đào tạo nguồn nhân lực (đặc biệt là nhân lực chuyên ngành logistics) của Vùng tại thành phố Hồ Chí Minh.

III. Kiến nghị và Kết luận

Để giải quyết các "nút thắt" về hạ tầng tương xứng với vai trò TP Hồ Chí Minh là cầu nối, trung tâm kinh tế năng động nhất cả nước nhằm liên kết giữa khu vực kinh tế phát triển nhất cả nước (Vùng Đông Nam Bộ) và khu vực sản xuất lúa gạo, thủy sản trọng điểm quốc gia (Vùng Tây Nam Bộ), kiến nghị Quốc hội và Chính phủ cần sớm bố trí nguồn lực, ưu tiên đầu tư các nội dung như sau như sau:

1. Cho phép tiếp tục sử dụng các Quy hoạch liên quan đến ngành giao thông vận tải đã phê duyệt trong giai đoạn trước đây để triển khai công tác quản lý nhà nước về quy hoạch và đề xuất các dự án đầu tư của ngành GTVT.
2. Bố trí đủ và kịp thời nguồn vốn đầu tư cho hạ tầng giao thông vận tải kết nối giữa TP Hồ Chí Minh với Vùng Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ;
3. Xây dựng quy chế phối hợp liên vùng giữa TP Hồ Chí Minh và các tỉnh Vùng Tây Nam Bộ đồng thời duy trì cơ chế phối hợp với các tỉnh Đông Nam Bộ đảm bảo hoạt động phối hợp thường xuyên và có hiệu quả trong triển khai đầu tư các dự án giao thông;
4. Chấp thuận chủ trương bổ sung vào quy hoạch một số dự án nhằm tăng cường và hỗ trợ kết nối như: cao tốc Gò Dầu – Xa Mát, cao tốc Chơn Thành – Hoa Lư, cao tốc Trung Lương – Bến Tre; cao tốc Hồng Ngự (cửa khẩu Dinh Bà) – Trà Vinh; trục động lực TP. HCM – Long An – Tiền Giang, các tuyến liên kết vùng v.v...;
5. Tiếp tục hoàn thiện các dự án đã triển khai đầu tư trong giai đoạn 2016 – 2020 để sớm đưa vào khai thác làm cơ sở để triển khai các dự án giai đoạn 2021 – 2025;
6. Nhanh chóng hoàn thiện hệ thống thể chế đầu tư theo hình thức PPP để làm cơ sở kêu gọi các nhà đầu tư trong và ngoài nước tham gia các dự án đảm bảo đúng tiến độ theo quy hoạch;
7. Hoàn chỉnh hệ thống các quy hoạch, rà soát và triển khai xây dựng các quy hoạch ngành, vùng, tỉnh theo Luật Quy hoạch mới đảm bảo tính đồng bộ đáp ứng các yêu cầu phát triển kinh tế xã hội và phát triển bền vững Vùng ĐBSCL theo Nghị quyết 120/NQ-CP của Chính phủ.

POLICY – ORIENTATION TRAFFIC INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN THE SOUTH OF VIETNAM)

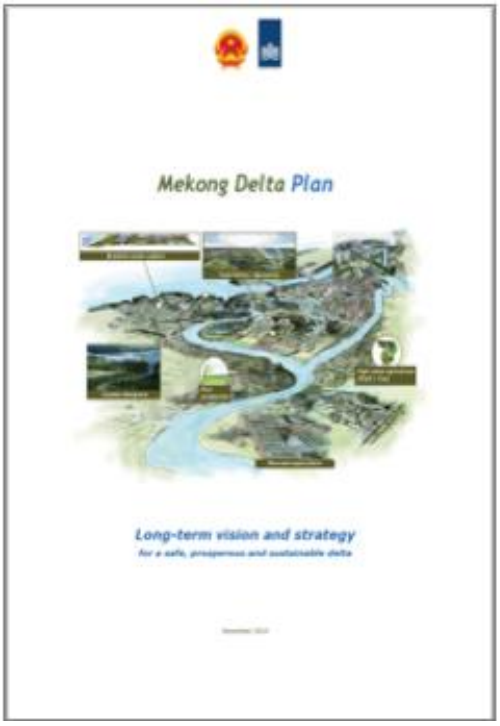
Summary: The Southern region is the largest industrial, seaport and logistics center of the country, has a seaport system, developed logistics, the volume of goods through seaports accounts for 45% of the total volume of goods and over 60% of the volume. Container cargo through Vietnam seaport system. In which Ho Chi Minh City with the geographical position located between the Southeast and Southwest region plays a very important role in connecting trade activities, being the dynamic economic, political and social center of country. Currently, 70% of the import and export goods of the Southwest pass through seaports in the area of Ho Chi Minh City and the Southeastern Seaport, on the other hand, the goods and passengers between the Southwest Region and the Southeastern regions in particular. and the whole country is generally through HCMC and the provinces in the South East Region. Therefore, the connection between Ho Chi Minh City and the Southeast and Southwestern provinces is essential for socio-economic development. Connected via 05 modes of transport: road, inland waterway, sea, rail and air.

Keywords: transport infrastructure, connectivity, Southeast, Southwest

MEKONG DELTA PLAN

Dr. Martijn van de Groep

Expert on adaptive delta management

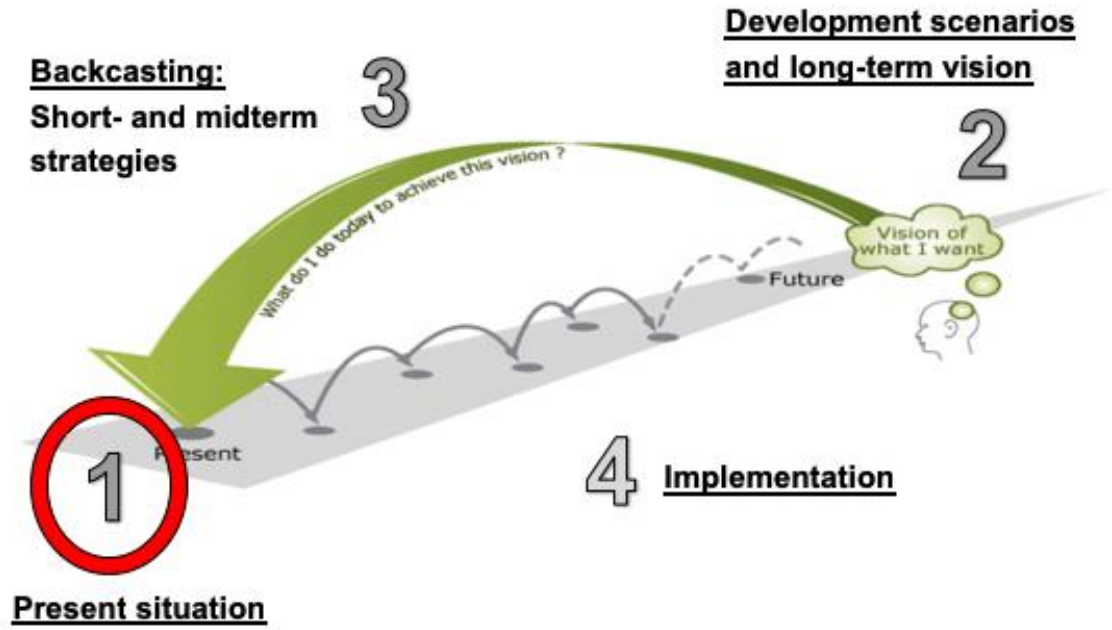


VNU - workshop on transport infrastructure in the south of VietNam

HCMC - 29 June 2019

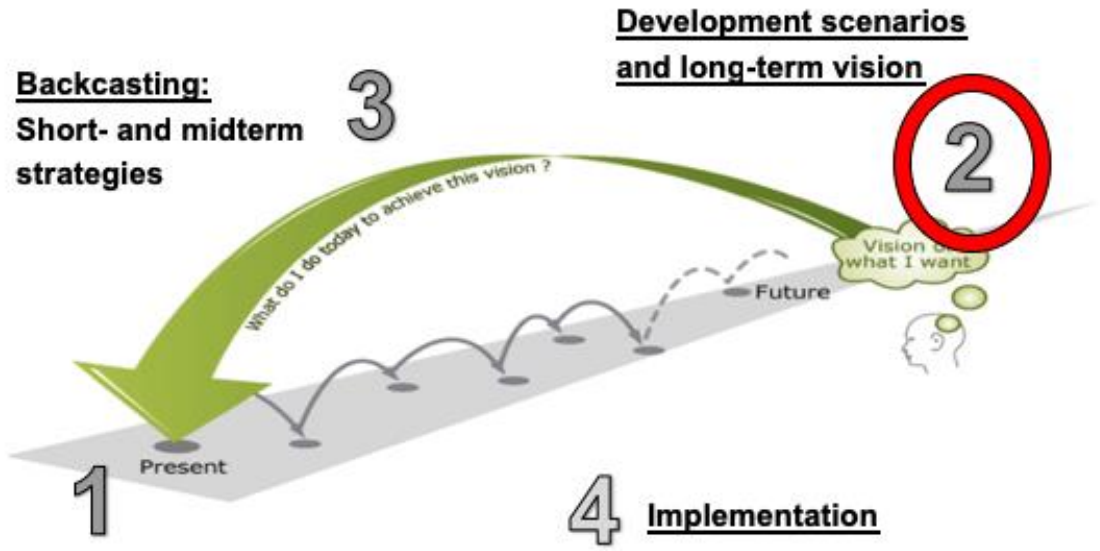
Dr. Martijn van de Groep
Expert on adaptive delta management

Mekong Delta Plan



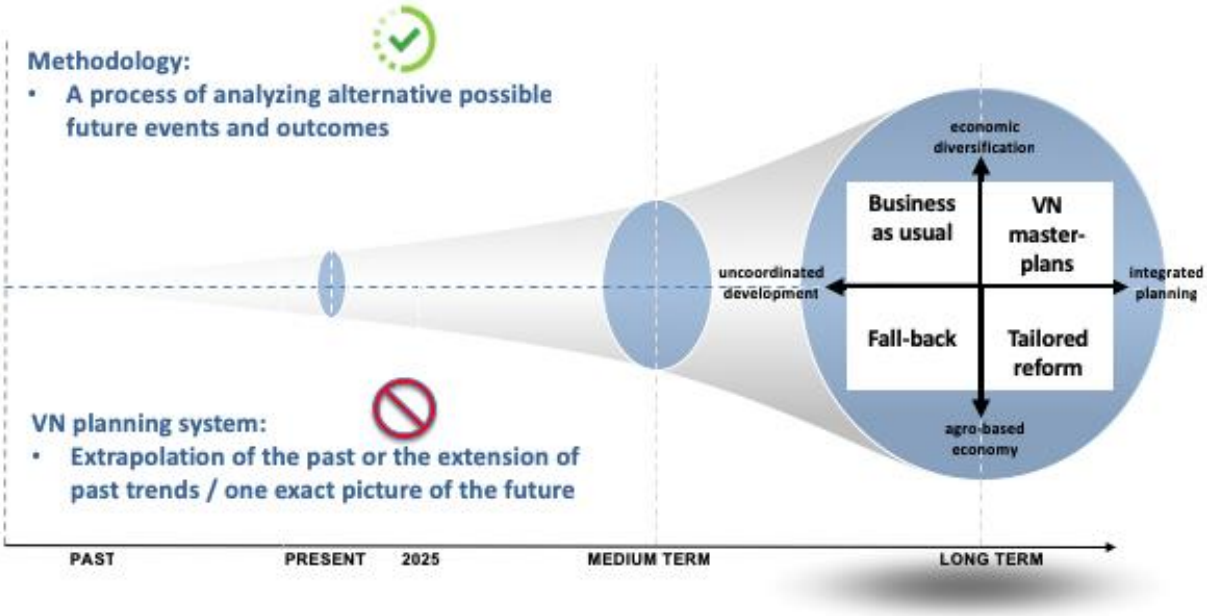
Present situation

- Transport infrastructure status and policies → session 1
- Agriculture / Water resources management status and policies → discussed at conference on 2-year review GR120
- Climate change → newspapers



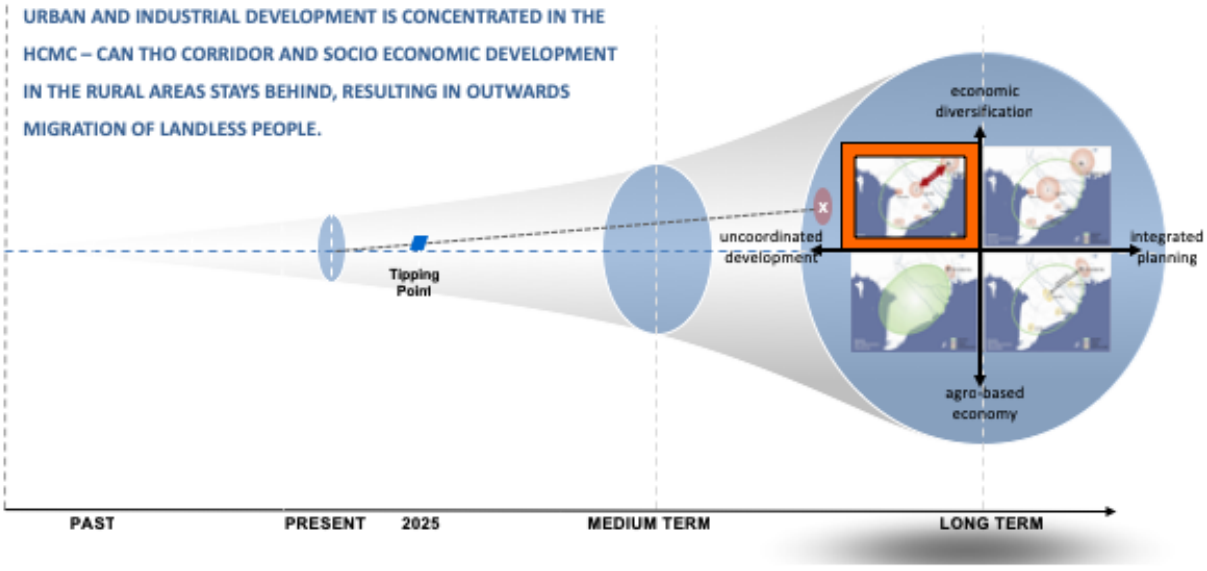
Present situation

Scenario Analysis



The MDP describes two scenarios that are based on a continuation of existing policies and lacking coordination, and <u>two scenarios that assume a successful integrated planning process with more efficient and sustainable use of water and land resources</u>.

Scenario Analysis: business-as-usual

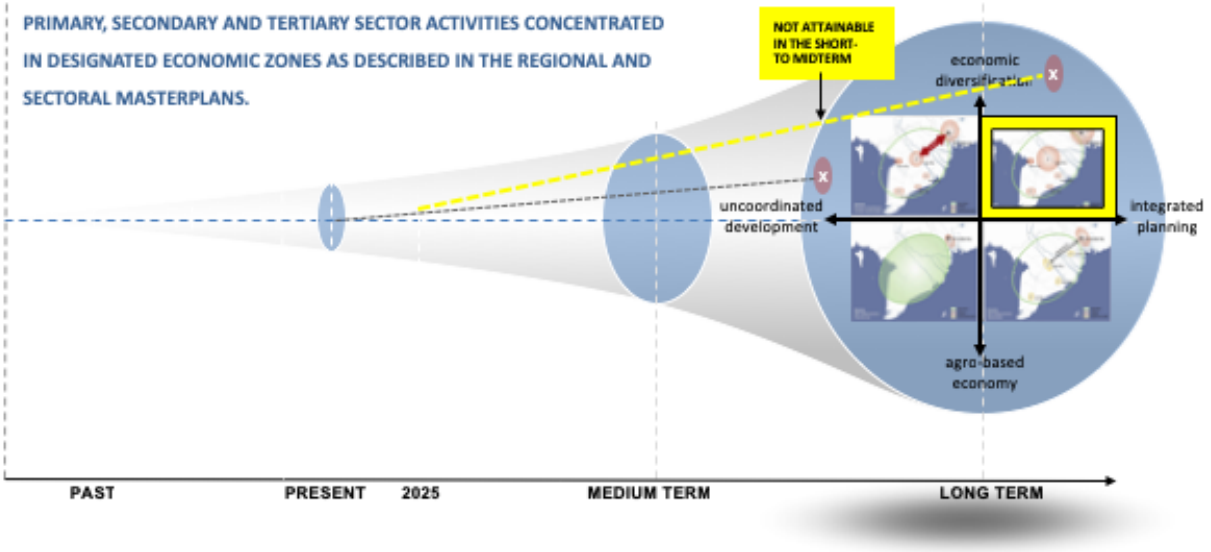


<u>Observations:</u>

- **Lack of integration between key sectors (agriculture, water resources, transportation, urban planning, energy, education, …)**
- **Prime Minister calls for harmonization of policies for sustainable growth**

Scenario Analysis: combined VN masterplans

MEKONG DELTA DEVELOPS INTO A DIVERSIFIED ECONOMY WITH MULTPLE PRIMARY, SECONDARY AND TERTIARY SECTOR ACTIVITIES CONCENTRATED IN DESIGNATED ECONOMIC ZONES AS DESCRIBED IN THE REGIONAL AND SECTORAL MASTERPLANS.



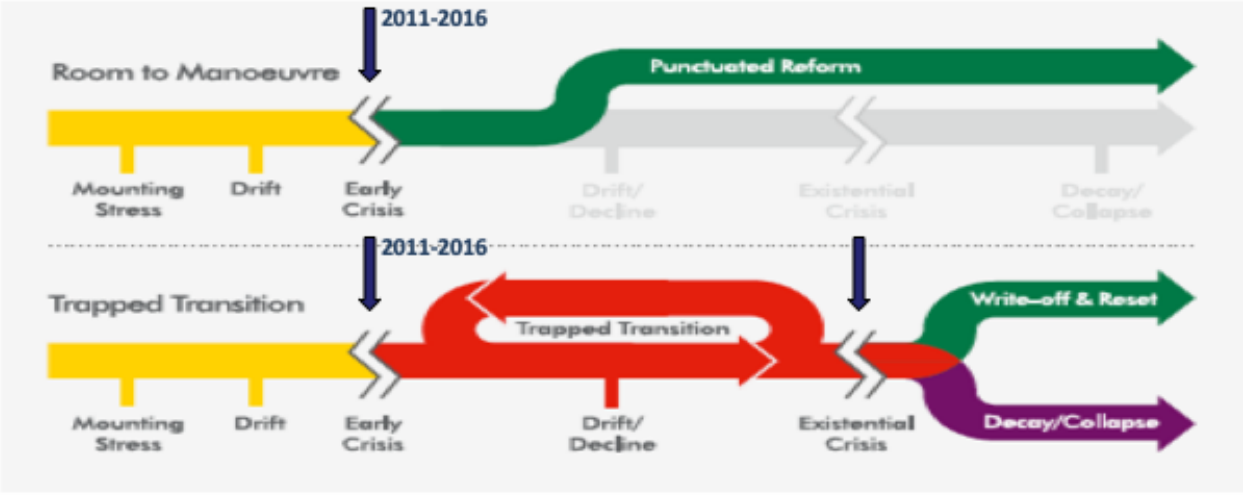
Assumes:

- **Impeccable integrated planning and regional coordination**
- **High upfront investments (state + ODA)**

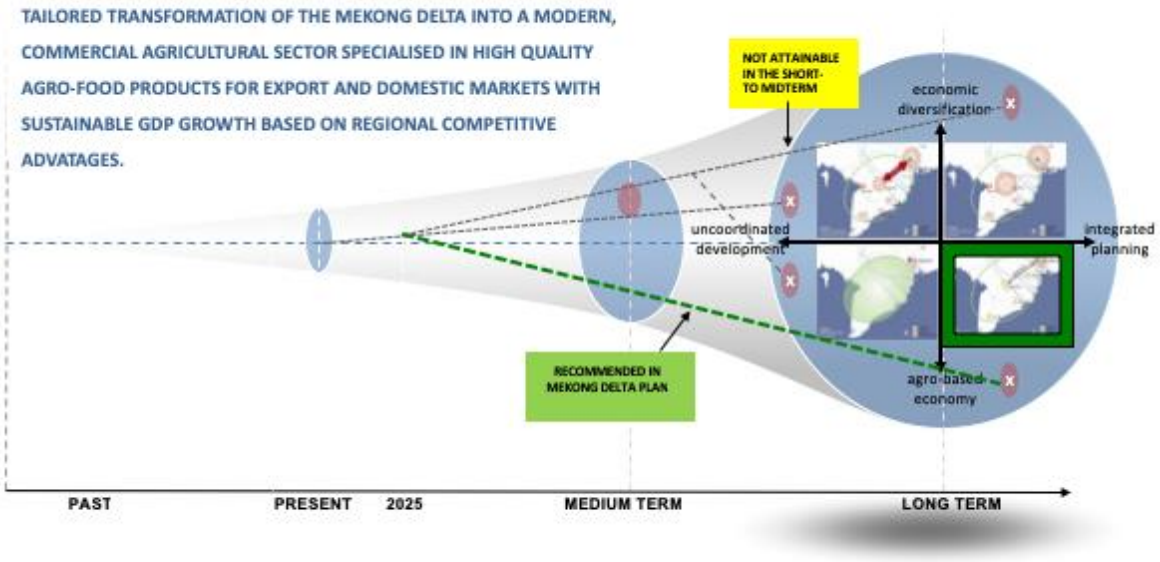
Scenarios: stresses from climate change

Countries face two archetypal divergent paths when stresses from climate change emerge (ROYAL SHELL)

- **Will they respond to the challenges** from **early crisis** situations through adaptation and reform?
- **Or will change be postponed**, until there is an **existential crisis** resulting in a fundamental reset or collapse?

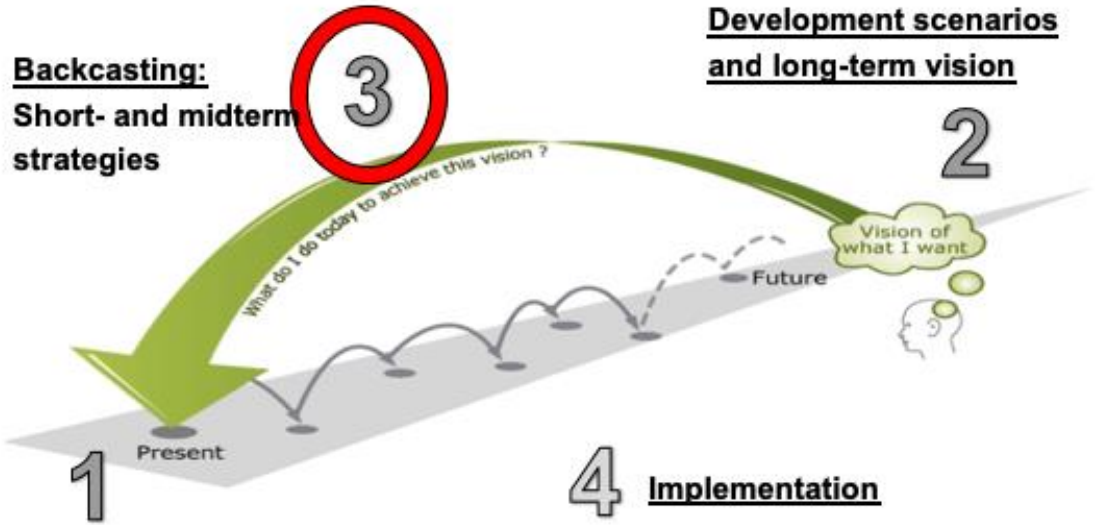


Scenario Analysis: Agro-business Industrialization



Assumes:

- **Clear focus on the natural characteristics and competitive advantages of the delta**
- **Favorable ASEAN and global (EU, US, AU) trade conditions**



Present situation

Comparison with Netherlands/Germany

• Gateway to EU, ranked nr 1 and nr 2 in World Bank global index for logistical performance (total 160 countries assessed, aggregated 2012-2014-2016-2018).	• Gateway to ASEAN, ranked nr 39 in World Bank global index for logistical performance (total 160 countries assessed, 2018). Top performer in emerging economies.
• Dominated by road transport. The total length of inland waterways is significantly smaller than that of roads or railways.	• Dominated by road transport. The total length of inland waterways is larger than that of roads. No railways.
• Road system has reached capacity limits (unrestricted traffic flow, medium level of disturbances on some corridors, occasional significant disturbances).	• Stop-and-go situation which leads to a drastic increase in fuel consumption by trucks (more than double the consumption with free, unrestricted traffic flows).

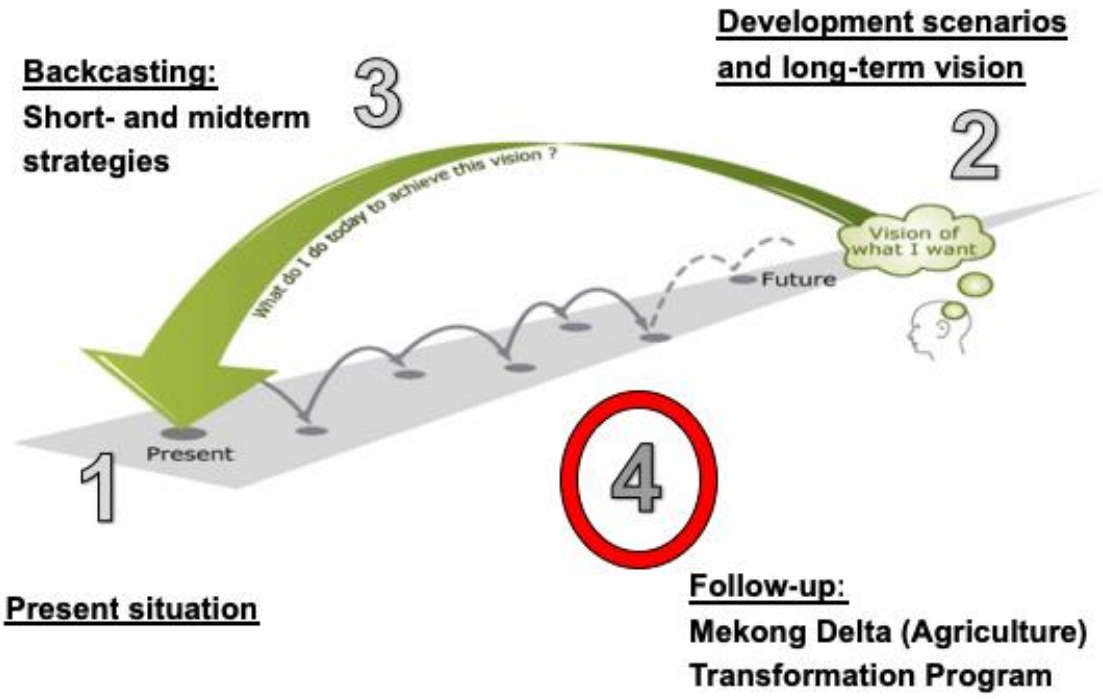
Comparison with Netherlands/Germany

• Container transport: In spite of the fact that costs for railways and inland shipping include the cost of collection respectively distribution by road, direct road transport is more expensive.	• No data found
• The cost disadvantage of direct road transportation is significant: more than +50% on the average as compared to railways and more than +100% compared to waterways.	

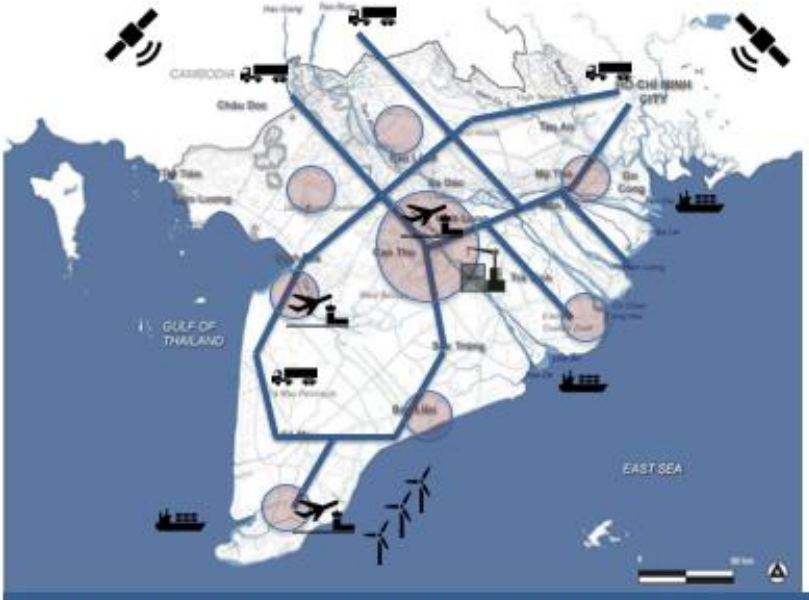
Comparison with Netherlands/Germany

• Clear focus on optimizing transportation & logistical systems and facilitating a shift to other modalities (rail, water)	• Uncoordinated initiatives to enhance transport infrastructure systems

- Strong growth potential for inland waterways, which have significant reserve capacities in all major corridors. The quality of waterways decides on the modal share of inland shipping.



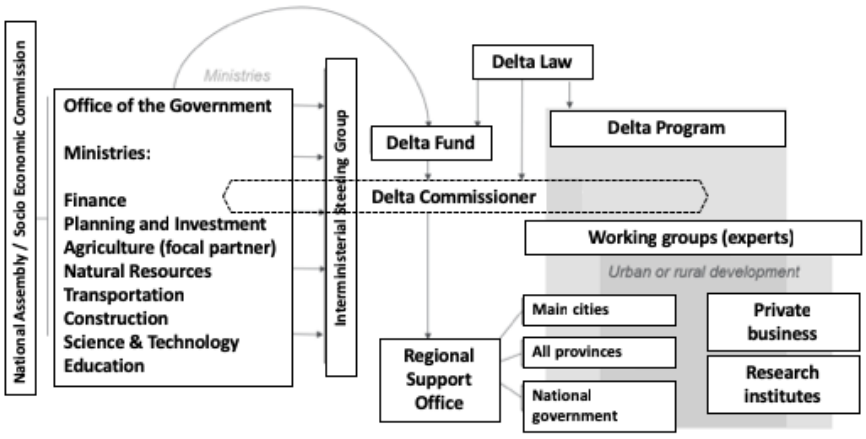
Ideas for solutions



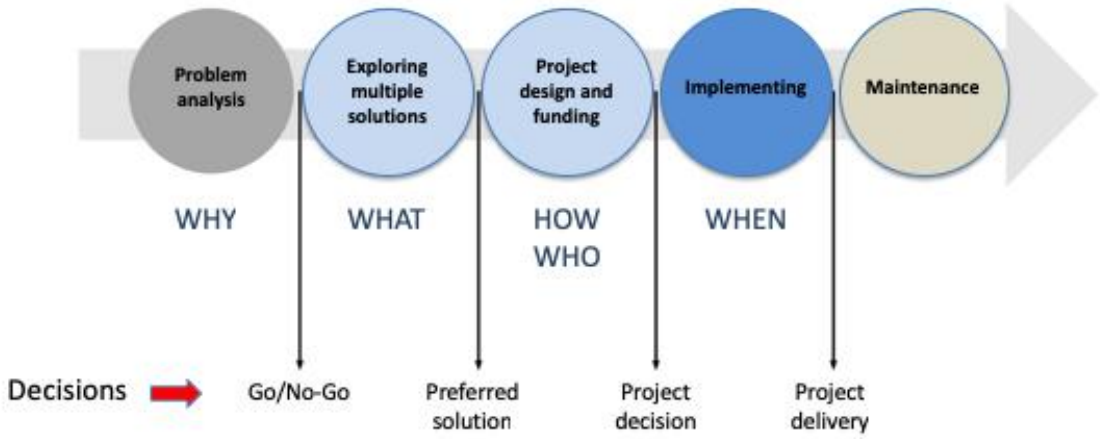
- Agro-business parks
- Road transport: to HCMC, corridor to Cambodia and Thailand, rural areas
- Rail: cargo or urban
- Waterways: 15.000km
- Intermodal facilities
- Seaports (Ca Mau and Can Tho) and inland harbors
- Regional Airports
- Logistical services
- Customs
- Track & trace

A FUNDAMENTAL RETHINKING OF THE MEKONG DELTA TRANSPORTATION & LOGISTICS SYSTEM IS REQUIRED

NL Delta Program



MULTI STAKEHOLDER PROCESS



Vì đồng bằng sông Cửu Long!

MORE INFORMATION:

WWW.MEKONGDELTAPLAN.COM

DỰ ÁN TRỌNG ĐIỂM KẾT NỐI GIAO THÔNG VÙNG THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH VỚI ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

ThS. Phan Minh Tân
ThS. Nguyễn Ngọc Lân
Công ty Cổ phần TVTK GTVT phía Nam (TEDIs)

Summary: Lecture speaking in this meeting are to focus on the list of the transport projects being of priority in study, preparation of investment and calling for construction investment that are the key projects to satisfy the mass transport demand for the linkage of Ho Chi Minh City with the Mekong Delta provinces in order to meet the urgent demand of transport among various locatlities of the region, contributing for the clear opening for all congestion points in question that are restraining the development of localities in the region.

Keywords: transport, key projects, connectivity, priority

Thành phố Hồ Chí Minh - trung tâm chính trị, kinh tế xã hội lớn có vị trí và vai trò rất quan trọng, là đầu tàu, hạt nhân để tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của khu vực Nam Bộ. Với vị trí địa lý thuận lợi, nằm ở điểm giao nối giữa miền Tây Nam bộ và miền Đông Nam Bộ, thành phố Hồ Chí Minh trở thành cửa ngõ giao thương và cũng là đầu mối giao thông lớn nhất cả nước với tất cả các loại hình vận tải trung chuyển lượng lớn hàng hóa và hành khách cho toàn vùng Nam Bộ đi các vùng miền trong cả nước và ra quốc tế.

Vùng đồng bằng sông Cửu Long sở hữu nhiều điều kiện và đang phát triển trở thành trung tâm sản xuất, xuất khẩu hàng đầu quốc gia về nông nghiệp, đánh bắt nuôi trồng thủy sản, công nghiệp chế biến và du lịch sinh thái cảnh qua sông nước. Thông qua các phương thức vận tải như: đường bộ, đường thủy nội địa, đường biển và đường hàng không, phần lớn lượng hành khách và hàng hóa của Vùng đều được vận chuyển qua khu vực thành phố Hồ Chí Minh[1] để xuất khẩu[2] và đi đến các địa phương khác.

Hạ tầng giao thông kết nối là một trong những yếu tố tạo nên liên kết vùng – yếu tố then chốt để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội cho các địa phương trong khu vực Nam Bộ. Phát triển hạ tầng giao thông kết nối khu vực thành phố Hồ Chí Minh với Vùng Đồng bằng sông Cửu Long có vai trò rất quan trọng và cần phải xem đây là khâu đột phát để phát triển.

Báo cáo tham luận tại hội nghị này nhằm đề xuất danh mục các dự án giao thông ưu tiên nghiên cứu, chuẩn bị dự án và kêu gọi đầu tư. Đây là những dự án trọng điểm, đáp ứng vận tải khối lượng lớn, có tính kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh Đồng

[1] Điển hình là trên hành lang vận tải Tp.HCM – Cần Thơ – Cà Mau đảm nhận khoảng 80 triệu tấn hàng hóa (đường bộ chiếm 27%, đường thủy chiếm 73%) và 71 triệu lượt hành khách (đường bộ chiếm 99,7%, hàng không chiếm 0,3%).

[2] Khoảng 70% lượng hàng hóa xuất nhập khẩu (thủy sản, lúa gạo, trái cây…) của Vùng thông qua cảng biển khu vực TP HCM.

bằng sông Cửu Long nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải cấp thiết của khu vực, góp phần khai thông những "điểm nghẽn" đang kìm hãm sự phát triển của các địa phương khu vực Nam Bộ.

1. DỰ ÁN GIAO THÔNG KẾT NỐI THEO QUY HOẠCH

Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030, gồm các phương thức vận tải: Đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường biển và đường hàng không đã được Thủ tướng Chính phủ và Bộ GTVT phê duyệt[3] gồm: Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam, Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam, Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ, Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam, Quy hoạch phát triển hệ thống Cảng biển Việt Nam, Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải Đường thủy nội địa Việt Nam, Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không và Quy hoạch phát triển GTVT Thành phố Hồ Chí Minh.

Các dự án kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long theo các quy hoạch trên gồm:

1.1. Mạng trục đường bộ kết nối

a) Đường bộ cao tốc

- Tuyến cao tốc trục dọc:

+ Tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông: Từ Vành đai 3 (Thành phố Hồ Chí Minh) – Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ, chiều dài 132km, quy mô 6-8 làn xe và cao tốc Cần Thơ - Cà Mau dài 150km, quy mô 4 làn xe.

+ Tuyến cao tốc Bắc – Nam phía Tây: từ Vành đai 4 (Thành phố Hồ Chí Minh) – Thạnh Hóa – Tân Thạnh – Mỹ An – Nút giao An Bình (cầu Cao Lãnh) – Lộ Tẻ (cầu Vàm Cống) – Rạch Sỏi, chiều dài 207km, quy mô 4 – 6 làn xe.

- Tuyến cao tốc trục ngang:

+ Tuyến cao tốc Châu Đốc (An Giang) - Cần Thơ - Sóc Trăng, chiều dài 200 km, quy mô 4 làn xe;

+ Tuyến cao tốc Hà Tiên (Kiên Giang) - Rạch Giá (Kiên Giang) - Bạc Liêu, chiều dài 225 km, quy mô 4 làn xe;

- Tuyến cao tốc đô thị - đường Vành đai thành phố Hồ Chí Minh:

+ Đường vành đai 3 quy hoạch dài 89 km, quy mô 6-8 làn xe;

+ Đường vành đai 4 quy hoạch dài 198 km, quy mô 6-8 làn.

b) Các tuyến Quốc lộ

- Quốc lộ 1: Thành phố Hồ Chí Minh - Cà Mau, chiều dài 334km. Quy mô: Đoạn từ Thành phố Hồ Chí Minh - Thành phố Sóc Trăng và đoạn qua cửa ngõ thành phố Bạc Liêu có quy mô 04 làn xe, các đoạn còn lại có quy mô 2 làn xe;

[3] Các Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013, Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013, Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/3/2016, Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015, Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014, Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013 và Quyết định số 4360/QĐ-BGTVT ngày 10/12/2015, Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/2/2018, Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 8/4/2013

- Tuyến duyên hải ven biển phía Đông, hình thành trên cơ sở các tuyến Quốc lộ 50 và Quốc lộ 60, kết nối với Quốc lộ 1 tại thành phố Sóc Trăng, tổng chiều dài 196km, trong đó:

+ Quốc lộ 50, Thành phố Hồ Chí Minh – Tp Mỹ Tho (Tiền Giang), dài dài 88km, quy mô quy hoạch tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe;

+ Quốc lộ 60, Mỹ Tho (Tiền Giang) – Tp Sóc Trăng, dài 108km, quy mô quy hoạch tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe.

- Tuyến dọc biên giới với Campuchia phía Tây: Quốc lộ N1, Đức Huệ (Long An) - Hà Tiên (Kiên Giang), quy hoạch nâng cấp tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, 02 làn xe;

- Tuyến Quốc lộ N2, chiều dài 440km, Chơn Thành (Bình Dương) - Vàm Rầy (Kiên Giang), quy hoạch nâng cấp tối thiểu đạt tiêu chuẩn cấp IV, 2 làn xe. Các đoạn đi trùng với đường Hồ Chí Minh đã được quy hoạch thành tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây;

- Hệ thống tuyến đường bộ ven biển, dài 750km, Thành phố Hồ Chí Minh - Kiên Giang, quy hoạch được hình thành trên cơ sở tận dụng các tuyến đường hiện có kết hợp với việc đầu tư xây dựng mới, đạt tiêu chuẩn cấp III và IV, quy mô 2 làn xe.

1.2. Đường sắt kết nối

Tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh – Cần Thơ – Cà Mau với chiều dài 320km, tuyến sẽ được nghiên cứu triển khai đầu tư vào giai đoạn sau 2020.

1.3. Đường thủy nội địa

Hệ thống các tuyến đường thủy nội địa kết nối bao gồm: 08 tuyến đường thủy nội địa và 01 tuyến vận tải ven biển:

- Tuyến Sài Gòn – Cà Mau (qua kênh Xà No): Cấp III, dài 336 km;
- Tuyến Sài Gòn – Mỹ Tho – Cần Thơ (qua sông Măng Thít): Cấp II, dài 149km;
- Tuyến Sài Gòn – Kiên Lương (qua kênh Lấp Vò): Cấp III, dài 320 km;
- Tuyến duyên hải Sài Gòn – Cà Mau: Cấp III, dài 367 km;
- Tuyến Sài Gòn – Mộc Hóa: Cấp III, dày 143.4km;
- Tuyến Sài Gòn – Kiên Lương (qua kênh Tháp Mười số 1): Cấp III, dài 288 km;
- Tuyến Sài Gòn – Hà Tiên (qua kênh Tháp Mười số 2): Cấp III, dài 277,6 km;
- Tuyến vận tải ven biển từ TP Hồ Chí Minh đến Kiên Giang.

1.4. Đường biển

Hệ thống cảng biển phục vụ thông quan hàng hóa giữa Thành phố Hồ Chí Minh và Vùng Đồng bằng sông Cửu Long:

- Cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Loại I): cảng biển thành phố Hồ Chí Minh, cảng biển Cần Thơ;

- Cảng tổng hợp địa phương (loại II): cảng biển Tiền Giang, Đồng Tháp, Bến Tre, An Giang, Hậu Giang, Vĩnh Long, Trà Vinh, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Kiên Giang.

- Luồng vào cảng thành phố Hồ Chí Minh theo sông Soài Rạp: cho tàu đến 30.000 DWT;

- Luồng vào cảng Cần Thơ và các cảng biển trên sông Hậu:

+ Luồng Quan Chánh Bố: cho tàu 10.000 DWT đầy tải và 20.000 DWT giảm tải;

+ Luồng qua Cửa Định An: 3.000 DWT – 5.000 DWT.

1.5. Quy hoạch kết nối đường hàng không

Hệ thống các cảng hàng không phục vụ kết nối đường hàng không:

- Cảng hàng không quốc tế Long Thành: cấp 4F, công suất thiết kế 45-50 tr.hk/năm;
- Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất: cấp 4E, công suất thiết kế 50 tr.hk/năm;
- Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ: cấp 4E, công suất thiết kế 3 tr.hk/năm;
- Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc: cấp 4E, công suất thiết kế 4 tr.hk/năm;
- Cảng hàng không Rạch Giá: cấp 3C, công suất thiết kế 0,3 tr.hk/năm;
- Cảng hàng không Cà Mau: cấp 3C, công suất thiết kế 0,3 tr.hk/năm.

1.6. Đánh giá chung

Quy hoạch phát triển giao thông đã được nghiên cứu cập nhật, bổ sung phù hợp với định hướng phát triển kinh tế - xã hội của khu vực Nam Bộ theo từng thời kỳ, đảm bảo tính đồng bộ, hiện đại.

Quy hoạch đường bộ đã có sự phối hợp với các phương thức vận tải khác (Quy hoạch đường sắt, đường thủy nội địa, cảng, hàng không), kết nối thành phố Hồ Chí Minh với Đồng bằng sông Cửu Long gồm các tuyến trục dọc, trục ngang kết nối vào hệ thống các đường vành đai và trục xuyên tâm thành phố Hồ Chí Minh tạo thành mạng trục đường bộ liên kết liên hoàn với nhau một cách hợp lý.

Một số tuyến trục ngang của vùng đã được quy hoạch để hỗ trợ cho các trục dọc trong việc điều tiết và phân bổ lưu lượng kết nối. Khi hoàn chỉnh theo quy hoạch sẽ giúp kết nối cả Đồng bằng sông Cửu Long với vùng Thành phố Hồ Chí Minh một cách tốt nhất.

Tuy nhiên, trong vấn đề kết nối vùng và kết nối các phương thức vận tải, quy hoạch chưa làm rõ các đầu mối kết nối các phương thức vận tải và kết nối vùng. Kết nối giữa các phương thức vận tải mới chỉ dừng lại ở sự kết hợp các phương thức vận tải. Vận tải đa phương thức mới sơ khai, chưa có hành lang vận tải đa phương thức.

Mặt khác, tính liên thông kết nối về dịch vụ và phân phối giữa các phương thức vận tải trong các quy hoạch chưa được quan tâm. Hầu hết các đơn vị vận tải khối lượng lớn chỉ tập trung kinh doanh dịch vụ vận tải đơn phương thức hoặc giữa đường thủy và đường bộ, ít quan tâm đến việc xây dựng chuỗi cung ứng dịch vụ để bảo đảm hàng hóa đi từ Kho đến Kho, hành khách đi từ Cửa đến Cửa. Lý do chính là vấn đề thể chế và kết cấu hạ tầng chưa tốt khiến chi phí cao và thời gian vận chuyển không đáp ứng. Tổ chức vận tải chưa hợp lý dẫn đến sử dụng mất cân đối các phương thức vận tải. Chưa phát huy lợi thế của vận tải đường sắt và đường thủy nội địa. Hạ tầng cơ sở trung tâm phân phối, cảng thông quan nội địa (ICD), kho bãi đang còn yếu kém, thiếu đồng bộ, bố trí rời rạc. Tuy đã hình thành một số ICD cho hàng container song chưa đảm nhận được vai trò là trung tâm tiếp nhận phân phối.

2. TÌNH HÌNH THỰC HIỆN CÁC DỰ ÁN KẾT NỐI

2.1. Đường bộ

a) Đường bộ cao tốc

+ Đoạn Thành phố Hồ Chí Minh – Trung Lương: Đã hoàn thành giai đoạn 1 và đưa vào khai thác 39.8km.

+ Đoạn Trung Lương – Mỹ Thuận: Hiện đang tích cực triển khai thi công, dự kiến thông xe vào cuối năm 2020.

+ Đoạn Mỹ Thuận – Cần Thơ và cầu Mỹ Thuận 2: Trong giai đoạn lựa chọn nhà đầu tư. Dự kiến hoàn thành vào năm 2022.

+ Đoạn Cần Thơ – Cà Mau: Chưa triển khai.

b) Đường Vành đai - thành phố Hồ Chí Minh

- Đường vành đai 2: Chưa khép kín theo quy hoạch. Hiện đã hoàn thành giai đoạn 1 và đưa vào khai thác 51km/64 km. Các đoạn tuyến còn lại (nút giao thông cầu vượt Gò Dưa – cầu Phú Hữu và Ngã ba An Lạc – Nguyễn Văn Linh) dự kiến hoàn thành vào 2023;

- Đường vành đai 3: Đoạn Tân Vạn – Bình Chuẩn (thuộc tỉnh Bình Dương), dài khoảng16km, hiện đã đầu tư và đưa vào khai thác giai đoạn 1 (đường ô tô thông thường). Các đoạn tuyến còn lại đang được hiện Bộ GTVT phối hợp Thành phố Hồ Chí Minh kêu gọi đầu tư.

- Đường vành đai 4: đang triển khai nghiên cứu và tìm kiếm nguồn vốn kêu gọi nhà đầu tư.

c) Các tuyến Quốc lộ

- Quốc lộ 1: Cơ bản đã được đầu tư nâng cấp, mở rộng phù hợp với quy hoạch được duyệt.

- Tuyến Quốc lộ N1: hiện vẫn chưa thông xe toàn tuyến, chưa kết nối với Thành phố Hồ Chí Minh;

+ Đoạn Châu Đốc – Hà Tiên: Đã được đầu tư theo quy hoạch.

+ Các đoạn tuyến còn lại hiện đang khai thác gián đoạn trên cơ sở tận dụng các tuyến đường địa phương có quy mô nhỏ hẹp.

- Tuyến Quốc lộ N2:

+ Đoạn Đức Hòa – Thạnh Hóa (tỉnh Long An): Chiều dài 40,262km, đã được đầu tư (năm 2008) với quy mô 02 làn xe, kết cấu mặt đường quá độ đá dăm láng nhựa.

+ Đoạn Thạnh Hóa – Mỹ An (tỉnh Long An và Đồng Tháp): Chiều dài khoảng 61,8km, đã được đầu tư (năm 2012) với quy mô 02 làn xe, kết cấu mặt đường quá độ đá dăm láng nhựa.

+ Đoạn Mỹ An – Cao Lãnh: Chiều dài 26,164km. Dự án đã hoàn thành công tác chuẩn bị đầu tư (Quy mô đầu tư giai đoạn 1: đường cấp III đồng bằng, Bn=17m), tuy nhiên do thiếu vốn nên đã tạm dừng. Hiện phải kết nối thông qua các tuyến tỉnh lộ ĐT.846 và ĐT.847 quy mô 02 làn xe.

+ Đoạn Cao Lãnh – Vàm Cống: Chiều dài 29,25km (bao gồm cầu Cao Lãnh, cầu Vàm Cống và tuyến nối 2 cầu). Dự án hoàn thành và đưa vào khai thác từ tháng 05/ 2018.

+ Đoạn Lộ Tẻ - Rạch Sỏi: Chiều dài 51,5km. Dự án đang triển khai thi công (đạt khoảng 48% khối lượng), dự kiến hoàn thành và đưa vào sử dụng từ năm 2020. Quy mô 04 làn xe.

- Tuyến duyên hải ven biển phía Đông, gồm các Quốc lộ 50 và Quốc lộ 60:

+ Quốc lộ 50: Đoạn cửa ngõ TP.HCM chưa đầu tư xây dựng tuyến mới (đang khai thác trên tuyến cũ). Các đoạn còn lại trên địa bàn các tỉnh Long An và Tiền Giang đã được đầu tư theo quy hoạch;

+ Quốc lộ 60: Các đoạn trên địa bàn Tiền Giang và Bến Tre đã được nâng cấp, mở rộng theo quy hoạch. Các đoạn còn lại trên địa bàn các tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng chưa được đầu tư theo quy hoạch để đảm bảo đồng nhất cấp kỹ thuật cùa toàn tuyến. Các cầu lớn trên tuyến gồm cầu Rạch Miễu đã xây dựng với quy mô 02 làn xe và cầu Đại Ngãi vẫn đang trong giai đoạn chuẩn bị dự án, kêu gọi đầu tư. Hiện thông tuyến qua phà.

- Tuyến đường bộ ven biển: Trên cơ sở tận dụng các đoạn tuyến Quốc lộ, Tỉnh lộ các tuyến đê biển, đường địa phương hiện hữu…nên đang khai thác gián đoạn. Các đoạn tuyến đi mới, đi trùng với đê biển, đường địa phương đang được các địa phương đầu tư.

- Ngoài ra, các tuyến Quốc lộ trục ngang dọc sông Tiền, sông Hậu Quốc lộ 30, Quốc lộ 53, Quốc lộ 57…với vai trò hỗ trợ liên kết trong vùng vẫn chưa được hoàn thiện đồng bộ.

2.2. Đường thủy nội địa và hàng hải

Hệ thống cảng biển, cảng đường thủy nội địa và tuyến đường thủy nội địa kết nối cơ bản đầu tư theo đúng quy hoạch. Các dự án trọng điểm kết nối đã hoàn thành và đưa vào khai thác:

- Âu Rạch Chanh: Trên tuyến Sài Gòn – Hà Tiên và Sài Gòn – Kiên Lương, có khả năng cho phép phương tiện dưới 1.000 tấn lưu thông;

- Kênh Chợ Gạo: Hoàn thành đầu tư giai đoạn 1, đạt tiêu chuẩn cấp II;

- Kênh Quan Chánh Bố: Hoàn thành và đưa vào khai thác từ năm 2016, cho phép tàu biển 10.000 DWT đầy tải và 20.000 DWT giảm tải lưu thông.

2.3. Cảng hàng không

- Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất: Công suất chỉ đáp ứng khoảng 28 tr.hk/năm. Hiện đang chuẩn bị đầu tư nhà ga T3 để nâng công suất đạt quy hoạch;

- Cảng hàng không quốc tế Long Thành: Hiện đang triển khai giai đoạn nghiên cứu, chuẩn bị dự án và giải phóng mặt bằng (giai đoạn 1). Dự kiến sẽ đầu tư xây dựng vào giai đoạn sau 2020.

- Các cảng hàng không trong vùng Đồng bằng sông Cửu Long, gồm: Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ, Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc, Cảng hàng không Rạch Giá, Cảng hàng không Cà Mau đều đã được đầu tư, nâng cấp theo quy hoạch.

2.4. Đường sắt

Dự án đường sắt kết nối từ Thành phố Hồ Chí Minh – Tiền Giang – Đồng Tháp - Vĩnh Long – Cần Thơ hiện nay đang triển khai giai đoạn nghiên cứu, chuẩn bị dự án.

2.5. Đánh giá chung về các dự án trọng điểm kết nối

Trong những năm qua, được sự quan tâm của Chính phủ, Bộ GTVT và các địa phương trong vùng, hạ tầng giao thông vận tải đã phát triển mạnh mẽ. Nhiều dự án trọng điểm

quốc gia, có tính kết nối, lan tỏa phát triển đã ưu tiên đầu tư nhằm thúc đẩy, hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội cả khu vực Nam Bộ. Quy hoạch phát triển giao thông vận tải từng bước hình thành, đặc biệt là dự án quan trọng có tính kết nối thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long.

Về kết nối đường bộ:

+ Hiện chỉ có duy nhất truyến trục dọc Quốc lộ 1 cơ bản đã hoàn chỉnh theo quy hoạch. Cao tốc trục dọc phía Đông chỉ hoàn thành và khai thác 39.8km/282km. Các tuyến trục dọc Quốc lộ N1 và Quốc lộ N2 , dù đã được triển khai đầu tư nhưng một số đoạn tuyến, công trình chưa được bố trí vốn hoặc hoàn thành xây dựng, nên vẫn còn khai thác gián đoạn và phải tận dụng đường địa phương (qui mô nhỏ, mặt đường cấp thấp). Do không thông xe toàn tuyến và kết nối thành phố Hồ Chí Minh theo quy hoạch nên chưa đáp ứng nhu cầu đi lại. Tuyến trục dọc duyên hải phía Đông: Tuyến Quốc lộ 50 qua địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh và tuyến Quốc lộ 60 qua địa bàn tỉnh Trà Vinh, Sóc Trăng vẫn chưa được đầu tư, nâng cấp theo quy mô quy hoạch. Cầu Rạch Miễu chỉ có quy mô 02 làn trở thành điểm ùn tắc giao thông trên trục này; Cầu Đại Ngãi chưa được đầu tư xây dựng nên vẫn phải lưu thông qua phà Đại Ngãi đi từ tỉnh Vĩnh Long đến Cần thơ, Sóc Trăng.

+ Ngoài ra, hệ thống đường vành đai của TP.HCM chưa hoàn thiện khép kín, đặc biệt là hướng đi về miền Tây để điều tiết lưu lượng từ các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long thông qua Thành phố Hồ Chí Minh. Các tuyến Quốc lộ trục ngang với vai trò hỗ trợ liên kết trong vùng để góp phần hỗ trợ phân bổ lưu lượng giữa các tuyến trục dọc vẫn chưa được hoàn thiện đồng bộ.

+ Nhìn chung tiến độ thực hiện các dự án kết nối đường bộ theo quy hoạch còn chậm và thiếu tính đồng bộ về cấp kỹ thuật và quy mô đầu tư nên chưa thể hỗ trợ cho các tuyến trục dọc đã hoàn thành. Hiện hầu hết lưu lượng vận tải đều tập trung chủ yếu trên tuyến như cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh – Trung Lương, Quốc lộ 1, Quốc lộ 60... đã gây tình trạng ùn tắc nghiêm trọng, kéo dài trong các dịp cao điểm như Lễ, Tết trên các tuyến đường bộ cửa ngõ ra vào Thành phố Hồ Chí Minh, cầu Rạch Miễu, cầu Mỹ Thuận...

Về kết nối đường thủy:

+ Kênh Chợ Gạo đã được nâng cấp, mở rộng (giai đoạn 1) nhưng tình trạng quá tải, ùn tắc vẫn thường xuyên diễn ra và xuất hiện sạt lở kênh, tiềm ẩn nhiều rủi ro về tai nạn giao thông. Bên cạnh đó, do hạn chế về tải trọng phương tiện lưu thông nê lượng phương tiện qua âu Rạch Chanh còn thấp. Mặc dù đã hoàn thành nâng cấp, cải tạo và đã khai thác nhưng Kênh Chợ Gạo và Âu Rạch Chanh có nguy cơ tiếp tục là điểm nghẽn trên các tuyến đường thủy nội địa kết nối giữa Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

+ Các tuyến đường thủy nội địa khác mặc dù được nâng cấp, cải tạo vào cấp kỹ thuật theo quy hoạch nhưng so nguồn vốn cho công tác nạo vét, duy tu còn hạn chế dẫn đến nhiều đoạn không đảm bảo khai thác; một số cầu vượt sông không đảm bảo tĩnh không và khoang thông thuyền ảnh hưởng đến hoạt động vận tải hàng hóa trong vùng (đặc biệt là vận tải container) như cầu Chợ Lách 2, cầu Nàng Hai, cầu Măng Thít, v.v…

+ Ngoài ra, hoạt động kết nối với cảng biển thành phố Hồ Chí Minh cũng chủ yếu thông qua các tuyến đường thủy nội địa nhằm thu gom và phân phối hàng hóa xuất, nhập khẩu của vùng Đồng bằng sông Cửu Long qua hệ thống cảng biển TP Hồ Chí Minh và Đông Nam Bộ. Ngoại trừ một số cảng biển và cảng thuỷ nội địa lớn trên địa bàn Vùng được trang bị hệ thống xếp dỡ đồng bộ (có khả năng xếp dỡ container) thì hầu hết các cảng, bến thủy nội địa còn lại có thiết bị bốc dỡ lạc hậu, hạn chế trong hoạt động xếp dỡ hàng hóa.

+ Cảng Cần Thơ vẫn chưa phát huy được vai trò là đầu mối của vùng để tăng cường đảm nhận thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu, cũng như toàn vùng vẫn thiếu một cảng nước sâu có thể tiếp nhận các tàu cỡ lớn kết nối trực tiếp với các tuyến vận tải biển quốc tế.

Về kết nối đường hàng không:

+ Đường hàng không kết nối giữa thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long chủ yếu thông qua Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc với tần suất 16 – 17 chuyến bay/ngày. Hoạt động của 02 Cảng hàng không Cà Mau và Rạch Giá hiện rất hạn chế với tần suất khai thác chỉ 01 chuyến/ngày.

+ Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ vẫn chưa khai thác hết công suất (năm 2018 chỉ đạt 835.100 lượt HK, tương ứng 27,8% công suất thiết kế) và chưa đáp ứng vai trò hỗ trợ một phần cho CHKQT Tân Sơn Nhất hiện đang thường xuyên quá tải.

3. ĐỀ XUẤT DỰ ÁN TRỌNG ĐIỂM KẾT NỐI, ƯU TIÊN THỰC HIỆN

3.1. Đánh giá nhu cầu vận tải

Tham khảo các dự án nghiên cứu về phát triển giao thông vận tải tiêu biểu gần đây như: Nghiên cứu phát triển toàn diện Giao thông vận tải Việt Nam, do tư vấn JICA (Nhật Bản) thực hiện; Nghiên cứu điều chỉnh Quy hoạch GTVT Đường bộ Việt Nam (2013); Nghiên cứu quy hoạch phát triển GTVT Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (2014) do Viện Chiến lược và Phát triển GTVT thực hiện; Nghiên cứu quy hoạch phát triển GTVT Vùng kinh tế trọng điểm Đồng bằng sông Cửu Long (2012)…

Tổng hợp kết quả các nghiên cứu về phát triển GTVT Việt Nam nói trên cho các số liệu dự báo nhu cầu giao thông trong các giai đoạn phát triển tiếp theo như: số liệu về nhu cầu giao thông giữa các vùng kinh tế trong cả nước, nhu cầu vận tải của các phương thức vận tải kết nối Vùng Thành phố Hồ Chí Minh với Vùng kinh tế trọng điểm Đồng bằng Sông Cửu Long (xem Phụ lục 2).

3.2. Đề xuất các dự án trọng điểm kết nối

Nhóm nghiên cứu đề xuất các dự án trọng điểm kết nối trên cơ sở tình hình phát triển giao thông vận tải theo quy hoạch đã phê duyệt, số liệu dự báo nhu cầu vận tải trong các giai đoạn tiếp theo.

Trên nguyên tắc cần tiếp tục đẩy nhanh tiến độ xây dựng và đưa vào khai thác một số công trình kết nối đã được bố trí nguồn vốn. Đề xuất ưu tiên nghiên cứu chuẩn bị các dự án có tính chất động lực, lan tỏa, hỗ trợ hoạt động vận tải và dịch vụ logistics, đặc biệt là các nút thắt về đường bộ và đường thủy nội địa:

a) Đường bộ

Hệ thống các tuyến trục dọc:

- Hoàn thành xây dựng tuyến cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ (bao gồm cầu Mỹ Thuận 2), trong đó đoạn Trung Lương – Mỹ Thuận đưa vào khai thác năm 2020 và đoạn Mỹ Thuận – Cần Thơ năm 2022;

- Triển khai các dự án nâng cấp, cải tạo Quốc lộ 1 (đoạn Sóc Trăng – Hậu Giang, đoạn Cà Mau – Năm Căn, tuyến tránh TP Cà Mau);

- Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 60 trên địa bàn Trà Vinh , Sóc Trăng đồng thời bố trí vốn ngân sách nhà nước để đầu tư cầu Rạch Miễu 2 và sử dụng nguồn vốn vay đầu tư cầu Đại Ngãi;

- Đầu tư hoàn thiện các đoạn tuyến Quốc lộ N2 như Chơn Thành – Đức Hòa, Đức Hòa – Mỹ An, Mỹ An – Cao Lãnh đạt quy mô 04 làn xe phù hợp với quy mô đoạn Cao Lãnh – Rạch Sỏi đã đầu tư, đảm bảo khai thác đồng bộ và phát huy hiệu quả các dự án đã đầu tư;

- Bổ sung, điều chỉnh quy hoạch và triển khai đầu tư các dự án kết nối từ Thành phố Hồ Chí Minh:

+ Đường trục động lực song song Quốc lộ 50 (LV14) kết nối thành phố Hồ Chí Minh – Long An - Tiền Giang;

+ Kết nối từ Thành phố Hồ Chí Minh từ phía Nam với trục đường Tân Tập - Long Hậu đi về phía QL50.

+ Đầu tư xây dựng cầu Cát Lái và đường kết nối từ phía Đông với cao tốc Bắc Nam (đoạn Bến Lức – Long Thành).

- Nghiên cứu bổ sung, điều chỉnh quy hoạch một số đoạn tuyến liên kết liên vùng giữa Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long nhằm hỗ trợ và nâng cao hiệu quả khai thác các trục dọc hiện hữu: LV09 (kết nối các tỉnh Bình Phước, Tây Ninh, Long An); LV12 (từ ĐT 821 đến cách QL62 khoảng 6,0); LV13 (kết nối tuyến N1 vào đường Vành đai 4 tại Hậu Nghĩa).

Hệ thống đường vành đai:

+ Đẩy nhanh tiến độ thi công khép kín đường Vành đai 2 - Thành phố Hồ Chí Minh (năm 2023);

+ Đầu tư xây dựng Cao tốc đô thị đường Vành đai 3, ưu tiên đoạn Nhơn Trạch – Tân Vạn kết nối cao tốc Bến Lức – Long Thành và Bình Chuẩn – Bến Lức;

+ Đầu tư xây dựng Cao tốc đô thị Đường vành 4, ưu tiên đoạn Bến Lức – Hiệp Phước và đoạn kết nối đến sân bay Long Thành (trước 2025).

Hệ thống các tuyến trục ngang:

- Tiếp tục đầu tư đề hoàn thiện hệ thống các tuyến trục ngang theo quy hoạch (Cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng, Quốc lộ 91C, Quốc lộ 62, tuyến An Hữu – Cao Lãnh, Hành lang ven biển giai đoạn 2, v.v…) để tăng khả năng liên kết và chia sẻ lưu lượng giữa các trục dọc hiện hữu, đồng thời hỗ trợ kết hợp giữa vận tải đường bộ và đường thủy nội địa.

- Bổ sung quy hoạch một số dự án nhằm tăng cường và hỗ trợ kết nối như: cao tốc Trung Lương – Bến Tre; cao tốc Hồng Ngự (cửa khẩu Dinh Bà) – Trà Vinh, v.v…;

a) Đường thủy nội địa và hàng hải

- Đầu tư mở rộng kênh Chợ Gạo giai đoạn 2, xử lý các nút thắt trên các tuyến đường thủy nội địa: cầu Chợ Lách 2, cầu Nàng Hai;

- Triển khai dự án đầu tư xây dựng công trình luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu giai đoạn 2 (Kênh Quan Chánh Bố);

- Bổ sung quy hoạch và nghiên cứu đầu tư xây dựng cảng biển Trần Đề - Sóc Trăng (có khả năng tiếp nhận tàu biển cỡ lớn);

- Bố trí nguồn vốn để nạo vét, duy tu các tuyến đường thủy nội địa quốc gia kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long, luồng hàng hải, cơ bản giữ cấp kỹ thuật theo quy hoạch đảm bảo khai thác hiệu quả hoạt động vận tải;

b) Hàng không

- Đầu tư xây dựng nhà ga T3 – Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất. Đồng thời, đầu tư xây dựng đường nối đường Trần Quốc Hoàn đường Cộng Hòa để kết nối Vành đai 2 từ đường Trường Chinh.

- Triển khai đầu tư xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành – giai đoạn 1, từng bước phân bổ lại hợp lý lượng hành khách thông qua Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất hiện thường xuyên quá tải.

c) Đường sắt

- Nghiên cứu đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Tp HCM – Cần Thơ dài 174 km.

- Nghiên cứu bổ sung quy hoạch phương án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 3A (Bến Thành – Tân Kiên) kéo dài kết nối với thành phồ Tân An (Long An).

TT	Dự án	Quy mô (km)	TMĐT (tỷ đồng)	Vốn đầu tư (tỷ đồng)			Nguồn vốn
				2021 2025	2026 2030	Sau 2030	
A	**Những dự án đã bố trí vốn**		**9.585**	**9.585**			
1	Nâng cấp mở rộng QL30 đoạn Cao Lãnh – Hồng Ngự	39	800	800			NSNN
2	Nâng cấp mở rộng QL53 đoạn Trà Vinh – Long Toàn	43	800	800			NSNN
3	Nâng cấp mở rộng QL57 từ bến phà Đình Khao đến thị trấn Mỏ Cày (Bến Tre)	39	875	875			NSNN
4	Dự án xây dựng tuyến tránh QL91 đoạn qua thàn phố Long Xuyên, tỉnh An Giang	15,3	2.107	2.107			ADB
5	Cầu Mỹ Thuận 2	6,6	5.003	5.003			NSNN
B	**Những dự án đang kêu gọi đầu tư**		**897.854**	**163.659**	**386.127**	**348.068**	
I	***Đường bộ***		***406.549***	***144.903***	***183.578***	***78.068***	

a	*Trục dọc*		*70.849*	*35.735*	*32.778*	*2.336*	
1	Cao tốc TP.HCM – Cà Mau		-				
	Đoạn TP HCM – Trung Lương	40	6.000	6.000			BOT
	Cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ	23,56	6.345	6.345			BOT
	Cao tốc Cần Thơ – Cà Mau	150	30.000		30.000		PPP
2	Tuyến Quốc lộ 1		-				
	Nâng cấp mở rộng QL1 đoạn Cà Mau – Năm Căn	47,34	1.650	1.650			Dự kiến NSNN
	Nâng cấp mở rộng QL1 đoạn Phụng Hiệp – Sóc Trăng	113	1.200		1.200		Dự kiến NSNN
	Dự án đầu tư xây dựng tuyến tránh QL 1A đoạn qua thành phố Cà Mau	12,3	1.578		1.578		Dự kiến NSNN
3	Tuyến Quốc lộ N2						
	Đoạn Mỹ An – Cao Lãnh	78,16	4.500	4.500			ODA
	Đoạn Đức Hòa – Mỹ An	81	2.336			2.336	Dự kiến NSNN
4	Tuyến QL60						
	Đoạn Sóc Trăng – Trà Vinh	53,53	1.600	1.600			Dự kiến NSNN
	Cầu Đại Nghãi QL60 (Trà Vinh – Sóc Trăng)		8.040	8.040			ODA
	Cầu Rạch Miễu 2 QL60 (Bến Tre – Tiền Giang)		5.200	5.200			Dự kiến NSNN
5	Tuyến QL50						
	Đoạn TP. HCM – Long An	8,5	2400	5400			
b	*Trục ngang hỗ trợ kết nối*		*120.466*	*10.000*	*34.734*	*75.732*	
1	Cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng	200	40.000	10.000	30.000		ODA
2	Cao tốc Dinh Bà (Hồng Ngự) – Trà Vinh	166	26.433			26.433	PPP
3	Cao tốc Hà Tiên - Rạch Giá – Bạc Liêu	225	45.000			45.000	PPP
4	Cao tốc Trung Lương – Bến Tre	27	4.299			4.299	PPP
5	Tuyến An Hữu – Cao Lãnh, song hành QL 30	34,3	4.734		4.734		PPP
c	*Đường vành đai*		*40.201*	*12.150*	*28.051*	-	
	Vành đai 2 TP. HCM	14	16.000	16.000			NSNN+ XHH
	Đoạn cầu Phú Hữu – Phạm						

	Văn Đồng						
	Đoạn Ngã 3 An Lạc – Nguyễn Văn Linh						
2	Vành đai 3 TP. HCM						
	- Nhơn Trạch - Tân Vạn	11,6	2.088	2.088			
	- Bình Chuẩn – Bến Lức	79,3	10.062	10.062			
3	Vành đai 4 TP. HCM	111,2	20.016		20.016		
	Đoạn Bến Lức – Hiệp Phước						
	Đoạn khép kín VĐ4 (LV1)	44,6	8.035		8.035		
d	*Các tuyến liên kết vùng*		*19.289*	*12.722*	*6.567*		
1	Liên vùng 09	238,1	9.527	9.527			
2	Liên vùng 12	36,5	5.475		5.475		
3	Liên vùng 13	27,3	1.092		1.092		
4	Liên vùng 14	45,7	3.195	3.195			
5	Liên vùng 15						NSĐP
e	*Các tuyến hỗ trợ kết nối giữa ĐBSCL và các tỉnh Đông Nam Bộ qua khu vực TP.HCM*		*155.744, 00*	*74.296, 00*	*81.448, 00*		
1	Cao tốc TP.HCM – Mộc Bài và nhánh kết nối đến thành phố Tây Ninh - cửa khẩu Xa Mát	127,1	22.878	22.878			NSNN+ XHH
2	Cao tốc TP. HCM – Thủ Dầu Một – Chơn Thành	69	12.420		12.420		NSNN+ XHH
3	Cao tốc Dầu Giây – Liên Khương	70	10.500	10.500			
4	Cao tốc Dầu Giây – Phan Thiết	50	7.500	7.500			
5	Cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu	76	27.540	13.340	14.200		
6	VL2	78,2	9.733		9.733		
7	LV3	50,2	6.677	6.677			
8	LV4B	34,6	8.512		8.512		
9	LV4	39	5.621		5.621		
10	LV5	33,6	4.469	4.469			
11	LV6	130,1	17.303		17.303		
12	LV7	46,4	2.322	2.322			
13	LV8	75,7	10.068				
14	LV10	49,7	6.610	6.610			
15	LV11	27	3.591		3.591		
II	***Đường thủy nội địa***		***1.626***	***1.626***			
	Tuyến kênh Chợ Gạo (Giai đoạn 2)	28.687	1.300	1.300			NSNN
	Nâng cấp tĩnh không và						

	khoảng thông thuyền						
	Cầu Chợ Lách 2		126	126			
	Cầu Nàng Hai		200	200			
III	***Đường biển***		***53.200***	***3.200***	***50.000***		
1	Luồng tàu biển lớn vào sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bố, GĐ2		3.200	3.200			NSNN
3	Cảng Trần Đề		50.000		50.000		PPP
IV	***Hàng không***		***140.479***	***13.930***	***126.549***		
1	CHKQT Long Thành		140.479	13.930	126.549		NSNN+ XHH
V	***Đường sắt***		***296.000***	***-***	***26.000***	***270.000***	
1	Tuyến đường sắt Tp.HCM – Mỹ Tho – Cần Thơ – Cà Mau	320					
-	Tuyến đường sắt TP. HCM – Mỹ Tho – Cần Thơ	174	125.000			125.000	
-	Tuyến đường sắt Cần Thơ - Cà Mau	146	105.000			105.000	
2	Đường sắt đô thị (Tân An – Bến Thành – TP.HCM)	19,8	66.000			40.000	
VI	**TỔNG CỘNG**		**907.439**	**173.244**	**386.127**	**348.068**	

PHỤ LỤC 1: CÁC DỰ ÁN TRỌNG ĐIỂM KẾT NỐI

PHỤ LỤC 2: DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI

PL2.1. Hiện trạng phát triển kinh tế xã hội

Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam gồm 8 tỉnh, hạt nhân là TP.HCM và các tỉnh: Tiền Giang, Long An, Bình Dương, Bình Phước, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu và Tây Ninh. Diện tích của vùng là 30.591 km2, bằng 9,2% diện tích cả nước. Dân số năm 2018 khoảng gần 20 triệu người, bằng 20% so với cả nước; mật độ dân số 614,2 người/km2, cao gấp 2,29 lần cả nước, trong đó TP.HCM có mật độ cao nhất 3.813 người/km2.

Diện tích của vùng là 30.591 km2, bằng 9,2% diện tích cả nước. Dân số năm 2013 là gần 19 triệu người, bằng 20% so với cả nước; mật độ dân số 614,2 người/km2, cao gấp 2,29 lần cả nước, trong đó TP.HCM có mật độ cao nhất 3.813 người/km2.

Vùng Đồng bằng sông Cửu Long là vùng cực nam của Việt Nam, gồm 1 thành phố trực thuộc Trung ương và 12 tỉnh, chiếm 12% diện tích và hơn 19% dân số cả nước. Sự phát triển của vùng Đồng bằng sông Cửu Long từ lâu đã gắn với biển và nguồn nước sông Mê Kông. Với trên 700 km bờ biển và hệ thống sông ngòi chằng chịt, Đồng bằng sông Cửu Long chịu ảnh hưởng mạnh mẽ của dòng chảy sông Mê Kông và thủy triều vào sâu nội đồng. Điều này đã tạo nên sự gắn kết tự nhiên của toàn vùng về nguồn nước và trong quá trình phát triển của các địa phương trong vùng.

Theo báo cáo của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, trong giai đoạn 2016- 2018, tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân của vùng Đông Nam Bộ đạt 7,71%; vùng Đồng bằng sông Cửu Long đạt 7,5%.

Tổng sản phẩm trên địa bàn bình quân đầu người (GRDP bình quân đầu người) thực hiện trong năm 2018 của vùng Đông Nam Bộ là 5.289 USD/người, của vùng Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) là 2.217 USD/người. Trong đó, TP. Hồ Chí Minh ước đạt 5.997 USD/người, tỉnh Bà Rịa- Vũng Tàu là 5.959 USD/người, Cần Thơ là 3.830 USD, Long An là 3.225 USD...

Về cơ cấu kinh tế, trong giai đoạn 2016-2018, trong cơ cấu kinh tế của vùng Đông Nam Bộ, nông nghiệp chiếm 4,41%; công nghiệp- xây dựng chiếm 38,17%; dịch vụ chiếm 46,4%; thuế sản phẩm trừ trợ cấp là 11,02%. Tương tự, trong cơ cấu kinh tế vùng ĐBSCL, nông nghiệp chiếm 28,46%; công nghiệp- xây dựng chiếm 26,54%; dịch vụ chiếm 42,12%; thuế sản phẩm trừ trợ cấp là 2,88%.

Về thu ngân sách trên địa bàn thực hiện trong giai đoạn 2016- 2018, vùng Đông Nam Bộ đạt 1.639.215 tỷ đồng, đóng góp trên 50% thu ngân sách cả nước và đóng góp trên 35% GDP cả nước (có 4 tỉnh, thành phố có tỷ lệ điều tiết phần ngân sách địa phương được hưởng là: TP. HCM 18%, Bình Dương 36%, Đồng Nai 47%, Bà Rịa- Vũng Tàu 64%); vùng ĐBSCL đạt 243.223,3 tỷ đồng, đóng góp 18% GDP cả nước, trong vùng này chỉ có TP. Cần Thơ có tỷ lệ điều tiết ngân sách Trung ương (91%).

Về giá trị xuất khẩu hàng hóa, trong giai đoạn 2016-2018, vùng Đông Nam Bộ đạt kim ngạch xuất khẩu 262,7 tỷ USD, vùng ĐBSCL chỉ đạt 45,8 tỷ USD.

Kết quả thực hiện một số chỉ tiêu kế hoạch phát triển kinh tế- xã hội giai đoạn 2016-2018, vùng Đông Nam Bộ đã đạt được kết quả nổi bật là: Tốc độ tăng trưởng nhanh, cơ cấu ngành kinh tế chuyển dịch theo hướng hiện đại; ngành công nghiệp phát triển nhanh, là động lực quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế- xã hội của vùng nói riêng và cả nước nói chung; luôn duy trì phát huy vai trò đầu tàu phát triển công nghiệp của cả nước...

Còn vùng ĐBSCL có tốc độ tăng trưởng khá; hệ thống kết cấu hạ tầng đã có nhiều chuyển biến; các tỉnh trong vùng luôn có chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) đứng trong nhóm dẫn đầu cả nước. Dù vậy, tăng trưởng kinh tế của vùng ĐBSCL phụ thuộc nhiều vào lĩnh vực nông nghiệp và xuất khẩu sản phẩm nông nghiệp, thiếu tính bền vững, thu nhập bình quân đầu người thấp hơn mức bình quân của cả nước; thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài còn ở mức thấp cả về dự án và tổng vốn đầu tư đăng ký, đứng thứ 4/6 vùng của cả nước...

PL 2.2. Mục tiêu phát triển kinh tế xã hội vùng kinh tế trọng điểm phía Nam

+ Về phát triển kinh tế:

Tốc độ tăng trưởng GDP giai đoạn 2011 - 2015 đạt 8,0 - 8,5%/năm và giai đoạn 2016 - 2020 khoảng 8,5 - 9,0%/năm. Đến năm 2020 các ngành công nghiệp - xây dựng và dịch vụ chiếm 95 - 96% tổng GDP, trong đó tỷ trọng khu vực dịch vụ đạt khoảng 44%. GDP bình quân đầu người đến năm 2020 đạt trên 5.000 USD.

Tăng giá trị xuất khẩu bình quân đầu người lên 5.400 USD năm 2020. Đóng góp khoảng 55 - 60% thu ngân sách cả nước thời kỳ 2011 - 2020. Tốc độ đổi mới công nghệ

đạt bình quân khoảng 20%/năm; nâng tỷ lệ lao động qua đào tạo đến năm 2020 đạt khoảng 85%.

+ Về phát triển xã hội:

Đến 2020 ổn định số dân khoảng 21-22 triệu người; tỷ lệ đô thị hóa đạt 65%. Giải quyết việc làm hàng năm cho khoảng 34 - 35 vạn lao động; tỷ lệ lao động thất nghiệp khu vực thành thị dưới 4%. Giảm tỷ lệ hộ nghèo bình quân khoảng 2%/năm.

PL 2.3. Mục tiêu phát triển kinh tế xã hội Vùng Đồng bằng sông Cửu Long

+ Về phát triển kinh tế

Tốc độ tăng trưởng kinh tế đạt 8,6%/năm giai đoạn 2016 - 2020. GDP bình quân đầu người đến năm 2020 khoảng 57,9 triệu đồng, tương đương 2.750 - 2.850 USD.

Đến năm 2020 phấn đấu tỷ trọng nông lâm ngư nghiệp trong GDP của vùng là 30,5%; công nghiệp, xây dựng 35,6%; dịch vụ 33,9%; Đảo đảm an ninh lương thực quốc gia và giữ vững mức xuất khẩu khoảng 6 - 7 triệu tấn gạo/năm.

Kim ngạch xuất khẩu tăng bình quân trên 12%/năm giai đoạn 2011 - 2015 và trên 11,5%/năm giai đoạn 2016 - 2020. Đến năm 2020, kim ngạch xuất khẩu bình quân đầu người đạt trên 1.000 USD. Tốc độ đổi mới công nghệ đạt bình quân 8 - 10%/năm.

+ Về văn hóa - xã hội.

Tỷ lệ tăng dân số của vùng bình quân khoảng 0,8%/năm giai đoạn 2011 - 2015 và khoảng 0,85%/năm giai đoạn 2016 - 2020. Đến năm 2020 dân số của vùng khoảng 20 triệu người. Tỷ lệ hộ nghèo của vùng giảm bình quân 2 - 2,5%/năm.

PL2.4. Dự báo nhu cầu giao thông

a) Tóm tắt báo cáo nghiên cứu các dự án trong khu vực

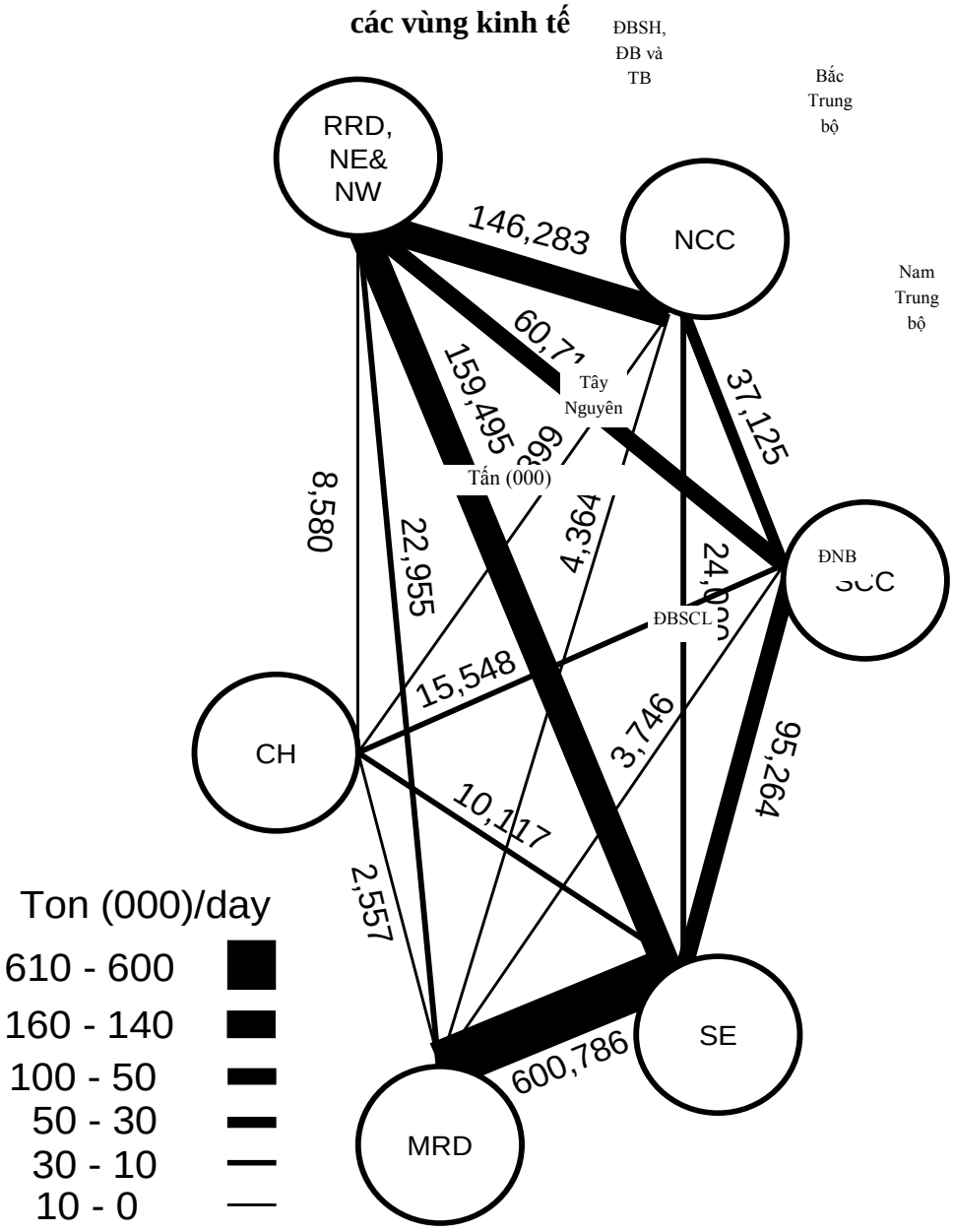
Trong các dự án nghiên cứu về phát triển giao thông vận tải của từng vùng cũng như mạng giao thông cả nước đã có nhiều tư vấn nghiên cứu nhằm tham mưu cho các cấp chính quyền ban hành các quyết định để các ngành cũng như các chính quyền địa phương thực hiện. Trong mỗi dự án nghiên cứu đều có một nôi dung lớn không thể thếu đó là dự báo nhu cầu gao thông.

Các dự án nghiên cứu về phát triển giao thông vận tải tiêu biểu gần đây gồm có: Nghiên cứu phát triển toàn diện Giao thông vận tải Việt Nam, do tư vấn JICA (Nhật Bản) thực hiện; Nghiên cứu điều chỉnh Quy hoạch GTVT Đường bộ Việt Nam (2013); Nghiên cứu quy hoạch phát triển GTVT Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (2014) do Viện Chiến lược và Phát triển GTVT thực hiện; Nghiên cứu quy hoạch phát triển GTVT Vùng kinh tế trọng điểm Đồng bằng sông Cửu Long (2012); …

Trong các nghiên cứu chính thức về phát triển GTVT Việt Nam nói trên đều có các số liệu dự báo nhu cầu giao thông trong tương lai. Sau đây là số liệu dự báo tiêu biểu về nhu cầu giao thông giữa các vùng kinh tế trong cả nước, nhu cầu vận tải của các phương thức vận tải liên quan đến hai vùng kinh tế này.

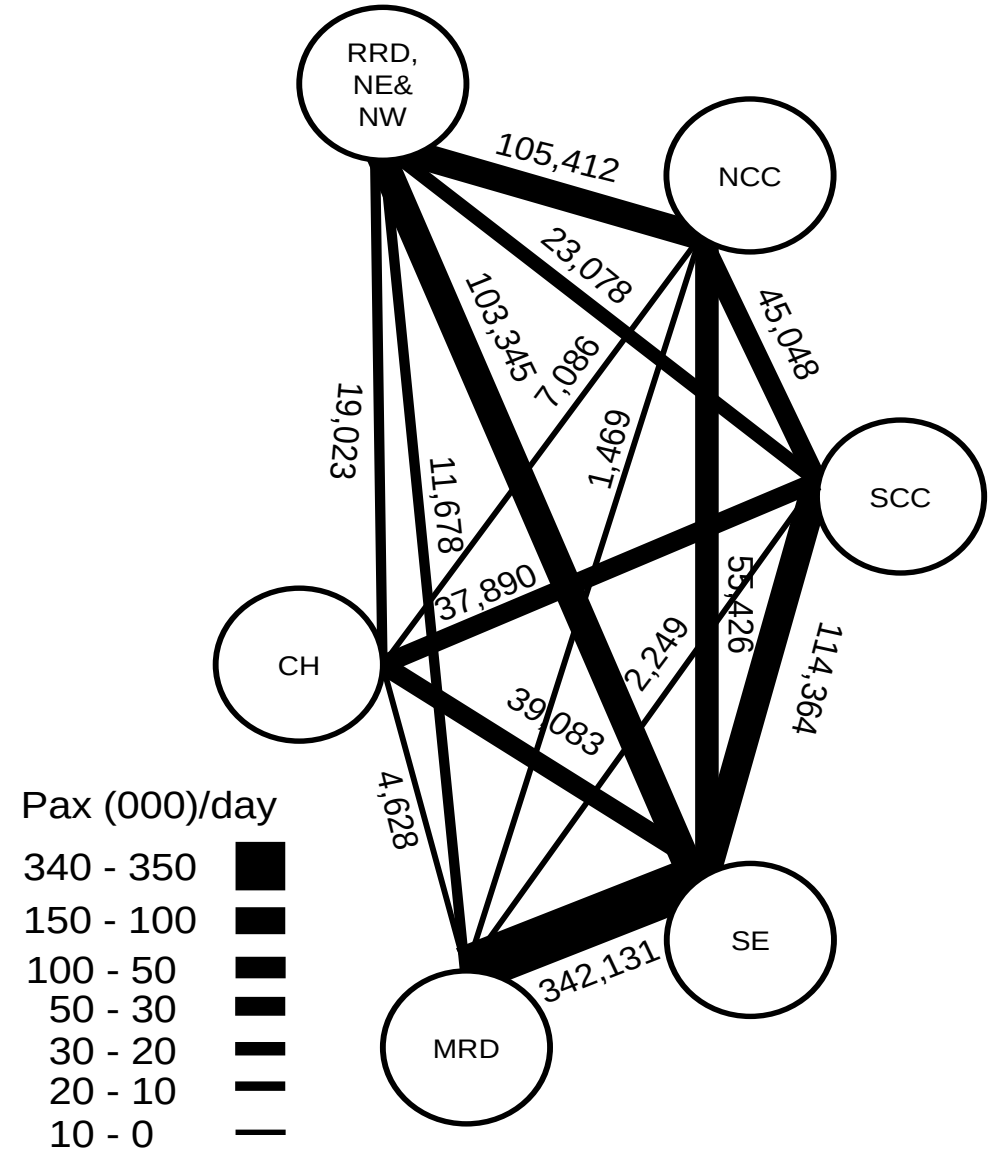
1) Dự báo nhu cầu vận tải hành khách, hàng hóa giữa các vùng kinh tế trong cả nước do tư vấn JICA (Nhật Bản) thực hiện:

Hình 1: Dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa năm 2030 (tấn/ngày) giữa các vùng kinh tế



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 2: Dự báo nhu cầu vận tải hành khách bằng xe con, xe buýt, đường sắt và Đường hàng không năm 2030



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

a) Dự báo nhu cầu vận tải trên các tuyến đường bộ

Đơn vị: Tấn/ngày

Vùng đi	**Vùng đến**	**2020**	**2030**
Đông Nam Bộ	ĐBS Hồng	136628	308428
	Đông Bắc Bộ	40424	82240
	Tây Bắc Bộ	19	26
	Bắc Trung Bộ	15509	33989
	Nam Trung Bộ	70786	149125
	Tây Nguyên	32153	72561
	Đông Nam Bộ	287918	562755

Vùng đi	Vùng đến	2020	2030
	ĐBSCL	41098	86581
ĐBSCL	ĐBS Hồng	33613	72657
	Đông Bắc Bộ	7306	16192
	Tây Bắc Bộ	4	5
	Bắc Trung Bộ	3934	6719
	Nam Trung Bộ	9847	20425
	Tây Nguyên	4028	5774
	Đông Nam Bộ	41800	74149
	ĐBSCL	32935	59506

Nguồn: DA QH Đường bộ VN

Dự báo luồng khách liên tỉnh vận chuyển bằng đường bộ

Đơn vị: Người/ngày

Vùng đi	Vùng đến	2010	2015	2020	2030
Đông Nam Bộ	ĐBS Hồng	4941	10103	20659	53023
	Đông Bắc Bộ	352	474	638	1105
	Tây Bắc Bộ	9	9	9	9
	Bắc Trung Bộ	9995	15741	24790	67221
	Nam Trung Bộ	26613	40303	61036	156935
	Tây Nguyên	18751	33885	61234	178177
	Đông Nam Bộ	592660	1031140	1794031	4429164
	ĐBSCL	107195	168611	265216	670669
ĐBSCL	ĐBS Hồng	185	329	584	1209
	Đông Bắc Bộ	2	2	2	2
	Tây Bắc Bộ	7	7	7	7
	Bắc Trung Bộ	333	371	413	681
	Nam Trung Bộ	372	451	546	1030
	Tây Nguyên	1748	2206	2784	4781
	Đông Nam Bộ	115798	183112	289555	747180
	ĐBSCL	192806	237860	293442	559408

Nguồn: DA QH Đường bộ VN

Dự báo mật độ giao thông các quốc lộ chính trong Vùng

Đơn vị : PCU/ngày đêm

Quốc lộ	Ranh Giới	2020	2030
1A	Dầu Giây-TP.HCM	206579	217228
1A	TP. HCM-Tn An	91750	150984
1A	Tân An-Mỹ Thuận	70731	132891
1A	Mỹ Thuận-Cần Thơ	31648	44688

Quốc lộ	Ranh Giới	2020	2030
1A	Cần Thơ-Hậu Giang	18086	35374
1A	Hậu Giang - Bạc Liêu	14851	23359
1A	Bạc Liệu - Cà Mau	9906	14448
QL13	TP. HCM-Thủ Dầu Một	59058	91480
	Thủ Dầu Một - Chơn Thành	34887	59064
QL22	TP. HCM-Gò Dầu	52784.2	87618
	Gò Dầu - Xa Mát	10231	14812
QL91	An Giang-Cần Thơ	46243	71707
QL51	Đ.Nai-BR-VT	63195.3	91175.5
QL20	Dầu Giây - Đà Lạt	22764	39363
QL80	Mỹ Thuận - Rạch Giá	16429	24772
	Rạch Giá - Hà Tiên	4410.4	7206.4
N1	Long An - Đồng Tháp	8779	15874
N2	Long An- Đồng Tháp	10067	14331
QL50	QL50 - km80+000	30932	40509
QL53	QL53 - km3+500 Cầu Ông Me lớn	27915	37883
QL54	QL54 - km66+500 Trà Ôn	5193	6541
QL56	QL56 - km0+200 Ngã ba Tân Phong	10383	18332
QL57	QL57 - km0+700 TX Vĩnh Long	13043	23824
QL60	QL60 - km11+600	45771	60094
QL61	QL61 - km8+000 Rạch Gỏi	13712	18872
QL62	QL62 - km45+000 Tân Thạnh	9234	16304
QLTuyến 12N	- km 13+000Bãi Chạo	1654	2681

Nguồn: DA QH GTVT Đường bộ

Dự báo nhu cầu vận tải trên cao tốc Bắc Nam trong vùng

Đơn vị: PCU/ngày đêm

Hướng tuyến	Điểm đầu	Điểm cuối	2020	2030
Phan Thiết-Dầu Giây	Bình Thuận	Đồng Nai	64918	96942
Dầu Giây-Long Thành-TP.HCM	Đồng Nai	TP. HCM	122306	234914

Hướng tuyến	Điểm đầu	Điểm cuối	2020	2030
TP.HCM-Bến Lức	TP. HCM	Long An	89659	127859
Bến Lức-Trung Lương	Long An	Tiền Giang	76153	113303
Trung Lương-Mỹ Thuận- Cần Thơ	Tiền giang	Đồng Tháp	42701	68392
	Đồng Tháp	Vĩnh Long	28737	54203
	Vĩnh long	Cần Thơ	28737	54203

Nguồn: DA QH GTVT Đường bộ

b) Dự báo nhu cầu lưu lượng hàng hóa thông qua cảng biển trong vùng

Nhóm cảng Đông Nam bộ (nhóm 5)

Dự kiến lượng hàng qua cảng:

Năm 2020: Khoảng từ 238 đến 248 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 191 đến 200 triệu tấn/năm).

Năm 2030: Khoảng từ 358,5 đến 411,5 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 308 đến 345,8 triệu tấn/năm).

Nhóm cảng đồng bằng sông Cửu Long (nhóm 6)

Dự kiến lượng hàng qua cảng:

Năm 2020: Khoảng từ 25 đến 28 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 11,5 đến 14,0 triệu tấn/năm).

Năm 2030: Khoảng từ 66,5 đến 71,5 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 21,7 đến 26,2 triệu tấn/năm).

(Theo quyết định 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030)

Dự báo hàng hóa thông qua các cảng ĐTNĐ khu vực phía Nam

Tấn/năm

Code	Tỉnh	Khối lượng hàng thông qua cảng 2020	Khối lượng hàng thông qua cảng 2030
1	Tây Ninh		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng TNĐ	5,063,915.0	6,071,043.0
2	Bình Dương		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng TNĐ	4,927,833.0	6,942,091.0
3	Đồng Nai		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng	27,681,116.0	45,507,189.0

Code	Tỉnh	Khối lượng hàng thông qua cảng 2020	Khối lượng hàng thông qua cảng 2030
	TNĐ		
4	Bà Rịa - Vũng Tàu		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng TNĐ	21,977,381.0	36,130,363.0
5	Tp. Hồ Chí Minh		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng TNĐ	101,465,863.0	168,095,732.0
6	Long An		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng TNĐ	15,557,906.0	25,383,679.0
7	Tiền Giang		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng TNĐ	14,397,684.0	23,411,900.0
8	Bến Tre		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng TNĐ	21,631,736.0	35,562,123.0
9	Trà Vinh		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng TNĐ	3,220,863.0	5,295,033.0
10	Vĩnh Long		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng TNĐ	18,783,684.0	30,654,595.0
11	Đồng Tháp		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng TNĐ	14,111,980.0	23,006,608.0
12	An Giang		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng TNĐ	37,419,894.0	63,868,058.0
	Kiên Giang		
	Tổng khối lượng hàng	19,571,805.0	32,175,634.0

Code	Tỉnh	Khối lượng hàng thông qua cảng 2020	Khối lượng hàng thông qua cảng 2030
	hóa thông qua cảng TNĐ		
13	Cần Thơ		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng TNĐ	27,900,011.0	46,511,023.0
	Hậu Giang		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng TNĐ	5,745,062.0	9,444,763.0
14	Bạc Liêu		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng TNĐ	2,087,577.0	3,431,934.0
15	Cà Mau		
	Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng TNĐ	9,257,900.0	15,219,798.0
	TỔNG SỐ	**356,145,000.0**	**585,495,000.0**

(Theo Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 21/4/2013 Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải Đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030)

c) Dự báo hàng hóa thông qua các cảng hàng không

Đến năm 2020: Sản lượng thông qua các cảng hàng không đạt khoảng 131 triệu hành khách/năm và 2,2 triệu tấn hàng hóa/năm, công suất thiết kế của các cảng hàng không đạt khoảng 144 triệu hành khách/năm và 2,5 triệu tấn hàng hóa/năm. Đến năm 2030: Sản lượng thông qua các cảng hàng không đạt khoảng 280 triệu hành khách/năm và 6,8 triệu tấn hàng hóa/năm, công suất thiết kế của các cảng hàng không đạt khoảng 308 triệu hành khách/năm và 7,5 triệu tấn hàng hóa/năm.

Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất đến năm 2020: 45,0 triệu hành khách, duy trì đến năm 2030.

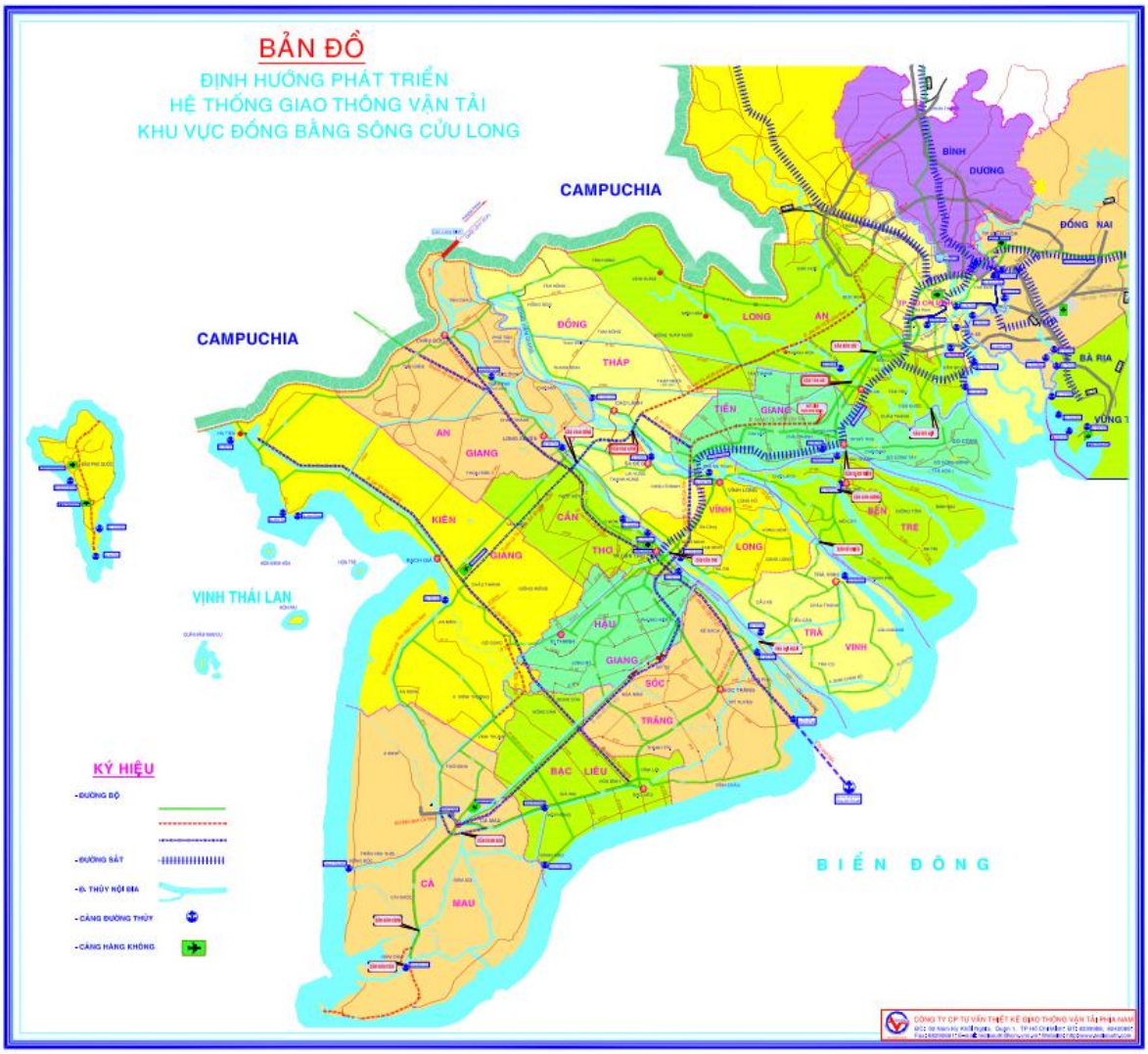
Cảng hàng không quốc tế Long Thành đến năm 2030: 50 triệu hành khách;

Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ: từ năm 2020 đến năm 2030 duy trì mức 3,0 triệu hành khách;

Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc năm 2020: 4,0 triệu hành khách, năm 2030 đạt 10,0 triệu hành khách.

Ngoài ra còn các cảng hàng không nội địa như Rạch Giá, Cà Mau, Côn Đảo với khối lượng không đáng kể.

(Theo Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/2/2018 phê duyệt Quy hoạch phát triển GTVT hàng không đến năm 2020 định hướng đến 2030).


BẢN ĐỒ
ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN
HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI
KHU VỰC ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG
CAMPUCHIA
CAMPUCHIA
VỊNH THÁI LAN
BIỂN ĐÔNG
BÌNH DƯƠNG
ĐỒNG NAI
BÀ RỊA
VŨNG TÀU
ĐỒNG THÁP
LONG AN
TIỀN GIANG
AN GIANG
KIÊN GIANG
CẦN THƠ
VĨNH LONG
BẾN TRE
TRÀ VINH
HẬU GIANG
SÓC TRĂNG
BẠC LIÊU
CÀ MAU
KÝ HIỆU
- ĐƯỜNG BỘ
- ĐƯỜNG SẮT
- Đ. THỦY NỘI ĐỊA
- CẢNG ĐƯỜNG THỦY
- CẢNG HÀNG KHÔNG

Foreign & Commonwealth Office

Improving Connectivity Between Ho Chi Minh City & The Mekong Delta: Multi Modal Transport Planning Policy Recommendations

Summary Report

April 2019

Improving Connectivity between Ho Chi Minh City & The Mekong Delta: Multi Modal Transport Planning Policy Recommendations

Summary Report

Version 2-0

April 2019

Produced by:

For:

UK Foreign & Commonwealth Office

Contact:

Jim Bradley

Integrated Transport Planning Ltd.
6 Hay's Lane
London Bridge
London
SE1 2HB

0203 300 1810
bradley@itpworld.net
www.itpworld.net

Project Information Sheet

Client	UK Foreign & Commonwealth Office (Ho Chi Minh City)
Project Code	2885
Project Name	Multi Modal Transport Planning Policy Recommendations for Improving Connectivity between Ho Chi Minh City & the Mekong Delta
Project Director	Colin Brader
Project Manager	Jim Bradley
Quality Manager	Colin Brader
Start Date	15th March 2019
File Location	F:\2800-2899\2885 HCMC FCO Transport Advice\Project Files\Summary Report

Document Control Sheet

Ver.	Project Folder	Description	Prep.	Rev.	App.	Date
V2-0	F:\2800-2899\2885	Final	JB	CB	CB	09/04/19

Notice

This report has been prepared for The UK Foreign & Commonwealth Office in accordance with the terms and conditions of appointment. Integrated Transport Planning Ltd cannot accept any responsibility for any use of or reliance on the contents of this report by any third party.

Table of Contents

1. Introduction 1
2. Overview and Context 2
Vinh Long Province 2
Ben Tre Province 3
Causes of road traffic congestion between the provinces and Ho Chi Minh City 4
3. Policy Considerations 8
Learning from past experience 8
Concept of induced demand 8
Efficiently utilising the available road space 9
Valuation of different trip types 10
4. Short to Medium Term Intervention Options 12
5. Workshop Recommendations 15
Workshop objectives 15
Potential workshop methodology and draft programme 15

List of Tables

Table 3-1: Summary of policy response impacts on traffic generation 9
Table 4-1: Recommended toolkit for managing the demand for existing road capacity and promoting modal shift between Ho Chi Minh City and the provinces of the Mekong Delta region in the short to medium term 13

List of Figures

Figure 2-1: Main connecting routes: Ho Chi Minh City to Vinh Long & Ben Tre 3
Figure 3-1: Concept of traffic volume responding to increased capacity 8
Figure 3-2: Utilising the available road space most efficiently 10

1. Introduction

1.1 ITP was appointed by The UK Foreign & Commonwealth Office to conduct a short term assignment to assist in developing an integrated approach to tackling road traffic congestion within the southern periphery of Ho Chi Minh City, with the aim of improving connectivity between the City and the provinces of the Mekong Delta.

1.2 The assignment was conducted between 19th and 20th March 2019 and involved a field trip to the provinces of Vinh Long and Ben Tre and meetings with provincial government officials. This Summary Report details the outcomes of the assignment and outlines a series of preliminary recommendations for:

- A preliminary toolkit of multi modal solutions (excluding road building) for tackling the problem of increasing road traffic congestion in the region in order to increase local understanding and knowledge of the kinds of measures that could potentially be implemented in the short to medium term; and
- The structure of a potential workshop with key stakeholders representing the interests of selected provinces in the region in order to agree and co-ordinate 'quick win' solutions for tackling road traffic congestion on the connecting routes between Ho Chi Minh City and the provinces of the Mekong Delta.

1.3 The remainder of this report is therefore structured as follows:

- Chapter 2 provides a brief overview of the characteristics of the provinces of Vinh Long and Ben Tre and the main causes of increasing traffic congestion on the main road connections between the two provinces and Ho Chi Minh City as identified during the course of the assignment.
- Chapter 3 highlights some key lessons from previous transport planning policy interventions (in an international context) to be considered when developing solutions for tackling increasing road traffic congestion.
- Chapter 4 recommends a toolkit of potential short to medium term demand-side intervention measures worthy of further investigation to address the problem of increasing road traffic congestion.
- Chapter 5 outlines our recommendations for the structure of a potential workshop with key stakeholders in early Summer 2019 to build consensus in defining a co-ordinated approach to tackling the problem of increasing road traffic congestion on the connecting routes between Ho Chi Minh City and the provinces of the Mekong Delta.

2. Overview and Context

2.1 This chapter provides a brief overview of the provinces of Vinh Long and Ben Tre, their geographic location, demographic and socio-economic characteristics and the main road transport links connecting the two provinces with Ho Chi Minh City.

2.2 In addition it provides a summary of the relevant observations made during the course of ITP's field trip to Vinh Long and Ben Tre, and through the meetings held with provincial government officials, with respect to the main causes of increasing road traffic congestion in the region thus setting the context for the recommendations detailed in Chapters 4 and 5.

Vinh Long Province

2.3 Vinh Long Province is located in the centre of the Mekong Delta of southern Vietnam between two major rivers; Tien River and Hau River. Its capital city, Vinh Long, lies 136 kilometres south of Ho Chi Minh City. The province is bordered by Tien Giang Province and Ben Tre Province to the north and northeast, Dong Thap Province in the northwest, Tra Vinh Province in the southeast and Can Tho City, Hau Giang Province and Soc Trang Province to the west and southwest.

2.4 The province is 1,520 square kilometres in area and has a population of just over 1 million people principally comprising Kinh, Chinese and Khmer ethnic groups. It has one of the highest population densities of the provinces in the Mekong Delta region. Its economy is dominated by agriculture, forestry and fishery with these sectors comprising just under half of the Gross Domestic Product (GDP) of the province (47% of provincial GDP in 2017) with industry (mainly the processing of agricultural products) and construction (jointly 36% of GDP in 2017) and services (including tourism) (18% of GDP in 2017) also providing significant economic output.

2.5 There are 15 main roads in the province including 5 national highways with National Route 1A (the trans-Vietnamese highway QL1A) providing a direct link to Ho Chi Minh City as detailed in Figure 2-1. National Route 1A provides capacity for two lanes of traffic in both directions and has been upgraded through Japanese Official Development Assistance as well as loans from The World Bank. It is anticipated that the planned Sai Gon Trung Luong expressway from Ho Chi Minh to My Thuan will improve access to the provinces in the north of the Mekong Delta when it is completed but only a 40 kilometre section linking Ho Chi Minh to Tien Giang (CT01) has so far been completed. Although it provides a significant journey time saving for its limited length, the imposition of a toll for its use means that many drivers still prefer to use National Route 1A.

2.6 My Thuan Bridge (developed as joint venture between Vietnam and Australia) and Can Tho Bridge provide essential strategic river crossing points to neighbouring provinces. The province has a vast river network (total length of 955 kilometres) including 3 national waterways which also play a very important role in Mekong Delta transportation and provide access to the South China Sea and towards Cambodia.

Figure 2-1: Main connecting routes: Ho Chi Minh City to Vinh Long & Ben Tre

Ben Tre Province

2.7 Ben Tre Province is situated between the two main branches of the Tien River, which is itself one of the two main branches of the Mekong. The province's northern boundary is formed by the Tien's main course, while the province's southern boundary is formed

by the Tien's largest branch (which breaks away from the Tien just upriver from Ben Tre province). Between the Tien and its main branch are two smaller branches, passing through the middle of Ben Tre.

2.8 Its capital city, Ben Tre, lies 85 kilometres south-east of Ho Chi Minh City. The province is 2,321 square kilometres in area and has a population of just over 1.5 million people principally comprising Kinh, Khmer, Chinese and Tay ethnic groups. It has a similar population density to Vinh Long Province and agriculture, forestry and fishery account for approximately 44% of the provincial GDP (2016), playing a key role for poverty reduction and further economic growth. Similarly to Vinh Long the processing of agricultural products and the tertiary sector, partly linked to tourism, also contribute significantly to the economic output of the province,

2.9 Ben Tre is connected to Ho Chi Minh City via QL1A and QL60 (see Figure 2-1). Construction of the Rạch Mieu Bridge, which links Ben Tre to its northern neighbour, Tien Giang Province, was started in 2002. The bridge allowing the extension of National Route 60 was finished and opened for traffic in January 2009. Before that time, Ben Tre was only accessible to cars via the ferry from its neighbouring provinces. The entire province is intersected by a network of smaller rivers and canals which also provide a critical transport link across the province and access to the South China Sea.

Causes of road traffic congestion between the provinces and Ho Chi Minh City

2.10 The assignment highlighted a number of causes of increasing road traffic congestion on the main connecting roads between the two provinces and Ho Chi Minh City. These can be summarised as follows, although it should be noted that these are principally based on ITP observations and discussions with key stakeholders in the two provinces and are not by any means meant to be exhaustive nor evidenced at this stage by any contextual data trends detailing the extent of the issue of road traffic congestion:

- National Route 1A linking Ho Chi Minh City and the Mekong Delta, is the main connecting highway between the City and the provinces of Long An, Tien Giang, Vinh Long and Ben Tre with no alternative direct means of travelling directly south by road from Ho Chi Minh City, with the possible exception of taking National Route 22 (albeit from the north of Ho Chi Minh City) as a more circuitous route which still meets the 1A in Long An for the remainder of the journey south.
- The capacity of National Route 1A (and other national highways in the Mekong Delta including Route 60 to Ben Tre) remains at two lanes of traffic in both directions which does not meet the demand for its use at peak times and therefore constrains economic growth. In addition the provincial road network connecting

key destinations with the national highway network is further constrained in terms of capacity where it provides for only one lane of traffic in both directions.

- The intersection of the provinces by a network of rivers and the limited number of river crossing points (bridges and ferries) create significant traffic pinch points along each of the highway routes.
- As river crossings by bridge are significantly quicker than by ferry, where significant infrastructure has been constructed to facilitate river crossing in the provinces (My Thuan Bridge and Can Tho Bridge in Vinh Long and Rạch Mieu Bridge in Ben Tre) it makes them more attractive to the motorist and effectively induces demand, further exacerbating these pinch points in terms of road traffic congestion at peak times. The location of toll booths at bridge access points also contributes to the slowing of traffic here.
- Plans are in place for a second river crossing to improve access to Ben Tre province (Rach Mieu 2 Bridge) and significantly reduce the pressure on the original Rach Mieu Bridge crossing. Plans for constructing additional bridges in both provinces have to be carefully considered in order to assess the impact in terms of accessibility for through traffic but also the implications of rerouting this through traffic which currently contributes substantially to the economies of the towns and cities in the provinces.
- Although National Route 1A has been upgraded recently, the quality of the road surface in parts and the encroachment of development in terms of road-side settlements and shops along its length can represent a barrier to free-flowing traffic movement.
- The limited connectivity in terms of road capacity between Ho Chi Minh City and the provinces of Vinh Long and Ben Tre is impacted not only by the travel demand generated by the different types of trips made with an origin or destination located within these provinces, it is also severely impacted by the through traffic from the neighbouring provinces to the north and south of these provinces.
- Demand for travel on the national and provincial road network typically peaks at the beginning and end of the working week with significant out-migration from the provinces to the City and in-migration to the provinces from the City for work related trips at these times with a substantial proportion of the economically active provincial population attracted to the range of job opportunities offered by the major economic centre of Ho Chi Minh City.
- Similarly significant cultural events and national holidays such as Tet generate a demand for migration between the provinces and the City that cannot be catered for by the existing road capacity, resulting in significant traffic congestion in the form of excess delay (estimated at being between 4 and 5 hours in Ben Tre

province during the most recent Tet Holiday) and a reduction in traffic speeds and journey time reliability on the road network.

- The capacity of the provincial highway network also impacts on the efficiency of freight transportation and road traffic congestion to and from the provinces due to the need to rely on a larger number of smaller lorries to access the road network, rather than utilising the larger vehicles that are able to travel on the national highway network. This also increases the cost of goods transportation and impacts on the ability for suppliers to price their products competitively. The extensive waterway network in the region provides an alternative means of transporting goods between the provinces and for export, but obviously is a much slower means of transportation.
- Although there are a number of privately run express bus services providing access between Ho Chi Minh City and the provinces (notably the Futa Bus Lines and the Mai Linh Express) in isolation these services do not provide enough passenger carrying capacity to significantly impact on the road traffic congestion issues experienced.
- The provincial authorities are pushing for a new railway between Can Tho City and Ho Chi Minh as part of an ambitious new Mekong Delta rail network but the railway is currently in the planning stages and therefore currently many years away from coming to fruition.
- The motorcycle remains the mode of choice even for longer distance journeys between the City and the provinces due to the high levels of motorcycle ownership and its perceived convenience and flexibility as a mode of transport in the region. One estimate of motorcycle usage put its modal share at 50% for passenger journeys between the Ho Chi Minh City and Vinh Long.
- The provincial authorities are responsible for managing the provincial road network though road maintenance, incident management and traffic management and enforcement measures, but the national highways in the region, including the critical National Route 1A, are managed by the Ministry of Transport.
- The provincial authorities can propose infrastructure projects to the National Assembly but any final decisions to invest in upgrading, connecting or extending the national highway network or for major infrastructure projects including bridge construction are made at the national level.
- Funding of significant infrastructure projects in Vietnam is a key issue. Overseas investment facilitated by loans from donor banks is currently difficult due to the current debt burden of the country. Public-private partnerships (PPP also referred to as Build, Operate and Transfer funding arrangements) are therefore often the preferred means of sourcing investment but these have been controversial with

projects to upgrade specific highways in the provinces (on Routes 53 and 54 for example) being delayed due to external funding issues. PPP has also recently come under scrutiny nationally with the government ordering stricter handling of these types of investment arrangements.

- There has also been substantial public indignation over perceived unreasonable toll fees linked to PPP funded highway improvements. On the National Route 1A public pressure has resulted in the removal of staff responsible for revenue collection at some toll booths along the highway limiting the ability to manage the use of this strategic highway through a road user charging approach.
- Decision 593/QD-TTg was put in place by the Prime Minister in April 2016 as a pilot mechanism to develop a joint socio-economic plan for the provinces of the Mekong Delta but challenges for better co-ordination of land use development policy and planning between the provinces remain.

3. Policy Considerations

3.1 Before we move towards defining appropriate measures and the means of managing and tackling the congestion issues identified it is worth considering some of the key lessons learned from previous transport policy interventions internationally.

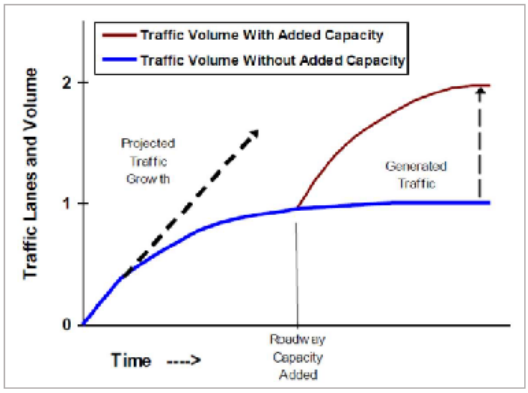
Learning from past experience

3.2 Whilst developing better ways of managing scarce road space offers some opportunity to improve conditions for motorists in the near term, experience tells us that over time traffic reaches a new self-regulating equilibrium through the occurrence of generated traffic. This means that increasing road capacity and better management of the available capacity are unlikely to deliver notable congestion benefits in the longer term and may serve to increase congestion over time. It is also unlikely to lead to the most efficient use of road space.

Concept of induced demand

3.3 Figure 3-1 shows how traffic volume typically responds to an increase in road space (in this case adding an extra lane). The concept applies also to an increase in effective road capacity, for example through improved junction layout, signalling or stopping restrictions.

Figure 3-1: Concept of traffic volume responding to increased capacity



Source: Victoria Transport Policy Institute (2019)[1]

[1] Litman, T., (2019). Generated Traffic and Induced Travel: Implications for Transport Planning. Victoria: VTPI.

3.4 New trips generate some societal value in the short term, as travellers enjoy the benefits of quicker journey times. However, as traffic levels increase and journey speeds fall, these benefits are lost. What remains are the externalities caused by the new trips in the form of pollution, parking space requirements and incidence of collisions.

3.5 Recognition of the feedback cycle of induced demand is important in determining the most appropriate policy response. We can distinguish between strategies which generate congestion from those which do not (see Table 3-1). In basic terms, interventions which reduce the 'cost' of travel to the motorist (including time cost) are likely to generate demand, unless offset by a more sizable fall in cost of travel by alternative modes.

Table 3-1: Summary of policy response impacts on traffic generation

Generates Traffic	No Traffic Generation Impact
Increased road capacity	Road pricing / congestion charging
Traffic management measures	Transit Oriented Development / better land use planning
Roadwork impact reduction	Public transport improvement measures
Travel demand management measures causing small scale modal shift	Travel demand management measures achieving large modal shift

Source: Derived from Victoria Transport Policy Institute (2019)

3.6 This means that in considering interventions, we must be careful to consider the various and long-term consequences for traffic generation. If an intervention leads to more traffic because drivers experience improved journeys then its effect is cancelled out – and then it will require further interventions, each likely to be of reduced impact.

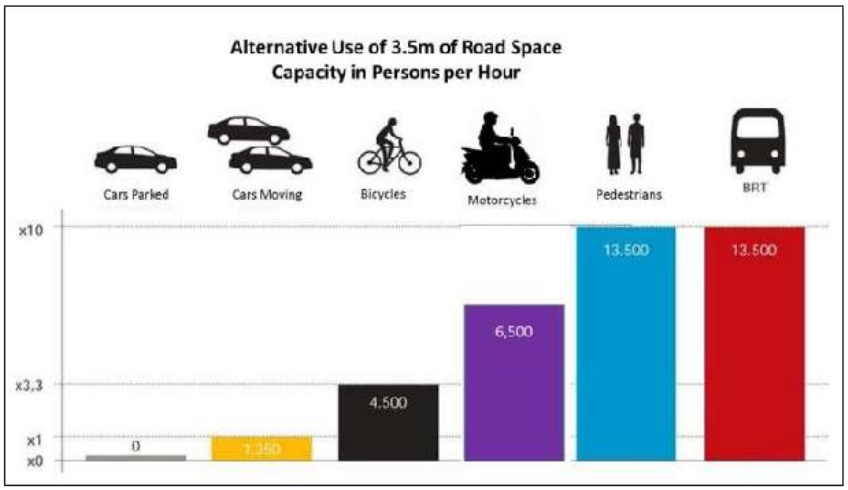
Efficiently utilising the available road space

3.7 Given the limitation of measures to improve network efficiency, we need to consider other approaches: such as the kind of traffic that would best utilise the road space and improvements in network efficiency that can be delivered by prioritising vehicle activity, making most efficient use of the space available.

3.8 Figure 3-2 below shows the person carrying capacity of transport modes of a standard 3.5 metre lane past a single point (as such it makes no judgement about speed). The motorcycle carrying capacity has been calculated to assume a motorcycle carries on

average 1.5 persons and occupies a third of the space of one average car (consistent with Passenger Car Unit values).

Figure 3-2: Utilising the available road space most efficiently



Source: ITP adapted from USDOT (2004) Highway Capacity Manual to account for Observed Motorcycles

3.9 Making best use of network capacity would therefore imply the prioritisation of more efficient modes above that of the private car, and indeed the motorcycle in a Vietnamese context, and the implementation of mass transit solutions such as Bus Rapid Transit (and pedestrian zones[7] in urban areas) reflects this principle. However, efficient utilisation of space is one of a number of factors requiring consideration.

Valuation of different trip types

3.10 Another consideration in the allocation of road space and the prioritisation of different modes of travel is the value placed on different types of trip. Any road network serves travellers making trips for a wide range of different purposes, whether for commuting, leisure or business travel, for the delivery of goods or in provision of services. Travellers themselves place different valuations on the trips being made, whilst the societal value of the trip will also differ by purpose.

[7] This conclusion must however be caveated by the influence of speed. The efficiency of walking, as a slower mode would reduce significantly for longer distance journeys if speed were taken into account whereas all motorised modes operating within typical urban speed limits (including bus) would not be affected.

3.11 As demand pressures on the network increase, competing trip purposes and priorities will make trade-offs less avoidable. At present, congestion levels act as an important component of rationing of the road space. As traffic conditions deteriorate, and the 'cost' of travelling by road increases, only those travellers for whom the value of the trip exceeds that cost will travel. Others will either switch to alternative modes or not travel.

3.12 Allowing congestion levels to serve as a means of rationing of road space might be effective, but may not be the most efficient means of achieving this goal. Ensuring that the road network is delivering maximum value may increasingly require the prioritisation of trip making. The important factors to consider in making such prioritisation decisions are:

- Trip value – both to the trip maker and societal value; and
- Trip impact/externalities on the network and for wider society.

3.13 The present mechanism of implicit rationing of road space through congestion takes some account of the former, but does not adequately capture the latter consideration. Economists have long argued that to effectively reflect the wider external costs that road users inflict on others and on society at large, the adoption of some form of road user charging is required.

4. Short to Medium Term Intervention Options

4.1 Chapter 2 highlights the issue of capacity constraints on the main road connections between the provinces of the Mekong Delta and Ho Chi Minh City. There are substantial funding issues and challenges for co ordinated regional planning with respect to investing in the available infrastructure to increase the capacity of these key highways in the short to medium term.

4.2 There are measures that the provinces could explore in order to improve network efficiency (e.g. road maintenance/repair planning, incident management and traffic management and enforcement) on the national highways. Chapter 3 however, highlighting the lessons from past international experience, tell us that even where possible, improved management of the road network and an increase in capacity through a programme of road and bridge building, whilst worthy and desirable, cannot be expected to 'solve' the congestion challenge in the longer term. This is even more pertinent when considering that the forecasted economic growth in the region will more than likely result in an increase in private vehicle ownership as personal incomes rise.

4.3 Therefore, the avoidance of unacceptable levels of traffic congestion on the main road connections to and from Ho Chi Minh City must focus on measures which either:

- Influence the overall demand for travel (who, how and when travellers make journeys); and/or
- Promote modal shift towards more space efficient means of transport (mass transit solutions), particularly in the short to medium term.

4.4 Table 4-1 on the following pages presents a preliminary toolkit of potential (and non-exhaustive at this stage) short to medium term intervention options that our assignment has identified as worthy of further consideration in order to address the connectivity issues highlighted. The table also outlines where the responsibility for delivering the intervention should lie (national, provincial or regional should a suitable regional body be appointed for better co-ordinating transport planning options between the provinces under Decision 593/QD-TTg as referred to in Section 2).

Table 4-1: Recommended toolkit for managing the demand for existing road capacity and promoting modal shift between Ho Chi Minh City and the provinces of the Mekong Delta region in the short to medium term

Toolkit for Potential Demand Management and Modal Shift Promotional Measures			
Intervention	*Commentary*	*Potential area of application*	*Responsibility for delivery*
Review of existing toll charges on the national highways	Review of the impact of reinstating specific tolling booths and assessment of potential alternative charging structures (e.g. charges varied by time of day or by vehicle type) with potential exemptions for local traffic movements. Likely to be controversial and requires sensitive handling in line with improved transparency on revenue collection and hypothecation.	National Route 1A with potential development of proposals for widening to other national highways	National level
Development and implementation of a Mekong Delta Travel Demand Management communication programme	Campaigns and communications focused on changing travel behaviour throughout the Mekong Delta region using effective communication techniques and media (including social media) for information dissemination including possible provision of tangible incentives to change the time of travel, switch from motorcycle to bus based trips or not travel at all at peak times (e.g. Tet Holiday).	Households (particularly in areas of higher motorcycle usage) and businesses located in close proximity to National Route 1A plus significant employers in Ho Chi Minh City / on provincial industrial parks	Provincial level (and/or regional level)

Toolkit for Potential Demand Management and Modal Shift Promotional Measures			
Exploration of the potential impact and attractiveness of investing further in bus service operation	Review of the potential to invest in express bus services and feeder bus services to support modal shift aspirations including pilot partnerships between the public and private sectors	National Route 1A with potential development of proposals for widening to other national highways and consideration of feeder bus services linking to significant areas of employment including provincial industrial parks	Provincial level (and/or regional level)
Development and implementation of a Mekong Delta Freight Plan	A freight plan focused on increasing operational efficiency, enhancing freight journey planning and promoting partnering opportunities for freight consolidation including the development of forward planning tools for routing and vehicle assignment.	Key provincial industrial parks and processing plants that are dependent on National Route 1A for the distribution of goods with potential development of proposals for widening to other national highways	Provincial level (and/or regional level)
Co-ordination of a strategic planning and transportation vision for improving connectivity between Ho Chi Minh City and the provinces of the Mekong Delta	Formation of an alliance of national and provincial planning and transport authorities to better co-ordinate, communicate and control the planning of future land use development and the supporting transport and connectivity infrastructure in the region. The first stage could be rooted in the workshop planned for Summer 2019 as outlined in Chapter 5.	All provinces within the Mekong Delta region with the active involvement of national government.	National / provincial level (and/or regional level)

5. Workshop Recommendations

5.1 A workshop with key stakeholders, including representatives from national and selected provincial (Vinh Long, Ben Tre, Tien Giang and Long An) authorities with a remit for planning and transportation, has been proposed with a view to this taking place in Ho Chi Minh in either May or June 2019. This chapter briefly outlines a set of workshop objectives, a potential methodology for engagement with suggested workshop participants and a draft workshop programme including suggested topics and speakers.

Workshop objectives

5.2 The focus of the workshop would be on the delivery of a '*co-ordinated Strategic Planning and Transportation Vision for improving connectivity between Ho Chi Minh City and the provinces of the Mekong Delta*'. The objectives of the workshop would be twofold:

- To *increase understanding, knowledge and awareness* of the key connectivity issues between Ho Chi Minh City and the provinces of the Mekong Delta *focussing on the key causes of road traffic congestion.*
- To *discuss, define and agree ways in which national and provincial government can work better together* to improve connectivity between Ho Chi Minh City and the provinces of the Mekong Delta *focussing on solutions to the problem of road traffic congestion.*

Potential workshop methodology and draft programme

5.3 Ideally, we would recommend representation at the workshop from:

- National government transport and planning policy makers (Ministry of Transport and Ministry of Planning and Investment);
- Provincial government transport and planning policy makers (Heads of Departments of Transport and Planning and Investment);
- International stakeholders (UK Foreign & Commonwealth Office);
- International consultants (ITP); and
- Academics with an insight of the relevant transport and planning issues facing the Mekong Delta Region (see suggestions below).

5.4 Based on the assumption that the workshop would take place over one full day we would recommend a morning session focussing on *the key challenges for improving connectivity* with invited speakers setting the context for a later discussion involving all delegates by presenting on:

- The transport challenges facing the regional master plan for Ho Chi Minh City (suggested speaker: Dr. Vu Anh Tuan, Director at Vietnamese-German Transport Research Centre, Vietnamese German University);
- Connectivity issues facing provincial planners in the Mekong Delta (suggested speaker: To be agreed. Potentially an academic or provincial government official with a detailed insight of the main issues from the perspective of one of the invited provinces).

5.5 An experienced facilitator will then be responsible for engaging the invited audience in a question and answer session with the speakers. This will be followed by a facilitated discussion around the topic:

- The key transport planning challenges faced from a national, regional and provincial perspective.

5.6 The objective of the discussion would be to achieve a consensus of the most significant issues to take forward for discussion in the afternoon session of the workshop, focussing on *defining solutions for improving connectivity* with invited speakers presenting on:

- An introduction to demand management measures for improving connectivity based on international experience (suggested speaker: Jim Bradley, Director of Integrated Transport Planning Ltd.).
- Co-ordination of a strategic planning and transportation vision for improving connectivity between Ho Chi Minh City and the provinces of the Mekong Delta (suggested speaker: Nguyen Luu Bao Doan, University of Economics, Ho Chi Minh City).

5.7 In the afternoon session the facilitator will again be responsible for engaging the invited audience in a question and answer session with the speakers followed by a facilitated discussion around the topic:

- Demand management solutions to address the key transport planning challenges faced from a national, regional and provincial perspective.

5.8 The objective of the afternoon discussion would be to achieve a consensus, this time focussing on a set of 'quick win' solutions to address the key challenges identified.

Integrated Transport Planning Ltd
Cornwall Buildings, 45 Newhall Street
Birmingham
B3 3QR UK
+44 (0)121 213 4725

Integrated Transport Planning Ltd
Castlemead
Lower Castle Street
Bristol
BS1 3AG UK
+44 (0)117 917 5155

Integrated Transport Planning Ltd
6 Hay's Lane
London Bridge
London
SE1 2HB UK
+44 (0)203 300 1810

Integrated Transport Planning Ltd
50 North Thirteenth Street
Milton Keynes
MK9 3BP UK
+44 (0)1908 259 718

Integrated Transport Planning Ltd
32a Stanley Street
Nottingham
NG1 1LL UK
+44 (0)115 988 6906

www.itpworld.net

HẠ TẦNG GIAO THÔNG BỀN VỮNG VÙNG TÂY NAM BỘ

TS. Nguyễn Đình Hòa
ThS. Ma Ngọc Ngà
Viện Kinh tế Việt Nam

Hạ tầng giao thông đóng vai trò quan trọng đối với phát triển kinh tế, cải thiện phúc lợi và tiếp cận các dịch vụ xã hội của người dân. Vấn đề đặt ra là cách thức phát triển nhằm nâng cao vai trò và hạn chế các ảnh hưởng tiêu cực của việc phát triển hạ tầng giao thông. Bài viết đề cập về cách tiếp cận hạ tầng giao thông bền vững và thực trạng, thách thức đối với phát triển bền vững vùng Tây Nam Bộ.

I. Khung phân tích hạ tầng giao thông bền vững vùng Tây Nam Bộ

1.1. Quan niệm về hạ tầng giao thông bền vững vùng Tây Nam Bộ

Cho đến nay, hạ tầng giao thông thường được quan niệm trên các phương diện: i) là các loại tài sản hữu hình và các loại hình hạ tầng giao thông; ii) do con người hay thiên nhiên tạo ra; iii) hạ tầng cứng và hạ tầng mềm (UN 2016, Agbigbe 2016, Đỗ Đức Tú 2012, Đặng Trung Thành 2012). Nhìn chung, các thảo luận về hạ tầng giao thông (HTGT) tập trung vào khía cạnh kỹ thuật và huy động, sử dụng nguồn tài chính. Trong khi đó, một số nghiên cứu về HTGT bền vững chủ yếu xem xét về bền vững của các công trình HTGT. Từ khía cạnh kỹ thuật, Karlsson và cộng sự (2017) cho rằng HTGT bền vững là giảm phát thải khí nhà kính, sử dụng các loại vật liệu và năng lượng thân thiện với môi trường, sử dụng hiệu quả tài nguyên và năng lượng. Theo Bryce (2008), đường cao tốc xanh là hệ thống các con đường giảm thiểu tác động tiêu cực tới môi trường, sử dụng các loại vật liệu tái tạo, bảo vệ hệ sinh thái, giảm tiêu hao năng lượng và tối đa hóa lợi ích toàn xã hội.

Một số nghiên cứu xem xét HTGT bền vững với góc nhìn rộng hơn nhưng chưa phản ánh các đặc thù, nhất là đặc thù về điều kiện tự nhiên như vùng Tây Nam Bộ (TNB). Nghiên cứu về HTGT vùng TNB, Đặng Trung Thành (2012) quan niệm: hạ tầng bền vững về kinh tế là đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế, thỏa mãu nhu cầu vận tải với chất lượng tốt, tạo thành mạng lưới liên hoàn, kết nối các phương thức vận tải, kết nối mạng lưới giao thông; bền vững về xã hội là đảm bảo công bằng xã hội, giảm nghèo, từng bước tạo sự cân bằng giữa các vùng, giải phòng mặt bằng hợp lý nhằm hạn chế thấp nhất ảnh hưởng đến cư dân; bền vững về môi trường là hạn chế tác động đến môi trường sống, bảo vệ môi trường sinh thái, giữ gìn môi trường cảnh quan, đa dạng sinh học.

Xuất phát từ đặc điểm tự nhiên – xã hội của vùng TNB, chúng tôi quan niệm rằng HTGT bền vững vùng TNB (HTGT đối với phát triển bền vững của vùng TNB) là HTGT đồng bộ, có cơ cấu hợp lý giữa các phương thức vận tải và phù hợp với điều kiện tự nhiện – kinh tế – xã hội vùng TNB, hiện đại, có khả năng đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân một cách nhanh chóng, thuận tiện, an toàn với chi phí hợp lý và bảo vệ môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng. HTGT bền vững vùng TNB: bền vững về kinh tế là thiết lập được một hệ thống HTGT hỗ trợ tốt cho việc phát triển kinh

tế; bền vững về môi trường là giảm thiểu tác động tiêu cực tới môi trường và thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng; bền vững về xã hội là hướng tới khả năng tiếp cận cho người dân với chi phí hợp lý và đảm bảo an toàn cho người, phương tiện tham gia giao thông.

1.2. Các tiêu chí đánh giá hạ tầng giao thông bền vững vùng Tây Nam Bộ

Các tiêu chí, chỉ tiêu đánh giá HTGT bền vững vùng TNB dựa vào các căn cứ sau đây:

i) Căn cứ vào các mục tiêu của Chương trình nghị sự tới năm 2030 của Liên hợp quốc (SDG 2030). Chương trình 2030 đề ra 17 mục tiêu phát triển bền vững với 169 chỉ tiêu thành phần. SDG 2030 không có mục tiêu trực tiếp cho lĩnh vực HTGT nhưng có 9 mục tiêu SDG liên quan chặt chẽ tới HTGT.

ii) Căn cứ vào các mục tiêu phát triển của Việt Nam: chiến lược phát triển bền vững Việt Nam giai đoạn 2011–2020; chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh; chiến lược quốc gia về biến đổi khí hậu; chiến lược phát triển bền vững vùng Đồng bằng sông Cửu Long; ...

iii) Căn cứ vào chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030; kế hoach hành động của Bộ Giao thông vận tải về phát triển bền vững giai đoạn 2013 – 2020 (Quyết định số 4088/QĐ-BGTVT ngày 12/12/2013).

Việc xây dựng các tiêu chí, chỉ tiêu cần đảm bảo nguyên tắc SMART: i) cụ thể (specific); ii) đo lường được (measurable); iii) tính phù hợp (appropriate); iv) tính thực tế (realistic); v) thời gian cụ thể (timely).

Xuất phát từ các căn cứ và nguyên tắc SMART, trong phạm vi bài viết này, các tiêu chí, chỉ tiêu áp dụng để đánh giá HTGT bền vững vùng TNB như sau:

1.2.1. Các tiêu chí đánh giá về hạ tầng giao thông vùng Tây Nam Bộ

a) Các chỉ tiêu thể hiện về quy mô và năng lực hạ tầng giao thông

i) Chỉ tiêu về số lượng: chiều dài hoặc số lượng của từng loại hạ tầng giao thông và sự gia tăng về số lượng; khoảng cách và thời gian tiếp cận tới hạ tầng giao thông

ii) Chỉ tiêu về mật độ: Mật độ đường theo diện tích đất (km/km^2); Mật độ đường bộ theo dân số (km/1000 dân)

iii) Chỉ tiêu về năng lực khai thác: Số lượng hành khách, khối lượng hàng hóa được thông qua công trình giao thông

b) Các chỉ tiêu đánh giá chất lượng của hạ tầng giao thông

i) Các chỉ tiêu đánh giá tính hiện đại: Phân theo tiêu chuẩn kỹ thuật của loại hạ tầng; số km đường cao tốc trong khu vực/số km đường chính yếu (Cao tốc+ cấp 1), số lượng CHK cấp 4E, 4F;...

ii) Tính đồng bộ, kết nối của hạ tầng giao thông

- Sự phù hợp về tiêu chuẩn kỹ thuật

Đó là sự phù hợp giữa các bộ phận cấu thành của hạ tầng giao thông, giữa công trình hạ tầng giao thông với đối tượng mà nó phục vụ (ví dụ, cầu có phù hợp cho xe tải đi qua hoặc có đủ độ cao so với mặt nước để tàu thuyền có thể qua lại được); các chỉ tiêu xem xét bao gồm:

✓ Sự phù hợp về tải trọng, kích thước của cầu và đường

✓ Sự phù hợp về tải trọng, kích thước của cầu và đường với phương tiện vận tải

✓ Sự phù hợp về tải trọng, kích thước của tàu với luồng tàu và bến cải.

- Tính kết nối giữa các phương thức vận tải

Các phương thức vận tải chỉ có thể phát huy hiệu quả khi được kết nối với nhau và đồng thời đây cũng là cách thức để tăng tính thuận lợi, tiết kiệm thời gian và chi phí trong vận tải hàng hóa và hành khách. Việc đánh giá tính kết nối giữa các phương thức vận tải được xem xét:

✓ Có sự gắn kết liên hoàn giữa các phương thức vận tải

✓ Có điểm trung chuyển, số lượng điểm trung chuyển, thời gian trung chuyển

- Tính kết nối khu dân cư và khu công nghiệp, kết nối với các địa phương/liên vùng/ quốc tế.

✓ Sự kết nối giữa các phương thức vận tải tới cửa khẩu/vùng

✓ Chiều dài (chất lượng hạ tầng) tới các cực tăng trưởng-khu công nghiệp/cửa khẩu/vùng kinh tế trọng điểm (Đông Nam Bộ)

1.2.2. Các tiêu chí đánh giá hạ tầng giao thông bền vững vùng Tây Nam Bộ

a) Bền vững về kinh tế*: Tiêu chí về chi phí vận tải* (bằng tiền và/hoặc bằng thời gian vận chuyển)

Hạ tầng giao thông đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy đầu tư, thương mại và du lịch. Sự thuận lợi của hạ tầng giao thông và chi phí vận tải ảnh hưởng tới môi trường kinh doanh, lợi thế cạnh tranh của địa phương, ngành hay của các doanh nghiệp. Hạ tầng giao thông ảnh hưởng tới chi phí vận tải trên các phương diện: quy mô, công suất hay năng lực đáp ứng, tính kết nối và đồng bộ của hạ tầng giao thông, cách bố trí mạng lưới giao thông và phương thức/loại hình vận tải (đường sắt và đường thủy thường rẻ hơn so với đường bộ).

b) Bền vững về xã hội*: tiêu chí về tiếp cận hạ tầng giao thông*

Tiếp cận tới hạ tầng giao thông có tác dụng giúp người dân cải thiện thu nhập, xóa đói giảm nghèo, tiếp cận tới các dịch vụ cơ bản (giáo dục, y tế), tiếp cận tới việc làm. Đây là các mục tiêu trong Chương trình nghị sự tới năm 2030 của Liên hợp quốc (SDG 2030).

Tiếp cận có nghĩa là cả tiếp cận tới *hạ tầng giao thông* và *dịch vụ giao thông* (có đường nhưng không có phương tiện thì ít có ý nghĩa). Việc tiếp cận được thể hiện trên hai chiều cạnh*: sự sẵn có của hạ tầng giao thông* và *có khả năng sử dụng được*. Sự sẵn có của hạ tầng giao thông hàm ý tới sự tồn tại các công trình, vật kiến trúc như đường xá. Có khả năng sử dụng đề cập tới điều kiện, chất lượng của hạ tầng giao thông hay việc duy tu bảo dưỡng hạ tầng. Việc tiếp cận thể hiện: *an toàn, giá cả hợp lý, tiện lợi và bình đẳng cho mọi người*.

Các chỉ tiêu đánh giá tiếp cận tới hạ tầng giao thông: tỷ lệ số xã có đường ô tô tới trung tâm xã; khoảng cách đến trung tâm xã; khoảng cách đến chợ, các trung tâm mua bán (chủ yếu phục vụ sản xuất và tiêu thụ nông sản); tiếp cận bình đẳng giữa các nhóm dân cư (người già, người khuyết tận, nam và nữ); tiếp cận tới hạ tầng giao thông với chi phí hợp lý (thời gian, tiền bạc), phù hợp với khả năng tài chính và ở mức giá vừa phải để có thể nhiều người tiếp cận nhằm phục vụ cho đi lại hàng ngày (đi làm, đi học, đi chợ…).

c) Bền vững về môi trường*: tiêu chí về an toàn giao thông và tài nguyên - môi trường*

Số lượng, năng lực đáp ứng, tính kết nối và đồng bộ, cách bố trí mạng lưới giao thông nếu không đáp ứng được gây nên tỉnh trạng xung đột giao thông hệ quả là tắc nghẽn giao thông, ô nhiễm môi trường và thiếu an toàn đối với người, phương tiện tham gia giao thông. Hơn nữa, việc tập trung vận chuyển hàng hóa, hành khách nếu không chú ý tới đường sắt, đường thủy sẽ tạo ra áp lực đối với giao thông đường bộ gây nên tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường. Tai nạn giao thông và mức độ, xu hướng phát thải ô nhiễm môi trường là thước đo về sự phát triển của hạ tầng giao thông.

II. Hạ tầng giao thông vùng Tây Nam Bộ từ góc nhìn phát triển bền vững

2.1. Thực trạng hạ tầng giao thông vùng Tây Nam Bộ

2.1.1. Các đặc trưng của hạ tầng giao thông vùng Tây Nam Bộ

Vùng Tây Nam Bộ (TNB) là một đồng bằng châu thổ trẻ, được hình thành từ quá trình bồi đắp phù sa của sông Mêkông. Vùng TNB có hệ thống sông ngòi, kênh rạch dày đặc với tổng dài 28.000km (chiếm 70% chiều dài đường sông của cả nước). Đây là điều kiện thuận lợi cho việc phát triển giao thông đường thủy nội địa. Hầu như toàn bộ hệ thống kênh rạch ở TNB đều chảy theo hướng tây nam – đông bắc, đây là hướng trùng với hướng gió mùa Tây Nam nên thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa nông sản từ miền Tây lên Tp. Hồ Chí Minh bằng ghe thuyền, đặc biệt là thuyền buồm (Lê Công Lý, 2014). Tuy nhiên, hầu hết sông ngòi, kênh rạch ở vùng TNB đều cong queo, uốn lượn nên việc đi lại, vận chuyển hàng hóa tiêu tốn nhiều thời gian.

Do được hình thành từ quá trình bồi đắp phù sa, nền đất vùng TNB thuộc dạng đất yếu (bùn sét, bùn sét pha, bùn cát pha). Vì vậy, việc xây dựng cơ sở hạ tâng nói chung và hạ tầng giao thông nói riêng trên vùng đất yếu gặp rất nhiều khó khăn, đòi hỏi phải đầu tư nhiều vào việc xử lý nền móng và chi phí xây dựng lớn.

Sông Mêkông là con sông thuộc loại lớn trên thế giới, phần chảy qua lãnh thổ Việt Nam có độ dốc nhỏ, cao độ thiên nhiên (đồng bằng) hai bờ sông thấp. Đặc điểm này ảnh hưởng tới khả năng thoát nước khi vào mùa lũ. Vùng TNB là vùng đất thấp, độ cao trung bình so với mặt biển chỉ vào khoảng 5 mét. Một số khu vực như tứ giác Long Xuyên, Đồng Tháp Mười và phía tây sông Hậu đang tồn tại ở mức thấp hơn mặt biển, chính vì vậy mà hàng năm có tới 1 triệu ha bị ngập nước mặn trong thời gian từ 2 đến 4 tháng. Vùng TNB gần như bằng phẳng và do đó, muốn đắp đường phải đào kênh và muốn đào kênh phải đắp đường, điển hình như cặp đôi – kênh Vĩnh Tế và đường N1. Với đặc điểm về thoát lũ và thường xuyên ngập nước cũng như về địa hình, việc quy hoạch và thiết kế hạ tầng giao thông vùng TNB phải tính tới, đảm bảo khả năng thoát lũ, hạn chế ảnh hưởng tới dòng chảy nhưng cũng đồng thời phải có hệ thống để ngăn nước khi hạn hán. Nói cách khác, *hạ tầng giao thông vùng Tây Nam Bộ có đa mục tiêu – vừa là kết hợp giữa giao thông và thủy lợi, cầu kết hợp với cống, đường kết hợp với đê phân ranh mặn ngọt…*

Vùng TNB là nơi khan hiếm vật liệu đá nhất so với toàn quốc. Các mỏ đá ở Bảy Núi, Núi Sam và Hà Tiên đều có trữ lượng không lớn. Xa hơn, về phía bắc Tp. Hồ Chí Minh, trữ lượng đá có lớn hơn, nhưng cự ly vận chuyển xa (Mai Anh Tuấn, 2001). Là vùng thường xuyên bị ngập nước, sau mỗi mùa mưa lũ hoặc việc xây dựng mới các công trình

đòi hỏi phải có *các công nghệ xây dựng và vật liệu xây dựng đối với hạ tầng giao thông vùng TNB cho phép thi công nhanh hơn; dễ sửa chữa, bảo trì hơn; và có thể giảm chi phí xây dựng*.

Vùng TNB là vùng đã và đang chịu ảnh hưởng nặng nề tác động của biến đổi khí hậu, nước biển dâng (Nguyễn Văn Thắng và cộng sự, 2010). Biến đổi khí hậu, nước biển dâng ảnh hưởng đến chất lượng, tuổi thọ của công trình HTGT. Theo đó, HTGT không chỉ đáp ứng các yêu cầu phát triển bền vững (hạn chế các tác động làm thay đổi dòng chảy, ảnh hưởng tới môi trường sinh thái) mà *bản thân các công trình HTGT trong vùng TNB với những yêu cầu rất cao về khả năng chống chịu, thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng*. Điều này đòi hỏi các loại vật liệu có khả năng thích ứng, chịu đựng được tác động của biến đổi khí hậu và những loại vật liệu ít tác động tới môi trường.

Với đặc trưng là vùng có nền đất yếu, thường xuyên bị ngập nước và lũ lụt,... ảnh hưởng đến chất lượng công trình. Việc khai thác và bão dưỡng các công trình giao thông của vùng TNB không chỉ đòi hỏi các kỹ thuật xây dựng mà *đòi hỏi các công nghệ cho việc quản lý, phân luồng giao thông và các công nghệ đưa ra các cảnh báo cho các phương tiện tham gia giao thông khi điều kiện thời tiết bất lợi*. Đó là các công nghệ tiên tiến như hệ thống giao thông thông minh (Intelligent Transport Systems - ITS) nhằm khai thác hiệu quả năng lực của hệ thống giao thông hiện có (tránh tình trạng tắt nghẽn giao thông và theo đó là giảm thiểu ô nhiễm môi trường) hỗ trợ cho quản lý và phân luồng giao thông (ví dụ: VOV giao thông), thu phí không dừng, các công nghệ cảnh báo thiên tai cho các phương tham gia giao thông.

Là một đồng bằng châu thổ có điều kiện tự nhiên thuận lợi cho phát triển nông nghiệp, trong thực tế cho đến nay, nông nghiệp vẫn là ngành kinh tế chủ đạo (Nguyễn Xuân Dũng và cộng sự 2011). Nói cách khác, kinh tế vùng TNB dựa vào khai thác tài nguyên và *là nền kinh tế vận tải (vật tư phục vụ sản xuất nong nghiệp và nông sản), nhu cầu vận tải lớn và hàng hóa thuộc dạng siêu trường, siêu trọng nên cần loại hạ tầng phù hợp*. Đặc điểm sản xuất nông nghiệp của vùng TNB là mang tính thị trường, sản xuất hướng tới thị trường trong nước và xuất khẩu. Những hàng xuất khẩu chính của vùng TNB là gạo, thủy hải sản và hoa quả. Với đặc thù của mô hình tăng trưởng dựa vào nông nghiệp và hướng tới thị trường (nhất là xuất khẩu nông sản, *hạ tầng giao thông vùng TNB đòi hỏi phục vụ nhu cầu vận tải và tính kết nối, nhất là tới thị trường* để tạo động lực cho sự phát triển của vùng. Không những vậy, đặc điểm của các mặt hàng thủy sản và hoa quả là dễ hỏng, nhanh hỏng và những năm gần đây, các mặt hàng này khi bán tươi sống thường có giá cao hơn nên ngoài đảm bảo tính kết nối tới thị trường, hạ tầng giao thông vùng TNB cùng đòi hỏi rút ngắn thời gian vận chuyển. Điều này không chỉ đòi hỏi chất lượng của hạ tầng giao thông và *những sự dịch chuyển về nhu cầu sử dụng các loại hạ tầng giao thông* (mặt hàng hàng thủy sản, hoa quả tươi đến thị trường và xuất khẩu muốn vận chuyển nhanh đòi hỏi sử dụng đường cao tốc và hàng không).

Vùng TNB nằm ở hạ nguồn, những năm gần đây, các nước thượng lưu sông Mêkông, đang đẩy mạnh xây dựng các đập chứa nước quy mô lớn phục vụ các nhà máy thủy điện và sản xuất – đời sống. Việc các quốc gia thượng nguồn xây dựng các đập chứa nước trên

dòng chính Mêkông ảnh hưởng tới chế độ thủy văn. Thực trạng này ảnh hưởng tới việc khai thác giao thông đường thủy cũng như thay đổi cơ cấu vận tải hàng hóa.

Không chỉ cạnh tranh, xung đột lẫn nhau về vệc sử dụng tài nguyên nước, các nước trong khu vực cũng có những động thái phát triển kinh tế - xã hội làm thay đổi địa chính chính trị, tạo ra những cơ hội lẫn thách thức đối với sự phát triển của vùng TNB. Đó là việc Campuchia xây dựng đặc khu Sihanoukville, Myanmar xây dựng dự án cảng nước sâu Dawei và trong tương lai có thể Thái Lan xây dựng kênh đào Kra… Các nước trong khu vực GMS đã và đang, sẽ triển khai các dự án kết nối hạ tầng giao thông, thúc đẩy phát triển các hành lang kinh tế, tạo thuận lợi thương mại và vận chuyển qua biên giới. Điều này đặt ra đòi hỏi hạ tầng giao thông vùng TNB không chỉ kết nối với các nước trong khu vực (về hạ tầng cứng) mà còn yêu cầu kết nối, đồng bộ và tạo thuận lợi về hạ tầng mềm (thể chế) trong khu vực.

2.1.2. Thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông vùng Tây Nam Bộ

Cho đến nay, hạ tầng giao thông vùng TNB có 4 phương thức vận tải gồm: đường bộ, đường thủy nội địa (ĐTNĐ), đường biển và đường hàng không.

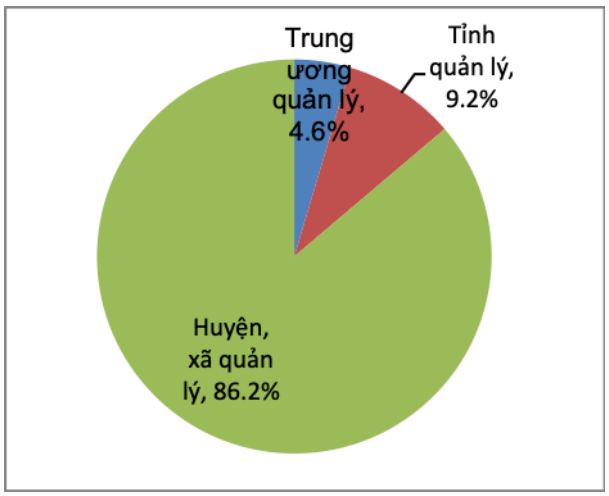
a) Hạ tầng giao thông vùng Tây Nam Bộ ngày càng cải thiện về số lượng cũng như chất lượng nhưng vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải và chất lượng chưa cao.

– Thực trạng hạ tầng giao thông đường bộ

Hạ tầng giao thông đường bộ (GTĐB) ở vùng TNB ngày càng được cải thiện cả về số lượng và chất lượng. Chiều dài đường bộ tăng từ 47.202,74 km (năm 2010) lên 53.764,8 km (năm 2016), tức tăng thêm 6.562,06 km. Mật độ đường theo diện tích đất (km/km^2) là chỉ tiêu đánh giá mức độ bao phủ của đường trên km^2, chỉ số này càng cao chứng tỏ mạng lưới đường càng dày đặc. Mật độ đường bộ theo dân số (km/1000 dân) là chỉ tiêu đánh giá mức độ phục vụ của người dân, chỉ số này càng cao chứng tỏ mức độ phục vụ đi lại của người dân càng tốt. Cùng với sự gia tăng chiều dài đường, mật độ đường bộ của vùng TNB có sự thay đổi đáng kể, tăng từ 0,96 km/km^2 (năm 2010) lên 1,3 km/km^2 (năm 2016). Mật độ đường theo dân số trong cùng giai đoạn tăng với con số tương ứng là 0,27 km/1.000 dân và 3,0 km/1.000 dân.

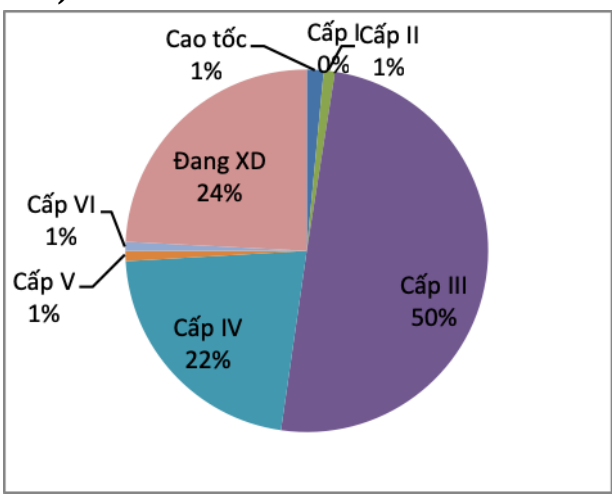
Dù đã có nhiều nỗ lực cải thiện nhưng GTĐB vùng TNB có chất lượng còn thấp. Cho đến năm 2016, toàn vùng TNB có tổng chiều dài đường bộ là 53.764,8 km, trong đó: trung ương quản lý (đường quốc lộ: QL) là 2.475,1 km; tỉnh quản lý là 4.943,9 km; huyện, xã quản lý là 46.345,8 km. Năm 2017, vùng TNB có 2.577,9 km đường do Trung ương quản lý, đường cao tốc chỉ chiếm 1,5% (tương đương 38,67 km), trong khi đó đường cấp III và cấp IV chiếm lần lượt là 49,8% và 21,8%. Về chất lượng mặt đường, đường quốc lộ ở vùng TNB hầu như đã được phủ mặt bê tông nhựa (92,5%); trong khi đó đường tỉnh còn khoảng 25% là cấp phối; đường huyện phần lớn là đường cấp phối và đất (81%), chỉ có 20% được láng nhựa là đường nội thị trấn và các đầu mối vào các thị trấn huyện (Bộ Giao thông – Vận tải, 2018a).

Hình 1: Chiều dài đường bộ chia theo cấp quản lý (năm 2016)



Nguồn: Niên giám thống kê các tỉnh TNB

Hình 2: Chiều dài đường bộ Trung ương quản lý chia theo cấp kĩ thuật (năm 2017)



Nguồn: Bộ Giao thông vận tải (2018a)

Nhìn chung, hạ tầng giao thông đường bộ vùng TNB vẫn chưa theo kịp, nếu không nói là lạc hậu, so với các xu hướng tiến bộ khoa học – công nghệ, thân thiện với môi trường. Điều này thể hiện trên một số phương diện sau đây:

Thứ nhất, hạ tầng kỹ thuật ở các tuyến đường quốc lộ, tỉnh lộ như hệ thống thu gom, thoát nước rất kém, không đáp ứng được yêu cầu tiêu thoát nước vào mùa mưa. Giao thông đô thị hầu ở vùng TBN hầu như chưa đầu tư cho hệ thống thoát nước (các cống tiêu nước) nên xảy ra ngập úng cục bộ ở nhiều nơi: chẳng hạn tình trạng ngập úng tại thành phố Tân An (tỉnh Long An) và thành phố Mỹ Tho (tỉnh Tiền Giang).[4]

Thứ hai, các công cụ phục vụ quản lý hạ tầng giao thông đường bộ vẫn còn thiếu và chủ yếu là cách quản lý thủ công, tại các tỉnh vùng TNB vẫn chậm trễ áp dụng CNTT vào quản lý hạ tầng giao thông và quản lý đô thị (giao thông đô thị) nên khó quản lý các phương tiện vận tải chở quá tải trọng, chậm trễ áp dụng hệ thống giao thông thông minh (Intelligent Transport Systems – ITS) như trạm thu phí không dừng nhằm khai thác hiệu quả năng lực của hệ thống hạ tầng giao thông hiện có hoặc để phân luồng giao thông nhằm tránh tránh tình trạng tắt nghẽn giao thông, ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến phục vụ kiểm soát tải trọng phương tiện tham gia giao thông trên các tuyến đường bộ.

Thứ ba, rà soát các quy hoạch phát triển giao thông của các tỉnh trong vùng TNB (chẳng hạn như quy hoạch giao thông của tỉnh Long An và Tiền Giang đến năm 2030 và tầm nhìn 2050) cho thấy các quy hoạch chưa tính tới việc thiết kế hạ tầng giao thông cho các phương tiện hiện đại (các loại xe tự lái) hoặc các loại phương tiện giao thông sử dụng dụng nhiên liệu sạch (xe chạy điện, năng lượng mặt trời, gió…) với các trạm sạc pin hai bên đường cho xe chạy điện.

Thứ tư, vùng TNB không chỉ là nơi khan hiếm vật liệu đá nhất so với toàn quốc mà những năm gần đây các tỉnh trong vùng cũng đang đối diện với tình trạng thiếu cát xây dựng (Chính phủ cấm khai thác cát ở các lòng sông), ví dụ như thiếu cát để xây dựng

4 Thảo luận của nhóm nghiên cứu tại Sở Xây dựng các tỉnh Long An và Tiền Giang.

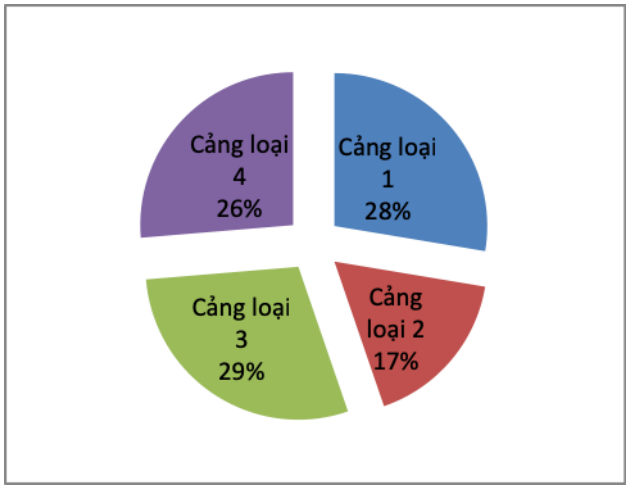
tuyến Lộ Tẻ – Rạch Sỏi (kéo theo giá cát tăng cao)[5]. Việc thiếu vật liệu xây dựng làm tăng chí phí và ảnh hưởng tới tiến độ xây dựng hạ tầng giao thông.

– Thực trạng hạ tầng giao thông đường thủy nội địa (ĐTNĐ)

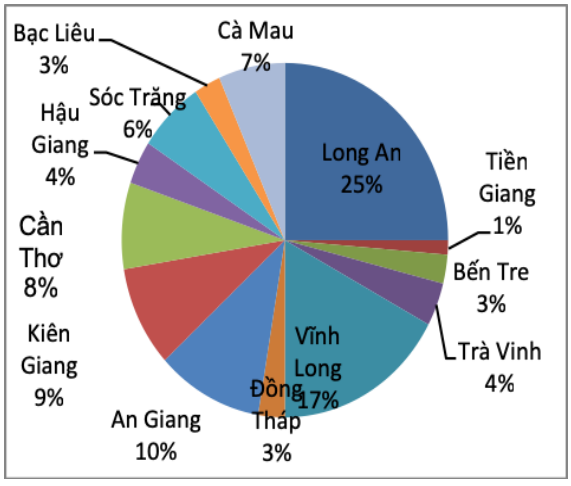
Vùng TNB có hệ thống sông ngòi, kênh rạch dày đặc với tổng dài 28.000km (chiếm 70% chiều dài đường sông của cả nước), 13.000 km có khả năng khai thác vận tải, trong đó gần 6.000 km sông kênh có khả năng vận tải bằng loại phương tiện trọng tải 50 – 100 tấn. Tính đến năm 2017, vùng TNB đã đưa vào quản lý khai thác vận tải 3.486 km đường sông: Trung ương quản lý 2800 km; còn lại do địa phương quản lý. Đối với các giao thông thủy nội địa do Trung ương quản lý, xét theo cấp kỹ thuật: cấp đặc biệt là 23,1%; cấp I: 7,8%; cấp II: 6,9%; từ cấp III trở xuống chiếm tới 56,1% (Bộ Giao thông – Vận tải, 2018a). Nhìn chung, vùng TNB có tiềm năng lớn về giao thông đường thủy nội địa để vận chuyển hàng hoá từ trung tâm sản xuất công nghiệp đến cảng cửa ngõ, nhưng tần suất và quy mô vận chuyển bị hạn chế do: (1) chưa đầu tư thỏa đáng cho việc nạo vét luồng lạch vẫn chủ yếu dựa vào điều kiện tự nhiên; (2) nhiều tuyến đường thủy nội địa không thể phát huy được do độ tĩnh không của các cầu trên tuyến chưa phù hợp.

Với mạng lưới sông ngòi dày đặc, số lượng cảng, bến ĐTNĐ khá nhiều. Theo thống kê, đến năm 2017, vùng TNB có 75 cảng thủy nội địa và hơn 200 bến thủy nội địa. Các cảng ĐTNĐ chủ yếu là các cảng xếp theo nhóm tiêu chuẩn kỹ thuật thấp (loại I: 21 cảng; loại II: 13 cảng; loại III: 22 cảng; loại IV: 20 cảng). Xét phân bố trong vùng TNB, các cảng ĐTNĐ tập trung ở các tỉnh Long An (19 cảng; chiếm 25%), Vĩnh Long (13 cảng), An Giang (8 cảng), Kiên Giang (7 cảng), Cần Thơ (6 cảng), Sóc Trăng và Cà Mau có số lượng ngang nhau (5 cảng), các tỉnh còn lại có vài ba cảng (Cục Đường thủy nội địa, 2018). Các cảng ĐTNĐ của vùng TNB còn nhiều hạn chế cả về chất lượng, quy mô năng lực hệ thống hạ tầng và trình độ công nghệ khai thác.

Hình 3: Cảng thủy nội địa vùng TNB phân theo cấp kỹ thuật (năm 2017)



Hình 4: Cảng thủy nội địa vùng TNB phân bố theo tỉnh (năm 2017)



Nguồn: Cục đường thủy nội địa Việt Nam (https://viwa.gov.vn/)

– Thực trạng hạ tầng cảng biển

5 http://baohaugiang.com.vn/kinh-te/dong-bang-song-cuu-long-dau-tu-phat-trien-ha-tang-giao-thong-55947.html

Tính đến năm 2018, vùng TNB có 9 cảng biển, trong đó: cảng loại I (phục vụ chủ yếu cho việc phát triển của cả nước hoặc liên vùng): 2 cảng; cảng loại II (phục vụ yêu cầu phát triển kinh tế – xã hội của vùng, địa phương): 7 cảng (cảng Tiền Giang, cảng Bến Tre, cảng Đồng Tháp, cảng An Giang, cảng Năm Căn – Cà Mau, cảng Kiên Giang, cảng Trà Vinh) và 1 cảng loại III (là loại cảng chuyên dùng, phục vụ chủ yếu cho hoạt động doanh nghiệp): Cảng dầu khí ngoài khơi mỏ Sông Đốc (Cà Mau).[6] Tổng lượng hàng hóa qua cảng đạt khoảng 66,5 – 71,5 triệu tấn/năm; trong đó hàng tổng hợp, container khoảng 21,7 – 26,2 triệu tấn/năm. Cảng biển trong vùng TNB có năng lực hạn chế và không xử lý được các tàu chở hàng cỡ lớn.

– Thực trạng hạ tầng cảng hàng không

Vùng TNB có 4 cảng hàng không, bao gồm: Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ và Phú Quốc, cảng hàng không nội địa Cà Mau và Rạch Giá. Sân bay Cần Thơ và Phú Quốc đạt chuẩn sân bay 4C (tiêu chuẩn của tổ chức hàng không quốc tế ICAO), đảm bảo phục vụ 24/24 giờ cho các loại máy bay A321, A320 hoặc tương đương. Sân bay Cà Mau và Rạch Giá cho phép máy bay ATR72/F70 cất hạ cánh. Theo quy hoạch phát triển hàng không, đến năm 2030, các cảng hàng không quốc tế Cần Thơ và Phú Quốc đạt tiêu chuẩn cấp 4E, các cảng hàng không nội địa Cà Mau và Rạch Giá đạt tiêu chuẩn cấp 4C.

Bảng 1: Năng lực thông qua của các sân bay ở vùng Tây Nam Bộ

Cảng HK	***Năng lực thông qua đến ngày 31/12/2011***		***Năng lực thông qua đến ngày 31/12/2017***	
	Hành khách/năm	Hàng hóa/năm (tấn)	Hành khách/năm	Hàng hóa/năm (tấn)
CHKQT Cần Thơ	3.000.000	20.000	3.000.000	20.000
CHKQT Phú Quốc	400.000	10.000	2.650.000	50.000
CHK Cà Mau	200.000	10.000	200.000	10.000
CHK Rạch Giá	250.000	10.000	250.000	10.000
Tổng	***3.850.000***	***50.000***	***6.100.000***	***90.000***

Nguồn: Bộ Giao thông vận tải (2012) và Bộ Giao thông vận tải (2018a).

b) Vấn đề thực hiện theo các quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông vùng TNB

Như vậy, vùng TNB dù có sự gia tăng về số lượng và chất lượng nhưng *so với các mục tiêu trong các quy hoạch, kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội, về hạ tầng giao thông* thì nhiều chỉ tiêu chưa đạt được hoặc chậm tiến độ so với mục tiêu, kế hoạch đặt ra. Thực trạng này thể hiện rõ khi xem xét tới một số công trình quan trọng mang tính đột phá đóng vai trò động lực phát triển kinh tế – xã hội, thu hút đầu tư nước ngoài và hội nhập quốc tế và phát triển bền vững. Theo quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế – xã hội vùng

6 Quyết định số 70/2013/QĐ-TTg ngày 19/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc công bố danh mục phân loại cảng biển Việt Nam.

đồng bằng sông Cửu Long [7], đến năm 2020, vùng TNB có đường bộ cao tốc thành phố Hồ Chí Minh – Cần Thơ, nhưng đến 2018 tuyến đường mới triển khai xây dựng đoạn Trung Lương – Mỹ Thuận. Điều này cho thấy chiều dài đường cao tốc của vùng TNB chưa đạt mục tiêu đề ra và đến năm 2018, toàn vùng chỉ có 38,67 km đường cao tốc. Tình trạng chậm tiến độ cũng diễn ra đối với dự án nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo (Tiền Giang) – tuyến cửa ngõ bằng đường thủy để vận chuyển hàng hóa đến Tp. Hồ Chí Minh và các tỉnh vùng ĐNB.

2.1.3. Năng lực vận chuyển và kết nối của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vùng trong phát triển kinh tế – xã hội

Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế – xã hội vùng đồng bằng sông Cửu Long[8] đề ra mục tiêu: *Phát triển vùng đồng bằng sông Cửu Long trở thành vùng trọng điểm quốc gia về sản xuất nông nghiệp và đánh bắt, nuôi trồng thủy sản; phát triển mạnh kinh tế biển, du lịch sinh thái cảnh quan sông nước*. Quy hoạch phát triển vùng kinh tế trọng điểm Đồng bằng sông Cửu Long (bao gồm các tỉnh, thành phố Cần Thơ, An Giang, Kiên Giang, Cà Mau)[9] xác định: Là trung tâm lớn về sản xuất lúa gạo, nuôi trồng, đánh bắt và chế biến thủy sản, đóng góp lớn vào xuất khẩu nông thủy sản của cả nước. Quy hoạch đặt ra yêu cầu đối với hệ thống kết cấu hạ tầng là phát triển đồng bộ hệ thống kết cấu hạ tầng, đặc biệt là mạng lưới giao thông để tạo sự kết nối giữa các địa phương trong vùng và vùng lân cận, tăng cường hợp tác với các nước thuộc Tiểu vùng sông Mêkông mở rộng (GMS).

Mặc dù có tiềm năng lợi thế và các định hướng quy hoạch phát triển kinh tế – xã hội nhưng việc phát triển hạ tầng giao thông vùng TNB trong thời gian qua dường như chưa theo kịp và/hoặc phục vụ định hướng phát triển cơ cấu kinh tế.

a) Hạ tầng giao thông vùng TNB thiếu tính đồng bộ, kết nối giữa các phương thức vận tải và thiếu lẫn yếu về tính kết nối nội vùng, liên vùng, tới các cửa ngõ quốc tế.

Sự yếu kém trước hết thể hiện ở việc thiếu phù hợp, đồng bộ giữa các bộ phận của HTGT; về tải trọng, kích thước giữa cầu và đường; về tải trọng, kích thước của cầu và đường với phương tiện vận tải; về tải trọng, kích thước của luồng tàu và bến cảng với tàu. Vùng TNB với đặc trưng là sông nước nên cầu đường bộ đóng vai trò quan trọng nhưng phần lớn là cầu có chiều rộng hẹp, tải trọng thấp cản trở việc đi lại của phương tiện. Vấn đề không chỉ là thiếu đồng bộ về cầu và đường bộ, không ít cầu ở vùng TNB (ví dụ cầu Măng Thít–tỉnh Vĩnh Long, cầu Nàng Hai–tỉnh Đồng Tháp) được thiết kế với tĩnh không của cầu thấp làm giới hạn quy mô hoạt động của các phương tiện vận tải thủy.

Điểm yếu của HTGT vùng TNB là tính kết nối giữa các phương thức vận tải và hệ quả là ảnh hưởng tới tính thuận lợi, tiết kiệm thời gian và chi phí vận tải hàng hóa và hành

7 Quyết định số 939/QĐ-TTg ngày 19/7/2012 về Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020.

8 Quyết định số 68/QĐ-TTg ngày 15/1/2018 của Thủ tướng về Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030 và tầm nhìn đến 2050; và Quyết định số 939/QĐ-TTg ngày 19/7/2012 về Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020.

9 Quyết định số 245/QĐ-TTg ngày 12/02/2014 của Thủ tướng về Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng kinh tế trọng điểm vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

khách. Tính kết nối yếu kém giữa các phương thức vận tải trước hết thể hiện ở chỗ vùng TNB là vùng duy nhất chưa có đường sắt để kết nối với đường bộ, các cảng biển. Kết nối GTĐB với ĐTNĐ, cảng ĐTNĐ, cảng biển vẫn thiếu và yếu. Các tuyến đường kết nối đến cảng có tiêu chuẩn kỹ thuật chưa phù hợp với vận tải container nên nhanh chóng bị xuống cấp. Nhiều tuyến quốc lộ, tỉnh lộ ở vùng TNB vẫn đang thiếu các tuyến đường xương cá để kết nối trục giao thông chính với ĐTNĐ. Chẳng hạn, tỉnh Tiền Giang nằm trên các trục giao thông – kinh tế quan trọng kết nối vùng Đông Nam Bộ với vùng TNB, nhưng các tuyến quốc lộ và tỉnh lộ trên địa bàn đang thiếu các tuyến đường xương cá để kết nối giữa đường bộ với đường thủy như QL1A nối tới sông Tiền, các cảng/bến cảng.

GTĐB vùng TNB được bố trí theo 5 tuyến trục dọc và các tuyến trục ngang. Mạng lưới GTĐB trong vùng từng bước được điều chỉnh quy hoạch, nâng cấp, xây mới theo "ô bàn cờ", bao gồm các trục dọc, ngang và hệ thống đường vành đai liên kết với nhau. Cho đến nay, GTĐB phục vụ cho kết nối nội vùng, liên vùng vẫn chưa thông suốt do thiếu cầu hoặc cầu tạm, bố trí chưa hợp lý, chưa có giao thông cắt lập thể, thiếu các công trình phụ trợ.

Các tỉnh trong vùng TNB hàng năm luân phiên tổ chức hội nghị nhằm phối hợp, liên kết về phát triển kinh tế, xây dựng HTGT và kêu gọi vốn đầu tư. Trên thực tế, không ít trục giao thông cấp tỉnh, huyện giữa các tỉnh trong vùng vẫn thiếu đồng bộ về cấp đường, tốc độ lưu thông. Chẳng hạn, tuyến đường từ huyện Hòn Đất (tỉnh Kiên Giang) kết nối với đường huyện Thoại Sơn (tỉnh An Giang), bên phía huyện Hòn Đất đường về xã Nam Thái Sơn chỉ là tuyến đường cấp xã, khó kết nối với đường cấp huyện (phía Thoại Sơn).[10]

GTĐB của vùng TNB kết nối tới các cửa ngõ quốc tế vẫn đang thiếu và yếu cả về "phần cứng" lẫn "phần mềm" (thể chế). Quốc lộ 62 đóng vai trò như tuyến đường xương cá để kết nối Quốc lộ N2 với tuyến đường xuyên Á (ở Campuchia) qua cửa khẩu quốc tế Kiến Tường (tỉnh Long An). Quốc lộ 80, thuộc tiểu hàng lang ven biển phía Nam (Bangkok – Trat – Koh Kong – Kampot – Hà Tiên – Tp. Cà Mau – Năm Căn) có vai trò kết nối vùng TNB với Campuchia và Thái Lan, tạo điều kiện cho việc đi lại và lưu thông hàng hóa trong khu vực qua cửa khẩu Hà Tiên (tỉnh Kiên Giang). Quốc lộ 91 là con đường kết nối thành phố Cần Thơ đến cửa khẩu Tịnh Biên (tỉnh An Giang) và tiếp nối với quốc lộ 2 của Campuchia trên địa phận tỉnh Tà Keo, cách Phnom Penh khoảng 110 km. Trục QL91 đóng vai trò quan trọng đối với An Giang, Cần Thơ nói riêng và vùng TNB nói chung trong phát triển kinh tế – xã hội nhờ giao thương qua các cửa khẩu và phát triển du lịch. Mặc dù đóng vai trò quan trọng về kết nối quốc tế, tạo thuận lợi thúc đẩy đầu tư, thương mại và du lịch của vùng TNB nhưng các tuyến QL62, QL80 và QL91 chủ yếu là khổ hẹp, chạy qua nhiều khu đông dân cư và thiếu các tuyến đường xương cá để liên kết nhằm hỗ trợ chuyển các hành lang giao thông thành các hành lang kinh tế.

Vùng TNB không chỉ thiếu "phần cứng" mà "phần mềm" – các thể chế kết nối đang còn nhiều vướng mắc, nhất là vận tải xuyên biên giới. Ngày 26/11/1999, chính phủ các nước Lào, Thái Lan và Việt Nam (sau đó có sự tham gia ký kết của các nước Campuchia, Trung Quốc, Myanmar) đã ký Hiệp định GMS – CBTA về tạo thuận lợi vận chuyển

10 Khảo sát của nhóm tác giả, 7/2018.

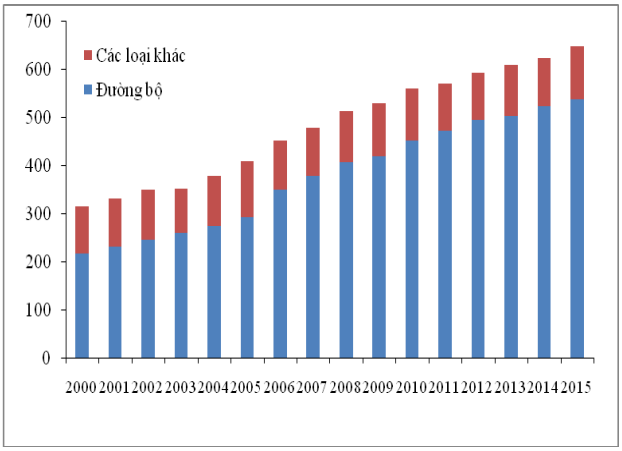
người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước. Hiệp định GMS – CBTA liên quan đến nhiều vấn đề về qua lại biên giới và áp dụng cơ chế hải quan quá cảnh "một cửa, một lần dừng" tại các cửa khẩu. Tuy nhiên, một số Phụ lục và Nghị định thư của Hiệp định vẫn chưa được phê chuẩn, giờ làm việc giữa các bên chưa đồng nhất, sự phối hợp của Biên phòng và Hải quan giữa các nước thiếu thống nhất,... gây ùn tắc, làm giảm tốc độ thông quan qua cửa khẩu.

b) Đầu tư phát triển các loại hình hạ tầng giao thông thiếu phù hợp với đặc thù, điều kiện tự nhiên và đặc điểm sản xuất của vùng Tây Nam Bộ

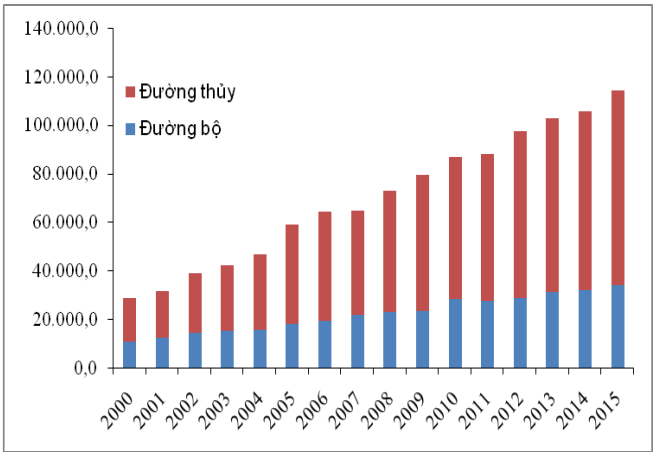
Vùng TNB với đặc thù là mạng lưới sông ngòi, kênh rạch dày đặc hay nói cách khác là có lợi thế về giao thông đường thủy. Tuy nhiên, nguồn vốn đầu tư chủ yếu tập trung cho đường bộ với 79%, hàng hải là 13%, hàng không là 7%, trong khi đường thủy nội địa là thế mạnh của vùng song chỉ chiếm 1% tổng đầu tư (*Bảng 4*). Thực trạng đầu tư thiếu hợp lý giữa các phương thức vận tải xuất phát từ những nguyên nhân cơ bản sau: *việc đầu tư cho hạ tầng giao thông trong thời gian qua chú ý tới giao thông (phục vụ nhu cầu đi lại) nhiều hơn là vận tải (nhu cầu vận tải hàng hóa, các hoạt động kinh tế). Nói cách khác, đầu tư phát triển hạ tầng (cả nước nói chung và vùng TNB nói riêng) ưu tiên cho khía cạnh xã hội (tiếp cận giao thông: tăng khả năng tiếp cận cho người dân và xóa đói giảm nghèo) hơn là khía cạnh kinh tế (vận tải: đầu tư mạng lưới giao thông ĐTNĐ, đường sắt).*

Hình 5: Vận chuyển hành khách và hàng hóa phân theo ngành vận tải ở vùng Tây Nam Bộ

Hình 5a: Vận chuyển hành khách (triệu lượt người)



Hình 5b: Vận chuyển hàng hóa (nghìn tấn)



Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2017.

Việc tập trung đầu tư cho giao thông đường bộ và xem nhẹ giao thông đường thủy dẫn tới một số hệ quả sau:

Thứ nhất, việc vận chuyển hành khách và hàng hóa của vùng TNB tạo ra áp lực lớn đối với giao thông đường bộ, vận chuyển hành khách chủ yếu là bằng chuyển bằng đường bộ chiếm 77% và đối với hàng hóa là 33,3%. Vận tải hành khách bằng đường bộ

tăng với tốc độ tăng trưởng là 6,3%/năm (cao hơn so với quy hoạch[11]: đến năm 2020 là 5,5%/năm). Khối lượng vận tải hàng hóa bằng đường bộ với tốc độ tăng trưởng là 10,9%/năm, trong khi bằng đường thủy là 8,1% (*Hình 5b*).

Thứ hai, việc tập trung đường bộ trong khi ít quan tâm tới đường thủy nội địa và cảng biển nên 80% hàng hóa xuất khẩu của vùng Tây Nam Bộ phải qua Thành phố Hồ Chí Minh hoặc cảng Cái Mép – Thị Vải, trong đó 90% phải sử dụng đường bộ và mất thêm tới 60% chi phí.

c) Việc bố trí mạng lưới giao thông đường bộ với hướng tuyến vẫn thiếu gắn kết với những nơi tập trung sản xuất, các cực tăng trưởng

Doanh nghiệp là lực lượng trung tâm của phát triển kinh tế, theo đó, HTGT cần hướng tới phục vụ doanh nhiệp để thúc đẩy phát triển sản xuất. Mặc dù vậy, việc phát triển hạ tầng giao thông đường bộ của vùng TNB chưa tương xứng với sự phát doanh nghiệp, sản xuất công nghiệp. Trong vùng TNB, thành phố Cần Thơ có số lượng doanh nghiệp lớn nhất với 5.806 doanh nghiệp (năm 2016) nhưng mật độ đường theo diện tích đất (km/km^2) thấp hơn rất nhiều so với nhiều tỉnh khác trong vùng hoặc tỉnh Long An có số lượng doanh nghiệp lớn thứ hai (5.152 doanh nghiệp) song mật độ đường chỉ xếp thứ sáu. Tỉnh Tiền Giang chỉ có 3.271 doanh nghiệp (xếp thứ 4) nhưng mật độ đường xếp thứ nhất trong vùng, cao hơn so với Cần Thơ và Long An. So sánh theo tổng giá trị sản xuất trên địa bàn (năm 2015) cho thấy: Long An lớn nhất (240,81 nghìn tỷ đồng), tiếp đến là tỉnh Kiên Giang (195,52 nghìn tỷ đồng) nhưng hai tỉnh này có mật độ đường theo diện tích thấp hơn rất nhiều so với các tỉnh (Tiền Giang, Vĩnh Long, Bến Tre, Sóc Trăng).[12] Việc phát triển GTĐB không dựa vào sự phát triển doanh nghiệp và sản xuất công nghiệp có nguy cơ gia tăng chi phí vận tải và đường sá nhanh xuống cấp do áp lực của việc vận chuyển hàng hóa.

Vùng TNB có nhiều cảng ĐTNĐ nhưng chủ yếu là cảng hàng hóa, các cảng phục vụ vận chuyển hành khách với số lượng khiêm tốn. Cả vùng có 75 cảng ĐTNĐ nhưng chỉ có 4 cảng chính phục vụ vận chuyển hành khách bằng ĐTNĐ[13]; một số bến quy mô nhỏ, lượng tàu thuyền và khách qua lại không đáng kể. Các cảng hành khách hiện nay thiếu đồng bộ, thiếu các công trình phụ trợ như trạm nghỉ, điểm trung chuyển....

Trong số 71 cảng hàng hóa ở vùng TNB, các cảng phục vụ cho việc bốc dỡ, vận chuyển vật liệu xây dựng chiếm tới 14 cảng, trong khi đó dù có tới 46 cảng hàng hóa nhưng các khảo sát từ các doanh nghiệp cho thấy so với nhu cầu vẫn thiếu cảng cho các loại hàng nông sản (trái cây, thủy sản,...), nhất là thiếu cảng hàng hóa bốc xếp container (phục vụ cho xuất khẩu) – các tuyến ĐTNĐ cho tàu có trọng tải lớn.

Như vậy, qua phân tích thực trạng kết cấu HTGT vùng TNB có thể rút ra một số nhận xét: việc đầu tư cho HTGT trong thời gian qua mới chỉ chú ý tới giao thông (phục vụ nhu cầu đi lại), chưa chú trọng nhiều tới vận tải (vận tải hàng hóa, các hoạt động kinh tế) và

11 Quyết định số 11/2012/QĐ-TTg ngày 10/2/2012 về quy hoạch hạ tầng giao thông vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long.

12 Tính toán của nhóm tác giả từ số liệu điều tra doanh nghiệp (Tổng cục Thống kê).

13 Cảng thủy nội địa hành khách Nhà hàng khách sạn Ninh Kiều; Cảng hành khách du lịch Ninh Kiều; Cảng thủy nội địa Rạch Giá; cảng hành khách Châu Đốc.

yếu kém trong việc phân bổ nguồn lực phát triển HTGT, nhất là đối với GTĐB. Với cách thức phát triển HTGT vùng TNB như thời gian qua có nguy cơ ảnh hưởng tới sự phát triển bền vững.

2.2. Ảnh hưởng của kết cấu hạ tầng giao thông với phát triển của vùng

2.2.1. Những tác động trên phương diện kinh tế

Chi phí vận tải là một trong những thức đo để đánh giá thực trạng về số lượng, chất lượng lẫn cách thức đầu tư phát triển HTGT. Tính toán từ số liệu điều tra doanh nghiệp giai đoạn 2011 – 2016 cho thấy trong tỷ trọng chi phí vận tải trong tổng chi phí kinh doanh của doanh nghiệp giảm nhẹ năm 2016 so với năm 2011 ở tất cả các tỉnh trong vùng TNB (*Bảng 2*).

Trong các tỉnh vùng TNB, tỷ trọng chi phí vận tải trong tổng chi phí kinh doanh, năm 2016, cao nhất là tỉnh An Giang (4,2%). Trong giai đoạn 2011 – 2016, tỷ trọng chi phí vận tải trong tổng chi phí kinh doanh giảm nhiều nhất là ở tỉnh Bến Tre, tiếp theo là tỉnh Long An, thành phố Cần Thơ, ...

Mặc dù tỷ trọng chi phí vận tải trong tổng chi phí kinh doanh ở các tỉnh vùng TNB có xu hướng giảm nhưng vẫn còn cao và giảm chậm hơn so với mặt bằng chung của cả nước (năm 2011 là 0,04% và năm 2016 là 0,03%).

Bảng 2: Chi phí vận tải của doanh nghiệp vùng Tây Nam Bộ (%)

Năm	Long An	Tien Giang	Ben Tre	Tra Vinh	Vinh Long	Dong Thap	An Giang	Kien Giang	Can Tho	Hau Giang	Soc Trang	Bac Lieu	Ca Mau
2011	4,30	1,70	5,90	4,10	2,60	2,20	2,10	2,60	2,90	1,90	2,60	2,00	2,10
2012	3,10	1,10	2,70	3,00	17,30	2,30	25,80	1,20	2,30	4,90	2,70	0,90	1,80
2013	3,20	1,50	2,60	5,90	4,50	2,00	5,80	1,30	1,90	9,70	4,20	1,30	1,20
2014	3,20	6,30	1,80	7,20	3,00	1,20	4,00	2,50	29,20	1,30	3,10	3,00	1,10
2015	2,20	1,40	1,50	3,80	1,70	1,00	4,20	1,50	1,20	2,30	1,30	3,00	1,00

Nguồn: Tính toán của nhóm tác giả từ Điều tra doanh nghiệp (Tổng cục Thống kê)

Tỷ trọng chi phí vận tải trong tổng chi phí kinh doanh của doanh nghiệp ở TNB có xu hướng giảm xuống là do sự cải thiện cả về số lượng và chất lượng của HTGT của các tỉnh trong vùng. Sự cải thiện HTGT góp phần giảm chi phí vận tải cho các doanh nghiệp.

Việc giảm chi phí vận tải của doanh nghiệp trong vùng TNB là do thay đổi cơ cấu vận tải theo khối lượng vận chuyển. Việc vận chuyển hàng hóa đang chuyển dần từ vận tải đường bộ sang đường thủy và các loại hình vận tải khác, giảm từ 31,8% (năm 2008) xuống còn 30,1% (năm 2015) (*Hình 5*). Việc giảm vận tải bằng đường bộ góp phần giảm chi phí vận tải của doanh nghiệp là bởi vận tải bằng đường bộ thường có chi phí vận tải cao hơn so với các phương thức vận tải khác. Theo Blancas và El–Hifnawi (2014), chi phí vận tải đường bộ, trên một tấn hàng cao hơn với vận tải đường sắt, đường thủy và đường biển lần lượt là 2,6 lần; 3 lần và 10 lần. Việc vận chuyển một tấn hàng từ vùng

TNB vận chuyển bằng đường thủy về các cảng Tp. Hồ Chí Minh để xuất khẩu có chi phí rẻ hơn khoảng 10 – 60% so với vận tải bằng đường bộ.

So sánh giữa các tỉnh vùng TNB cho thấy tỉnh nào có mật độ đường theo diện tích đất cao hơn và tăng nhanh thì chi phí vận tải của doanh nghiệp có xu hướng giảm nhanh hơn. Điểm thứ hai để giải thích cho chi phí vận tải của các doanh nghiệp giảm nhanh hay chậm giữa các tỉnh trong vùng TNB là đầu tư cho việc cải tạo hệ thống GTĐT.

Chi phí vận tải trong trong tổng chi phí kinh doanh của doanh nghiệp ở TNB vẫn giảm chậm và ở mức cao so với mặt bằng chung của cả nước là do các nguyên nhân sau:

i) Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ chỉ chiếm khoảng 33,3% tổng khối lượng vận chuyển ở vùng TNB. Vận tải đường bộ có tổng khối lượng vận chuyển thấp hơn so với vận tải đường thủy nhưng quãng đường vận chuyển bằng đường bộ dài hơn. Vận chuyển bằng đường thủy của vùng TNB chủ yếu trong nội vùng, vùng Đông Nam Bộ và sang Campuchia. Trong khi đó, vận tải đường bộ có thể vận tải hàng hóa theo trục Bắc – Nam, vận tải liên tỉnh.

ii) Kết nối giữa các phương thức vận tải đang là nút thắt ảnh hưởng đến năng lực của cả hệ thống giao thông vận tải nên hàng hóa phải bốc dỡ nhiều lần đẩy chi phí lên cao. Việc thiếu mạng lưới đường bộ cao tốc, khổ đường hẹp ảnh hưởng tới thời gian vận chuyển, chi phí vận tải của vùng TNB.

ii) Mạng lưới các cảng, bến bãi phân tán manh mún và sự thiếu đồng bộ giữa quy mô bến cảng và luồng vào cảng, nhiều bến cảng thiếu hệ thống kho bãi... buộc doanh nghiệp phải bốc dỡ hàng nhiều lần. Tình trạng luồng tuyến giao thông nội địa không đồng cấp và phần lớn trang thiết bị bốc xếp hàng hóa chưa được đầu tư hiện đại hóa hoặc hiện đại hóa nhưng chưa đồng bộ nên năng lực bốc dỡ hàng hóa thấp. Giá cước vận tải ĐTNĐ thấp hơn so với vận tải đường bộ nhưng trên nhiều tuyến vận tải, chi phí xếp dỡ chiếm tới 35 – 40% tổng chi phí cho vận tải trọn gói.

Những yếu kém về HTGT và chi phí vận tải cao ảnh hưởng tới môi trường kinh doanh, thu hút đầu tư. Vùng TNB vẫn là vùng trũng về thu hút đầu tư và phát triển doanh nghiệp. Cho đến năm 2015, toàn vùng TNB chỉ có 33.607 doanh nghiệp (chiếm 7,5% tổng số doanh nghiệp cả nước), thấp hơn rất nhiều so với vùng Bắc Trung bộ và duyên hải miền Trung (58.223 doanh nghiệp) chứ chưa nói đến việc so sánh với vùng Đồng bằng Sông Hồng và vùng Đông Nam Bộ. Việc thu hút FDI vào vùng TNB đến nay vẫn còn khá khiếm tốn, đến ngày 31/12/2017, vùng TNB chỉ có 1.426,0 dự án (chiếm 5,7% tổng dự án) và 20.085,0 triệu USD (chiếm 6,3%) (Tổng cục Thống kê, 2017).

2.2.2. Những tác động trên phương diện xã hội

Tiếp cận tới hạ tầng giao thông và đóng góp vào thay đổi phúc lợi của người dân[14]

Việc tiếp cận tới HTGT của người dân vùng TNB ngày càng được cải thiện. Tỷ lệ xã có đường ô tô đến trung tâm xã đã tăng từ mức 84,7% (năm 2004) lên 95,4% (năm 2014). Thời gian có thể sử dụng trong năm (số tháng) của đường giao thông phản ánh về điều kiện, chất lượng của HTGT. Tỷ lệ thôn/ấp có đường ô tô sử dụng được cả 12 tháng trong năm đạt 75,6% (năm 2014) so với mức 62,5% (năm 2002). Những chuyển biến này góp

14 Các số liệu phần này được nhóm tác giả tính toán từ Điều tra mức sống dân cư (Tổng cục Thống kê).

phần tạo thuận lợi cho các hoạt động kinh tế – xã hội của người dân theo các thời vụ trong năm. Tuy vậy, chất lượng đường ở các thôn/ấp của vùng TNB chưa đáp ứng được các yêu cầu phục vụ phát triển kinh tế – xã hội, sản xuất nông nghiệp.

Tỷ lệ thôn/ấp có đường thuỷ là phương tiện giao thông quan trọng có xu hướng giảm dần từ 67,6% (năm 2002) xuống 49,5% (năm 2014). Tương tự, tỷ lệ thôn/ấp có đường thuỷ đi qua thôn/ấp cũng có xu hướng giảm xuống. Điều này phản ánh sự phụ thuộc hay khai thác các lợi thế về GTĐT như là phương tiện giao thông ở nhiều thôn/ấp ở vùng TNB đang giảm xuống.

Việc có HTGT mới chỉ là một khía cạnh của vấn đề, khoảng cách và thời gian từ nơi người dân sinh sống, làm việc tới các cơ sở hạ tầng, dịch vụ thiết yếu khác là rất quan trọng bởi nó ảnh hưởng tới hoạt động kinh tế và cải thiện phúc lợi. Trong vòng hơn 10 năm (2004 – 2016), ở vùng TNB hầu như không có sự thay đổi về khoảng cách trung bình từ thôn/ấp đến các cơ sở hạ tầng thiết yếu của người dân. Khoảng cách trung bình từ xã tới các địa điểm người dân của xã đến bán sản phẩm nông nghiệp tuy có giảm nhưng vẫn ở mức khá cao (từ 5,6 km năm 2004 xuống 2,79 km năm 2014). Khoảng cách từ thôn/ấp đến các cơ sở hạ tầng thiết yếu thay đổi còn phụ thuộc vào sự phát triển của các hạ tầng khác chứ không chỉ từ phía HTGT. Vấn đề cần bàn tới là sự thuận tiện và thời gian để người dân đi lại. Có một số nơi, dù khoảng cách từ thôn/ấp đến trụ sở UBND xã vẫn như vậy nhưng tốn nhiều thời gian để đi lại mà nguyên nhân chủ yếu là việc xây dựng HTGT (đường bộ) chắn ngang đường đi lại của người dân.

Tiếp cận HTGT không chỉ là tiếp cận tới hạ tầng mà còn bao gồm cả dịch vụ giao thông. Đối với vùng TNB, tỷ lệ thôn/ấp có tuyến xe/ tàu/ thuyền chở khách đi qua đang có xu hướng giảm xuống từ mức 73,9% (năm 2002) xuống 58,9% (năm 2014). Đối với giao thông đường thủy, tỷ lệ thôn/ấp có tàu/thuyền chở khách đi qua giảm xuống do các cảng, bến bãi trên các tuyến ĐTNĐ phục vụ chở hành khách ngày càng giảm xuống.

Bảng 3: Xu hướng về tiếp cận hạ tầng giao thông và tỷ lệ đi học chung ở vùng TNB

Năm	Tỷ lệ xã có đường ô tô đến UBND xã	Tỷ lệ thôn/ấp có đường ô tô đến thôn/ấp sử dụng được trong cả năm	Tỷ lệ đi học chung	
			Trung học cơ sở	Trung học phổ thông
2006	85,7	59,9	86,8	55,7
2008	87,7	62,0	89,1	58,6
2010	91,9	66,0	83,5	57,7
2012	94,3	73,0	83,5	57,1
2014	95,4	75,6	89,2	60,7

Nguồn: Điều tra mức sống dân cư (Tổng cục Thống kê).

Mức sống của người dân khá lên là do đóng góp của nhiều yếu tố trong đó có những đóng góp do sự thay đổi về cơ sở hạ tầng. Tỷ lệ xã có mức sống khá lên do thay đổi về cơ

sở hạ tầng, năm 2004 so với năm 1999 và năm 2014 so với năm 2009, ở vùng TNB lần lượt là 72,6% và 69,3%. Các số liệu này cho thấy đối với vùng TNB, tỷ lệ xã có mức sống khá lên do thay đổi về cơ sở hạ tầng cao hơn so với các thay đổi khác. Điều này thể hiện vai trò quan trọng của cơ sở hạ tầng đối với vùng TNB.

Do vai trò quan trọng của HTGT, việc tiếp cận loại hạ tầng này có đóng góp vào cải thiện khả năng tiếp cận tới giáo dục. Trong giai đoạn 2006 – 2014, cùng với sự cải thiện về việc tiếp cận tới HTGT (tỷ lệ xã có đường ô tô đến UBND xã và tỷ lệ thôn/ ấp có đường ô tô sử dụng được trong cả năm) việc tiếp cận tới giáo dục (tỷ lệ đi học chung ở bậc phổ thông) ở vùng TNB cũng có xu hướng gia tăng (*Bảng 3*). Mật độ đường theo dân số (km/1000 dân) phản ánh mức độ phục vụ đi lại của người dân, so sánh giữa các tỉnh trong vùng TNB cho thấy việc tiếp cận HTGT tốt hơn có khả năng dẫn đến tiếp cận tốt hơn đối với giáo dục. Vai trò của tiếp cận HTGT đối với tiếp cận giáo dục có thể là do tạo điều kiện cho học sinh thuận lợi trong việc đi lại hay đóng góp vào cải thiện cải thiện thu nhập qua đó thúc đẩy tiếp cận giáo dục.

2.2.3. Tác động trên phương diện tai nạn giao thông và bảo vệ môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu

Sự gia tăng dân số, các hoạt động kinh tế và sự gia tăng các phương tiện giao thông đang gia tăng áp lực lên hạ tầng giao thông. Mật độ giao thông vận tải hàng khách và hàng hóa trên nhiều tuyến giao thông (chẳng hạn: QL1, QL30, QL80, QL90,…) ở vùng TNB đang ở mức quá tải. Việc thiết kế HTGT thiếu phù hợp gây nên tình trạng thiếu an toàn trong khai thác, vận hành. Hơn nữa, chú trọng đầu tư vào GTĐB và xem nhẹ GTĐT tạo gánh nặng về vận tải đối với chính GTĐB, góp phần gây ra ùn tắc, tai nạn giao thông (TNGT) và ô nhiễm môi trường.

Trong giai đoạn 2012 – 2017, TNGT ở vùng TNB có xu hướng giảm xuống theo cả 3 tiêu chí (số vụ TNGT, số người chết và số người bị thương), trong năm 2017, cả vùng có 2.435 vụ TNGT và 1.701 người chết vì TNGT. Mặc dù vậy, số vụ TNGT/100.000 dân và số vụ TNGT/10.000 phương tiện trong giai đoạn này vẫn ở mức cao so với cả nước, trong năm 2017, các con số tương ứng là 23,5 vụ (cả nước là 9,08 vụ) và 3,81 vụ (Ủy ban ATGT quốc gia, 2017).

Về ô nhiễm môi trường, tại một số tuyến đường giao thông ở các đô thị như Cần Thơ, Mỹ Tho, Long Xuyên, Cà Mau, Tân An, Sóc Trăng,.... nồng độ NO_2 trung bình năm đều dưới mức cho phép, nhưng trong giai đoạn 2012 – 2016, có xu hướng gia tăng (Bộ Tài nguyên và Môi trường, 2017). Thực trạng này do nhiều nguyên nhân như các phương tiện tham gia giao thông ngày càng tăng nhưng HTGT không đáp ứng kịp. Vấn đề đường hẹp, nhiều giao cắt, chất lượng đường kém, phân luồng hạn chế, luôn phải thay đổi tốc độ, dừng lâu gây nên lượng khí độc hại. Việc vận tải hành khách và vận tải hàng hóa (theo chiều dài) ở vùng TNB chủ yếu là đường bộ, hay nói cách khác là dựa vào phương thức vận tải phát thải CO_2. Các nghiên cứu đã chỉ ra vận tải đường thủy sẽ ít khí thải hơn so với đường bộ (Blancas và El–Hifnawi, 2014).

Rà soát các quy hoạch phát triển giao thông và thực tiễn HTGT của các tỉnh trong vùng TNB cho thấy ở một số tỉnh đã lồng ghép, tính tới nhưng chưa đề cập tới cách xây dựng như thế nào (những giải pháp cụ thể, có tính khả thi) để thích ứng với biến đổi khí

hậu, nước biển dâng. Vùng TNB với đặc trưng là sông nước, kênh rạch; tại một số nơi trong vùng, việc xây dựng và cách thức xây dựng HTGT cũng như phụ thuộc vào GTĐB làm thay đổi dòng chảy, làm thay đổi môi trường sinh thái. Nhiều vùng đất ở Kiên Giang, Cà Mau, vốn là những vùng sản xuất lúa gạo, đã phải chuyển đổi mục đích sử dụng đất sang nuôi trồng thủy sản do đất đai bị nhiễm mặn và không được tự nhiên rửa chua, bổ sung dinh dưỡng cho đất.

2.3. Thu hút và đầu tư phát triển kếu cấu hạ tầng giao thông vùng Tây Nam Bộ

2.3.1. Thực trạng đầu tư phát triển hạ tầng giao thông

Về đầu tư giữa các loại hạ tầng giao thông: Đồng bằng sông Cửu Long, một vùng đất trẻ với nhiều kênh rạch, được biết đến với những đặc trưng như nền đất yếu, mùa nước nổi. Việc đầu tư phát triển mạng giao thông đường bộ sẽ tốn kém, cả về chi phí đầu tư ban đầu và chi phí vận hành bảo dưỡng, so với phát triển mạng giao thông đường sông. Vùng Đồng bằng sông Cửu Long là vùng trọng điểm sản xuất lương thực, thủy sản, hoa quả của cả nước, góp phần quan trọng vào an ninh lương thực quốc gia, đóng góp lớn vào xuất khẩu nông, thủy sản của cả nước. Nói cách khác, đặc điểm *nền kinh tế của vùng Tây Nam Bộ là nền kinh tế vận tải, nhu cầu vận tải lớn và hàng hóa thuộc dạng siêu trường, siêu trọng nên cần loại hạ tầng phù hợp.*

Tuy nhiên, vùng Tây Nam Bộ đối mặt với thách thức cân đối giữa phát triển hạ tầng giao thông đường bộ với hạ tầng giao thông đường thủy nội địa để khai thác lợi thế vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng với giá rẻ dựa trên các con sông, các con kênh do thiên nhiên ban tặng. Trong giai đoạn 2010 – 2016, vùng TNB đã đầu tư hoàn thành khoảng 46 dự án (trong đó riêng đường bộ là 39 dự án) với tổng mức đầu tư khoảng 76.462 tỷ đồng, trong đó nguồn vốn đầu tư chủ yếu tập trung cho đường bộ với 79%, hàng hải là 13%, hàng không là 7%, trong khi đường thủy nội địa là thế mạnh của vùng song chỉ chiếm 1% tổng đầu tư. Ngoài các dự án đã hoàn thành, hiện nay trong vùng TNB đang triển khai 20 dự án với tổng mức đầu tư khoảng 72.301 tỷ đồng, trong đó các dự án giao thông đường bộ (20 dự án) chiếm tới 66.201 tỷ đồng (tương đương 92%).

Bảng 4: Vốn đầu tư hạ tầng giao thông vùng TNB chia theo ngành

Chuyên ngành	***Giai đoạn 2010 – 2016***		***Giai đoạn 2016 – 2020***		
	Vốn đầu tư (tỷ đồng)	Tỷ lệ (%)	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Vốn đầu tư (tỷ đồng)	Tỷ lệ (%)
Đường bộ	60.404,96	79,0	73.033	61.458	67,11
Đường biển	9.940,06	13,0	18.006	18.006	19,66
ĐTNĐ	764,62	1,0	11.827	10.347	11,30
Hàng không	5.352,34	7,0	1.770	1.770	1,93
Tổng	**76.461,98**	**100,0**	**104.636**	**91.581**	**100,0**

Nguồn: Bộ Giao thông – Vận tải (2018b).

Việc tập trung đầu tư cho đường bộ so với đường thủy cũng được thể hiện ở các địa phương trong vùng TNB. Tỉnh Long An, xét các công trình thuộc địa phương quản lý,

cho thấy hàng năm đầu tư cho giao thông đường bộ khoảng 500 tỷ đồng, trong khi đầu tư cho giao thông ĐTNĐ chỉ 1,2 tỷ đồng (Sở GTVT tỉnh Long An, 2018). Tình trạng cũng diễn ra tương tự ở Kiên Giang, đầu tư cho giao thông đường bộ chiếm tới 80,5% tổng đầu tư hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh (Sở GTVT tỉnh Kiên Giang, 2018).

Hạ tầng giao thông đường bộ đang gánh chịu một áp lực và trọng tải lớn về vận chuyển hành khách và hàng hóa. Hơn nữa, với đặc thù của vùng Tây Nam Bộ, suất đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ lớn hơn 30% so với mức trung bình, để xử lý nền đất yếu; chi phí bảo dưỡng đường bộ cao hơn do ảnh hưởng của mùa nước nổi. Trong khi, việc đầu tư cho hạ tầng giao thông đường bộ ở vùng Tây Nam Bộ lại ưu tiên vào đầu tư xây dựng mới hơn là cho công tác bảo dưỡng (Đặng Trung Thành, 2012). Hệ quả là ảnh hưởng tới chất lượng hạ tầng giao thông, gây tốn kém để nâng cấp hoặc đầu tư các tuyến giao thông mới.

Trong khi đầu tư cho đường thủy với tỷ lệ thấp, việc đầu tư trong lĩnh vực này chủ yếu là cho đầu tư mới (hệ thống biển báo, quan sát...), ít quan tâm tới duy tu và nạo vét luồng lạch.

2.3.2. Sự tham gia của khu vực doanh nghiệp tư nhân trong và ngoài nước

Giống như thực trạng của cả nước, trong giai đoạn vừa qua, đầu tư cho hạ tầng giao thông ở vùng TNB chủ yếu là từ nguồn ngân sách và nguồn ODA, sự tham gia của khu vực tư nhân còn thấp và chuyển biến chậm. Trong giai đoạn 2010 – 2016, nguồn vốn đầu tư chủ yếu từ trái phiếu chính phủ (47%) và ngân sách nhà nước (19%); các nguồn vốn đầu tư ngoài ngân sách chiếm tỷ lệ còn thấp (chưa đến 15%) (*Bảng 5*).

Bảng 5: Đầu tư hạ tầng giao thông vùng TNB qua các giai đoạn chia theo nguồn vốn

Giai đoạn 2010 – 2016			Giai đoạn 2016 – 2020		
Nguồn vốn	Vốn đầu tư (tỷ đồng)	Tỷ lệ (%)	***Nguồn vốn***	Vốn đầu tư (tỷ đồng)	Tỷ lệ (%)
NSNN	14.652,12	19,2	Nguồn vốn Nhà nước: *TTCP và NSNN*	28.012	31,0
TPCP	36.263,69	47,4			
ODA	14.297,77	18,7	Nguồn vốn ODA	30.183	33,0
BOT	7.282,40	9,5	Nguồn vốn xã hội hóa: *BOT, BT và PPP*	33.386	36,0
XHH	3.966,00	5,2			
Tổng	**76.461,98**	**100,0**	**Tổng**	**91.581**	**100,0**

Nguồn: Bộ Giao thông – Vận tải (2018b)

Trong thời gian qua Nhà nước chú trọng xã hội hóa đầu tư và việc đầu tư vào hạ tầng giao thông đường bộ thuận lợi hơn về thu hồi vốn cho nhà đầu tư so với đường thủy. Đây là lý do nguồn vốn đầu tư vào hạ tầng giao thông đường bộ cao hơn so với đường thủy nội địa. Vì lý do này, trong giai đoạn tới, *việc đầu tư vào hạ tầng giao thông cần phân định chức năng: hạ tầng giao thông đường thủy khó thu hồi vốn đầu tư nên nhà nước đầu tư tham gia đầu tư nhiều hơn (so với tư nhân và đầu tư của nhà nước vào đường thủy nhiều hơn so với đường bộ), lĩnh vực hạ tầng giao thông đường bộ có khả năng thu hồi*

vốn thì khu vực tư nhân tham gia. Hơn nữa, việc thu hút vốn khu vực tư nhân đầu tư vào hạ tầng giao thông ĐTNĐ cũng cần vốn mồi từ phía nhà nước.

Bảng 6: Các nguồn vốn đầu theo theo các loại hạ tầng giao thông ở vùng TNB, giai đoạn 2016 – 2020

	Đường bộ		***Đường biển***		***ĐTNĐ***		***Hàng không***		VĐT (tỷ đồng)
	VĐT(tỷ đồng)	Tỷ lệ (%)	VĐT(tỷ đồng)	Tỷ lệ (%)	VĐT(tỷ đồng)	Tỷ lệ (%)	VĐT(tỷ đồng)	Tỷ lệ (%)	
Nhà nước	24.990	40,7	1.092	6,1	1.770	17,1	160	9,0	***28.012***
ODA	23.621	38,4		0,0	6.562	63,4			***30.183***
XHH	12.847	20,9	16.914	93,9	2.015	19,5	1.610	91,0	***33.386***
Tổng	***61.458***	***100,0***	***18.006***	***100,0***	***10.347***	***100,0***	***1.770***	***100,0***	**91.581**

Nguồn: Bộ Giao thông – Vận tải (2018b)

Đầu tư của khu vực tư nhân chủ yếu vào hạ tầng giao thông đường bộ. Nguồn vốn ngoài ngân sách chủ yếu tập trung tại các dự án BOT đường bộ (10%) và các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng hàng không (5%) do Tổng công ty hàng không Việt Nam và Tổng công ty quản lý bay đầu tư. Đối với khu vực tư nhân, sự tham gia vào lĩnh vực giao thông đường bộ lại chủ yếu là từ các nhà đầu tư trong nước, trong khi đó chưa hấp dẫn các nhà đầu tư FDI.

2.3.3. Những vấn đề huy động và sử dụng các nguồn lực phát triển hạ tầng giao thông

a) Huy động vốn xây dựng hạ tầng giao thông

Việc huy động vốn của khu vực tư nhân chủ yếu là thông qua các dự án BOT. Vấn đề nổi cộm nhất của các dự án BOT giao thông hiện nay là về mức thu phí, tổng mức đầu tư và thời gian thu phí hoàn vốn của nhiều dự án BOT. Vấn đề đặt các trạm thu phí và khoảng cách giữa các trạm thu phí trên các tuyến đường cũng là vấn đề nhiều bất cập hiện nay, điển hình như trạm thu phí BOT Cai Lạy (tỉnh Tiền Giang).

Bên cạnh đó, không ít dự án BOT giao thông xảy ra tình trạng nguồn vốn nhà đầu tư bỏ ra để làm dự án với đa phần vốn đầu tư đi vay ngân hàng và vốn tự có của nhà đầu tư chỉ chiếm một phần rất nhỏ, nói cách khác là tình trạng "tay không bắt giặc".[15]

Xung đột giữa phát triển hạ tầng giao thông với phát triển các ngành kinh tế khác từ góc nhìn huy động nguồn vốn phát triển hạ tầng giao thông khi đặt các trạm thu phí dày đặc (để thu hồi vốn cho nhà đầu tư) ảnh hưởng tới chi phí vận tải và khả năng cạnh tranh của các ngành kinh tế khác; không những vậy, việc đặt trạm thu phí dày đặc còn gây nên tình trạng ắch tắc giao thông.

b) Phân bổ, sử dụng vốn xây dựng hạ tầng giao thông

15 Báo cáo số 197/BC-UBTVQH14 ngày 21/10/2017 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về Kết quả giám sát "việc thực hiện chính sách, pháp luật về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng xây dựng – kinh doanh – chuyển giao (BOT)".

Phạm Sỹ Liêm (2010) chỉ ra những hạn chế của đầu tư phát triển hạ tầng cơ sở Việt Nam và có lẽ đối với vùng TNB cũng không tránh khỏi tình trạng đó là những hạn chế như thiếu những đánh giá đầy đủ về tính cấp thiết, tính hợp lý, hợp thời gian cũng như hiệu quả kinh tế xã hội của các dự án, và đặc biệt là thiếu thứ tự ưu tiên trong bối cảnh nguồn lực hạn chế. Nguyễn Quang Thái (2010) đã chỉ rõ sự thiếu hiệu quả trong đầu tư cơ sở hạ tầng, tính phân mảng và những vấn đề liên quan đến năng lực quản lý hạ tầng. Hơn nữa, với việc ngân sách là của chung, ai nhanh tay thì được nhiều, không ít địa phương đã cố gắng "xin" đầu tư cho địa phương mình, trong khi đó không tính đến hiệu quả và lợi thế của địa phương mình theo nguyên tắc thị trường nên khi đưa vào khai thác sử dụng, hiệu suất đạt được không cao.

2.4. Chính sách phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vùng

2.4.1. Chính sách tổng thể về phát triển kết cấu hạ tầng

Hạ tầng giao thông của Việt Nam chịu sự điều chỉnh của một hệ thống phức tạp các chiến lược và quy hoạch, bao gồm: (1) quy hoạch phát triển kinh tế – xã hội; (2) chiến lược và quy hoạch phát triển giao thông vận tải; (3) hệ thống chiến lược và quy hoạch phát triển từng lĩnh vực giao thông như đường bộ, đường thủy nội địa, hàng hải, đường sắt hay đường hàng không.

Tuy nhiên, trong thời gian qua, các quy hoạch về hạ tầng giao thông đã và đang thực hiện đã bộc lộ nhiều bất cập, hạn chế và là một trong những nguyên nhân dẫn đến yếu kém trong phát triển hạ tầng giao thông:

– Thiếu các quy hoạch chi tiết

Chính phủ đã phê duyệt quy hoạch phát triển kinh tế – xã hội và quy hoạch giao thông vùng đồng bằng sông Cửu Long.[16] Cho đến nay, nhiều quy hoạch đã được lập cho thời kỳ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2025 (hoặc 2030).

Các tỉnh trong vùng TNB đã có quy hoạch phát triển kinh tế – xã hội, nhưng đến nay nhiều tỉnh vẫn chưa có các quy hoạch hạ tầng giao thông, nhất là quy hoạch giao thông đường thủy nội địa, để làm định hướng phát triển (Đặng Trung Thành, 2012).

– Quy hoạch chưa phù hợp với thực tiễn, tính dự báo chưa cao

Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030, chỉ trong vòng 10 năm thay đổi, điều chỉnh chiến lược tới 3 lần.[17] Điều này thể hiện tính thiếu ổn định trong các định hướng phát triển và hạn chế về năng lực dự báo. Do tính dự báo kém mà kết cấu hạ tầng giao thông thường bị lỗi thời sau một thời gian đưa vào khai thác.

Một trong những yếu kém của hạ tầng cơ sở là sự thiếu đồng bộ trong quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông, cảng biển, cảng hàng không (Nguyễn Xuân Thành, 2010). Nói chính xác hơn, theo tác giả, việc xây dựng quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông *chưa dự báo được các yêu cầu phát triển kinh tế–xã hội của từng địa phương, các vùng, miền trên cả nước*. Đây là nguyên nhân khiến yêu cầu phát triển của doanh nghiệp ở các

16 - *Quyết định 344/2005/QĐ-TTg* về phương hướng, nhiệm vụ và kế hoạch phát triển giao thông vận tải vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2010 và định hướng đến 2020.
- *Quyết định số 11/2012/QĐ-TTg* về Phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030

17 Quyết định số 206/2004/QĐ-TTg ngày 10 tháng 12 năm 2004; Quyết định 35/2009/QĐ-TTg ngày 03 tháng 3 năm 2009; Quyết định 355/QĐ-TTg ngày 25 tháng 2 năm 2013.

địa phương, đặc biệt là các doanh nghiệp ở trong các khu công nghiệp, khu kinh tế hay khu công nghệ cao, khó được đáp ứng.

Thay vì đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng dựa trên dự báo nhu cầu sử dụng hạ tầng của nền kinh tế, nhất là của doanh nghiệp trong tương lai, lịch sử đầu tư dựa chủ yếu vào kết quả tăng trưởng trong quá khứ. Nguyên nhân sâu xa là do chủ yếu đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng phụ thuộc chặt chẽ với nguồn ngân sách nhà nước và do đó phụ thuộc vào thu ngân sách.

Do tính dự báo chưa cao nên việc thiết kế các tiêu chuẩn, định mức xây dựng nhanh lạc hậu (chẳng hạn, đường hẹp hạn chế về tải trọng) làm cho hạ tầng nhanh lạc hậu, không còn phù hợp và không đáp ứng được nhu cầu ngày càng tăng của các chủng loại phương tiện vận tải có tải trọng lớn và nhu cầu đi lại ngày càng cao.

– Quy hoạch thiếu đồng bộ giữa các loại hạ tầng giao thông và quy hoạch hạ tầng giao thông với các hạ tầng khác

Hệ thống giao thông cả nước nói chung, vùng Tây Nam Bộ không phải là ngoại lệ, có những vấn đề quy hoạch: "Sự kết nối của giao thông vận tải đường bộ với các hệ thống giao thông khác (đường sắt, đường thủy nội địa, đường ra cảng biển…) còn thiếu đồng bộ, thiếu các đầu mối có quy mô lớn, hầu như chưa có giao cắt lập thể; có một số ít giao cắt khác mức, chưa kết nối được các loại phương tiện nên không có khả năng phát triển vận tải đa phương thức" (Nguyễn Bá Ân, 2015).

Quy hoạch hệ thống giao thông vận tải là quy hoạch các hệ thống thành phần: *hệ thống kết cấu hạ tầng, hệ thống phương tiện vận tải và hệ thống quản lý giao thông vận tải*. Các mục tiêu phát triển bền vững có đạt được hay không và mức độ đến đâu phụ thuộc vào sự gắn chặt các hệ thống thành phần với nhau và với môi trường, tuy nhiên, trong thời gian qua, những vấn đề này vẫn chưa được đảm bảo.

Thiếu quy hoạch đồng bộ kết cấu hạ tầng không chỉ tác động đến sự phát triển của một vùng, mà còn ảnh hưởng đến năng lực liên kết vùng vì mục tiêu phát triển cân bằng mật độ dân số giữa các khu vực trung tâm và ngoại ô.

Thiếu quy hoạch đồng bộ các loại hình kết cấu hạ tầng giao thông – ví dụ thiếu đường giao thông kết nối các trục quốc lộ với các cảng biển đã hạn chế năng lực khai thác, sử dụng hiệu quả kết cấu hạ tầng cũng như lan toả phát triển giữa các vùng.

– Tính kết nối giữa quy hoạch, kế hoạch hạ tầng giao thông với ngân sách, nguồn vốn

Quy hoạch tách rời với ngân sách: Các quy hoạch, kế hoạch thường được lập cho 5 – 10 năm hoặc dài hơn; nhưng ngân sách lại được lập, phê duyệt phân bổ hàng năm. Điều này dẫn đến nhiều dự án hạ tầng giao thông được phê duyệt nhưng không cân đối được ngân sách, bố trí vốn. Sự mất cân đối về đầu tư giữa xây dựng mới và bão dưỡng công trình như là ví dụ cho thấy về tách rời giữa kế hoạch và ngân sách.

– Các quy hoạch bị chi phối bởi tư duy cát cứ, lợi ích cục bộ của các địa phương và lợi ích của các doanh nghiệp gây ảnh hưởng tới quy hoạch, thậm chí phá vỡ quy hoạch

Động lực, lợi ích của địa phương: Với việc địa phương được phân cấp đầu tư các đường tỉnh lộ, huyện, đường thôn; trong khi, Trung ương đầu tư các đường quốc lộ, cao tốc. Các địa phương với nguồn vốn nhất định, vì lợi ích cục bộ địa phương, tập trung đầu tư vào các hạng mục giao thông nào phục vụ tốt nhất cho địa phương mình, chứ không vì

lợi ích chung của vùng hay quốc gia mà đầu tư để kết nối hạ tầng giao thông. Nhiều tuyến đường Trung ương đã đầu tư trục đường xương sống hay các tỉnh đã làm xong, song các địa phương hay tỉnh bên cạnh lại không làm các tuyến đường tiếp nối.

Tư duy "cát cứ hành chính" và "tư duy nhiệm kỳ" của các chính quyền địa phương là rào cản lớn cho thực hiện các liên kết vùng, lợi ích tổng thể trong phát triển hạ tầng giao thông.

Động lực của tư nhân: Các cơ chế hiện hành cho phép doanh nghiệp/ nhà đầu tư được lập các dự án ngoài danh mục kêu gọi đầu tư, vì các lợi ích của mình, các doanh nghiệp có thể đề xuất các dự án thiếu sự kết nối với các dự án/hạ tầng giao thông hiện có. Thậm chí, có dự án chưa được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt về vốn mà chỉ mới là kế hoạch, nhưng các doanh nghiệp sẵn sàng ứng vốn ra để triển khai dự án.

– Các quy hoạch hạ tầng giao thông và tính tới, lồng ghép với kế hoạch thích ứng, giảm thiểu tác động của biến đổi khí hậu, nước biển dâng: ở một vài tỉnh trong các quy hoạch điều chỉnh đã tính tới biến đổi khí hậu nhưng nhìn chung các quy hoạch mới chỉ đề cập các tuyến đường, hướng tuyến và quy mô, hình thức huy động nguồn vốn đầu tư mà chưa đề cập tới các xây dựng (mang tính tổng thể) các hạ tầng giao thông như thế nào để thích ứng với biến đổi khí hậu. Các công trình xây dựng tính tới biến đổi khí hậu, nước biển dâng mới chỉ chú ý đến ở việc thiết kế cầu và thiết kế các chỗ tiêu thoát nước. Các loại vật liệu để tính tới khả năng chống chịu với biến đổi khí hậu thì hầu như chưa được đề cập tới.

Quy hoạch xây dựng các công trình giao thông đa mục tiêu, ví dụ: i) giao thông đường thủy vừa làm thủy lợi vừa làm giao thông; ii) Các công trình đường bộ vừa có tác dụng ngăn lũ và thiết kế đảm bảo khả năng thoát lũ;…

Vùng Tây Nam Bộ đang đứng trước thách thức của biến đổi khí hậu, nước biển dâng. Theo đó, hạ tầng giao thông không chỉ đáp ứng các yêu cầu phát triển bền vững mà bản thân các công trình hạ tầng giao thông cũng phải có khả năng chống chịu, thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng. Tác động của biến đổi khí hậu tới hạ tầng giao thông, nhưng yếu kém trong khâu thiết kế và chọn vật liệu để chống chịu, thích ứng với biến đổi khí hậu nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực của biến đổi khí hậu.

Điều này đòi hỏi các loại vật liệu có khả năng thích ứng, chịu đựng được tác động của biến đổi khí hậu và những loại vật liệu ít tác động tới môi trường. Hơn nữa, các loại vật liệu cũng phải cho phép thi công nhanh hơn; dễ sửa chữa, bảo trì hơn; và có thể giảm chi phí xây dựng. Tuy nhiên, sự phát triển của các ngành công nghiệp hỗ trợ, đặc biệt là ngành vật liệu xây dựng trong lĩnh vực giao thông còn kém phát triển.

2.4.2. Chính sách phát triển doanh nghiệp hạ tầng

Trong những năm gần đây, với những cải thiện về môi trường kinh doanh, số lượng doanh nghiệp tư nhân ở các tỉnh trong vùng Tây Nam Bộ có xu hướng tăng từ 10.876 doanh nghiệp năm 2002 lên 38.717 doanh nghiệp năm 2016. Tuy nhiên, so với các vùng khác và so với cả nước, số lượng doanh nghiệp ở vùng TNB vẫn còn khiêm tốn. Trong tổng số doanh nghiệp ở vùng TNB, số lượng doanh nghiệp trong lĩnh vực xây dựng hạ tầng năm 2016 có 5.666 doanh nghiệp (chiếm 14,63% tổng số doanh nghiệp).

Doanh nghiệp ở vùng TNB nói chung và doanh nghiệp xây dựng hạ tầng nói riêng phần lớn là doanh nghiệp vừa và nhỏ (32.980 doanh nghiệp, chiếm 98,1% số doanh

nghiệp của vùng). Quy mô, năng lực của các doanh nghiệp phát triển hạ tầng, nhà thầu xây dựng giao thông Việt Nam cũng như của vùng TNB còn hạn chế. Phần lớn các doanh nghiệp có quy mô vừa và nhỏ; chỉ có một số ít doanh nghiệp quy mô lớn, có khả năng đóng vai trò tổng thầu, thực hiện các dự án quốc gia (Đặng Trung Thành, 2012). Đây là bất lợi để các doanh nghiệp Việt Nam có thể tham gia đấu thầu trên thị trường nội địa đối với các dự án hạ tầng sử dụng vốn ngân sách nhà nước theo cam kết mua sắm công trong các FTA thế hệ mới (Hiệp định CPTPP, FTA Việt Nam – EU,...).

2.4.3. Chính sách đầu tư và khai thác, vận hành kết cấu hạ tầng

Các cơ chế ràng buộc đối với việc đầu tư và khai thác, vận hành hạ tầng giao thông đối với cả nước và cũng là ràng buộc đối với vùng TNB, bao gồm:

a) Các chính sách cho các doanh nghiệp hạ tầng giao thông huy động vốn

Việc huy động vốn khu vực tư nhân tham gia phát triển hạ tầng giao thông gặp nhiều khó khăn do nhiều nguyên nhân song đáng chú ý chính là những ràng buộc cho các nhà đầu tư huy động vốn. Một trong các ràng buộc là các quy định hiện hành khống chế lãi suất vay khi nhà đầu tư huy động vốn đối với các dự án hạ tầng xây dựng. Chẳng hạn, quy định lãi suất vay không vượt quá 1,3 lần lãi suất trái phiếu chính phủ cùng kỳ (theo Thông tư 55/2016 của Bộ Tài chính) và mức không chế này được nâng lên 1,5 lần (Thông tư 75/2017). Các ràng buộc này như là rào cản gây khó khăn cho nhà đầu tư huy động vốn và khiến cho không ít dự án chậm được triển khai. Điển hình cho trường hợp này là dự án đường cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận (dài 51,1 km) được thực hiện theo hình thức BOT với tổng mức đầu tư 9.668 tỉ đồng. Dự án được khởi công năm 2009 nhưng đến năm 2012 thì dừng và đến năm 2015 được tái khởi động lại song sau 3 năm vẫn đang vì ạch. Nguyên nhân chậm trễ của dự án này là do nhà đầu tư gặp nhiều vướng mắc trong việc huy động vốn.

Trái phiếu công trình được xem là một phương thức để các chủ đầu tư dự án kết cấu hạ tầng huy động vốn. Thông qua trái phiếu công trình, nhà đầu tư phát hành trái phiếu để huy động vốn xây dựng một công trình, khai thác công trình đó trong thời gian một số năm để lấy doanh thu, chủ yếu từ người sử dụng công trình trong thời gian vận hành theo thỏa thuận để hoàn trả lại vốn và lãi đã huy động. Một trong những điều kiện để doanh nghiệp được phát hành trái phiếu là, các chương trình, dự án đã hoàn thành thủ tục đầu tư theo quy định của pháp luật về đầu tư và các quy định của pháp luật có liên quan. Tuy nhiên, theo quy định của Luật Xây dựng, các dự án đầu tư xây dựng chỉ được coi là hoàn thành thủ tục đầu tư sau khi được cấp có thẩm quyền ký quyết định đầu tư. Do vậy, nếu không hạ điều kiện phát hành trái phiếu từ "hoàn thành thủ tục đầu tư theo quy định" xuống "được phê duyệt chủ trương đầu tư", thì các dự án hạ tầng giao thông muốn huy động vốn thông qua việc phát hành trái phiếu công trình sẽ rất khó triển khai.

b) Cơ chế cho nhà đầu tư thu hồi vốn

Các nhà đầu tư thực hiện dự án xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông được thu hồi vốn thông qua thu phí trực tiếp từ người sử dụng. Tuy nhiên, trong những năm vừa qua, cơ chế để nhà đầu tư thu hồi vốn còn nhiều điểm chưa hợp lý. Việc thu phí sử dụng hạ tầng giao thông trên một số tuyến cầu, đường chỉ áp dụng với xe hơi, xe tải và không thu phí xe hai bánh, trong khi xe hai bánh là loại phương tiện tham gia giao thông lớn nhất. Các

loại và mức thu về phí đường bộ, phí cảng hàng không… bị kiểm soát [18] và hiện đang bị khống chế ở mức quá thấp, không theo sát với biến động của giá nên khó khăn đảm bảo khả năng thu hồi vốn cho nhà đầu tư.

c) Các chính sách cho việc sử dụng hạ tầng giao thông

Muốn vùng Tây Nam Bộ khai thác lợi thế về vận tải ĐTNĐ cũng như nhằm giảm tải cho các cảng ở vùng Đông Nam Bộ đòi hỏi các chính sách khuyến khích để các chủ hàng, các tàu cập các cảng và sử dụng vận tải ĐTNĐ. Nhìn từ phía cầu, các chính sách khuyến khích bao gồm giá, phí sử dụng đường thủy nội địa và giá phí dịch vụ bốc dỡ hàng hóa, container ở các cảng (cảng thủy nội địa; cảng biển). Các chủ trương phát triển vận tải biển, vận tải thủy nội địa ở vùng TNB luôn được đề cao, tuy nhiên các loại giá, phí đối với ĐTNT vẫn còn cao, thậm chí ở vùng TNB cao hơn so với Đông Nam Bộ. Theo Quyết định 3863/QĐ–BGTVT ngày 1/12/2016 của Bộ Giao thông - Vận tải quy định về khung giá dịch vụ bốc dỡ container tại các cảng biển, các cụm cảng ở TNB có tuyến luồng vào cảng dài hơn (ví dụ cảng Tân Cảng – Cái Cui) nhưng có chung mức giá sàn như ở vùng Đông Nam Bộ, khiến mức cảng phí cho các tàu về khu vực Cần Thơ cao hơn.

2.4.4. Những vấn đề tồn tại của khung chính sách

Những tồn tại trong khung chính sách phát triển hạ tầng giao thông vùng TNB chịu ảnh hưởng của các tồn tại trong các chính sách ở cấp quốc gia và được thể hiện trên nhiều khía cạnh và tập trung vào những vấn đề cơ bản sau:

- Tư duy về phát triển kết cấu hạ tầng chậm đổi mới

Tư duy về quy hoạch và phát triển hạ tầng giao thông với việc kết nối được các loại phương tiện chậm đổi mới nên cản trở việc phát triển vận tải đa phương thức. Các mục tiêu phát triển bền vững có đạt được hay không và mức độ đến đâu phụ thuộc vào sự gắn chặt các hệ thống thành phần với nhau và với môi trường, tuy nhiên, trong thời gian qua, những vấn đề này vẫn chưa được đảm bảo.

Hội nhập kinh tế thế giới và tham gia thị trường quốc tế tạo ra những động lực thúc đẩy, tạo cơ hội phát triển kinh tế nhưng hạ tầng giao thông chưa tính tới, nhất là cảng biển, sự phân bố hệ thống cảng phân tán và thiếu trọng điểm, chưa đáp ứng được yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế và chưa làm cho vùng Tây Nam khai thác tốt các tiềm năng, lợi thế và tham gia vào thị trường quốc tế.

- Công tác quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng còn nhiều bất cập

Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng là căn cứ cho công tác quản lý nhà nước, chỉ đạo, điều hành. Cho đến nay, nhiều quy hoạch đã được lập cho thời kỳ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2025 (hoặc 2030). Tuy nhiên, trong thời gian qua, các quy hoạch về hạ tầng giao thông đã và đang thực hiện đã bộc lộ nhiều bất cập, hạn chế và là một trong những nguyên nhân dẫn đến yếu kém trong phát triển hạ tầng giao thông:

---

18 Thông tư 90/2004/TT-BTC ngày 07/09/2004 của Bộ Tài chính trì trong 10 năm và đến năm 2013 áp dụng theo Thông tư số 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013.
Thông tư 159 hết hiệu lực theo quy định của Luật Giá (có hiệu lực từ 01/01/2017), Bộ GTVT ban hành Thông tư số 35/2016/TT-BGTVT ngày 15/11/2016 quy định mức giá tối đa sử dụng dịch vụ đường bộ các dự án đầu tư xây dựng đường bộ để kinh doanh do Bộ GTVT quản lý.

+ Tính dự báo chưa cao: chẳng hạn, chiến lược phát triển giao thông vận tải (của cả nước và trong đó có vùng Tây Nam Bộ) đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030, chỉ trong vòng 10 năm thay đổi, điều chỉnh chiến lược tới 3 lần.[19] Điều này thể hiện tính thiếu ổn định trong các định hướng phát triển và hạn chế về năng lực dự báo. Do tính dự báo kém mà kết cấu hạ tầng giao thông thường bị lỗi thời sau một thời gian đưa vào khai thác.

+ Việc thiếu sự phối kết hợp giữa các quy hoạch có thể được xem như là một trong những nguyên nhân dẫn tới yếu kém trong phát triển mạng giao thông liên vùng và đầu tư thiếu tập trung, thiếu trọng điểm. Trong khi tuyến đường Quốc lộ 1 chưa được nâng cấp, đảm bảo vai trò trục xương sống, trong khi các tuyến đường xương cá đảm bảo việc kết nối với trục xương sống, thiếu ưu tiên. Nhiều tuyến đường có tính lan tỏa thấp, nhưng vẫn được đầu tư xây dựng.

- *Hệ thống pháp luật chưa đầy đủ, thiếu đồng bộ*

Các cơ chế hiện nay chủ yếu điều chỉnh đối với việc phân bổ nguồn vốn đầu tư từ Ngân sách Nhà nước, thông qua các quy định: Quyết định số 210/2006/QĐ–TTg ngày 12/9/2006 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành các nguyên tắc, tiêu chí và định mức phân bổ chi đầu tư phát triển bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước và Quyết định số 60/2010/QĐ–TTg ngày 30/9/2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành các nguyên tắc, tiêu chí và định mức phân bổ chi đầu tư phát triển bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước giai đoạn 2011 – 2015. Về cơ bản, nội dung của hai quyết định này là giống nhau, đó là việc phân bổ vốn cho các ngành dựa trên cơ sở các dự án đã có trong quy hoạch và mới chỉ làm rõ tiêu chí các dự án không có khả năng sinh lời trực tiếp. Điều này thể hiện thiếu các tiêu chí, định mức phân bổ nguồn lực trong đầu tư phát triển hạ tầng giao thông; thiếu sự gắn kết với các thứ tự ưu tiên trong quy hoạch, gắn kết giữa ngân sách trung ương và địa phương. Nói cách khác là cách phân bổ vẫn thiếu sự ưu tiên trong việc tập trung cho những công trình, dự án có tính đột phá, lan tỏa. Chỉ thị 1792/CT–TTg ngày 15/10/2011 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường quản lý vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước và trái phiếu chính phủ đã bước đầu giải quyết vấn đề này, song về dài hạn, cần có các cơ chế gắn với khuôn khổ chi tiêu trung hạn.

Hệ quả của những vấn đề vừa nêu là đầu tư dàn trải, thiếu sự ưu tiên vào các cộng trình có tính lan tỏa và thiếu đồng bộ, thiếu tính kết nối giữa các công trình hạ tầng giao thông, giữa các phương thức vận tải. Cho nên, dù vốn đầu tư nhiều nhưng ít tạo ra động lực để nền kinh tế phát triển nhanh và bền vững.

- *Các chính sách chưa tạo động lực cho các nhà đầu tư tham gia vào lĩnh vực hạ tầng giao thông*

Nguồn vốn cho phát triển hạ tầng giao thông trong thời gian qua chủ yếu vẫn dựa vào NSNN và các nguồn vốn có tính chất NSNN (ODA, TPCP). Việc huy động vốn ngoài NSNN chuyển biến chậm về tỷ trọng trong tổng vốn đầu tư . Sự tham gia của khu vực tư nhân vào phát triển hạ tầng giao thông chủ yếu là vào đường bộ và cảng biển. Nhìn vào cơ cấu vốn đầu tư cho chuyên ngành giao thông đường bộ, có thể thấy xu hướng tham gia tích cực của khu vực tư nhân (ngoài ngân sách nhà nước).

19 Quyết định số 206/2004/QĐ-TTg ngày 10 tháng 12 năm 2004; Quyết định 35/2009/QĐ-TTg ngày 03 tháng 3 năm 2009; Quyết định 355/QĐ-TTg ngày 25 tháng 2 năm 2013.

III. Kết luận và gợi ý chính sách

Hạ tầng giao thông đóng vai trò quan trọng đối với phát triển kinh tế – xã hội, là ngành tiên phong để tạo tiền đề cho các ngành kinh tế phát triển. Đối với vùng TNB, hạ tầng giao thông dù có nhiều cải thiện nhưng vẫn còn thiếu và yếu về số lượng, chất lượng, tính kết nối. Việc phân phổ các nguồn lực trong phát triển hạ tầng giao thông thiếu hợp lý, phù hợp với đặc thù của vùng TNB. Cách phát triển hạ tầng giao thông vùng TNB như trong thời gian qua có nguy cơ ảnh hưởng tới sự phát triển bền vững của vùng. Theo đó, việc phát triển hạ tầng giao thông vùng TNB cần theo các hướng sau:

3.1. Hệ giải pháp cấp khu vực (phạm vi GMS)

Hiện nay, Việt Nam tham gia vào 3 hành lang kinh tế: hành lang kinh tế Bắc – Nam (NSEC), hành lang kinh tế Đông – Tây (EWEC), hành lang kinh tế phía Nam (SEC). Vùng Tây Nam Bộ nằm trên tiểu hành lang ven biển phía Nam thuộc hành lang kinh tế phía Nam.

Việc phát triển hạ tầng giao thông vùng Tây Nam Bộ cũng như của cả nước nói chung và biến các hành lang giao thông thành các hành lang kinh tế, kết nối các thị trường quốc tế và khu vực đòi hỏi phải thống nhất về hạ tầng cứng và hạ tầng mềm.

Đối với hạ tầng cứng, kết nối giao thông vận tải là ưu tiên hàng đầu của các nước trong khu vực GMS (Việt Nam, Trung Quốc, Lào, Campuchia, Thái Lan và Myanmar) bao gồm cả đường bộ và đường sắt. Cho đến nay, đường bộ giữa các nước đã có những sự kết nối nhất định. Tuy nhiên, vấn đề đặt ra là cần tăng cường tập trung phát triển vận tải đa phương thức. Việc xây dựng các tuyến đường sắt kết nối trong khu vực GMS vẫn đang trong quá trình thảo luận các hướng, tuyến xây dựng và lộ trình ưu tiên.

Giải pháp để phát triển hạ tầng giao thông và tính kết nối giao thông giữa các nước trong GMS chính là sự hợp tác trong việc kêu gọi đầu tư. Hiện nay, Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB) đã hỗ trợ tài chính cho việc đầu tư một số đoạn tuyến nhằm phát triển, kết nối hạ tầng giao thông giữa các nước trong GMS, chẳng hạn, hành lang phía Nam và hành lang ven biển phía Nam được ADB hỗ trợ xây dựng đoạn cao tốc Tp. Hồ Chí Minh tới Phnompenh và tới cảng Cái Mép – Thị Vải.

Đối với hạ tầng mềm – kết nối về thế chế nhằm tạo thuận lợi cho việc vận chuyển người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước (Hiệp định GMS – CBTA). Vấn đề lớn nhất giữa các nước là giải quyết các vướng mắc về khai thác , tổ chức thực hiện mô hình "Một cửa/một lần dừng" và các biện pháp tạo thuận lợi hơn về vận tải và thương mại.

3.2. Hệ giải pháp cấp quốc gia

a) Khung chính sách chung

Hạ tầng giao thông đóng vai trò quan trọng đối với phát triển kinh tế – xã hội, là ngành tiên phong để tạo tiền đề cho các ngành kinh tế phát triển. Đối với vùng TNB, hạ tầng giao thông dù có nhiều cải thiện nhưng vẫn còn thiếu và yếu về số lượng, chất lượng, tính kết nối. Việc phân phổ các nguồn lực trong phát triển hạ tầng giao thông thiếu hợp lý, phù hợp với đặc thù của vùng TNB. Cách phát triển hạ tầng giao thông vùng TNB như trong thời gian qua có nguy cơ ảnh hưởng tới sự phát triển bền vững của vùng. Theo đó, việc phát triển hạ tầng giao thông vùng TNB cần theo các hướng sau:

– *Đổi mới, hoàn thiện về công tác quy hoạch hạ tầng giao thông*: Hiện nay, nhìn chung, các quy hoạch về hạ tầng giao thông được lập dựa trên cách tiếp cận theo phía "cầu", tức là bắt đầu từ việc nghiên cứu xác định nhu cầu phát triển đặt ra để đáp ứng mục tiêu phát triển kinh tế – xã hội. Tiếp theo, các phương án quy hoạch hạ tầng giao thông được xây dựng dựa trên cơ sở các điều kiện và khả năng phát triển của ngành kinh tế. Nói cách khác, quy hoạch hạ tầng giao thông luôn phải chạy theo các quy hoạch ngành, các khu công nghiệp. Cách tiếp cận này dẫn đến các quy hoạch giao thông dễ bị phá vỡ, can thiệp, nhất là khi các ngành được quy hoạch không phù hợp hoặc các quy hoạch bị chịu ảnh hưởng bởi động lực từ phía địa phương và khu vực tư nhân. Cách tiếp cận mang tính thực tiễn đối với quy hoạch hạ tầng giao thông là dựa trên phía "cung", tức là cách tiếp cận dựa trên cân đối nguồn lực và đặt mục tiêu tối đa hóa lợi ích, tính hiệu quả của việc sử dụng nguồn lực.

Đồng thời, quy hoạch giao thông cần gắn chặt với các quy hoạch khác và tính tới những diễn biến của biến đổi khí hậu nhằm hạn chế đường xá không đi vào những vùng đất hy sinh để chứa lũ hay những vùng đất ven sông, ven kênh, tận dụng tối đa kênh rạch tự nhiên, tận dụng không gian ngầm giao thông như bến xe, bãi để xe để ứng cứu thoát lũ.

– *Thể chế đầu tư hạ tầng giao thông bền vững:* Về dài hạn, để góp phần tạo đột phá trong phát triển hạ tầng giao thông trước hết cần phân bổ nguồn lực theo thứ tự ưu tiên gắn với nguyên tắc thị trường và gắn với các thể chế về đầu tư công. Với đặc thù của xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đòi hỏi vốn lớn, thời gian thu hồi vốn kéo và có nhiều rủi ro. Trong khi đó, khu vực ngoài ngân sách với nguồn lực hay quy mô (về vốn) còn hạn chế. Do đó, muốn đạt được mục tiêu như vừa nêu đòi hỏi phải có sự dẫn dẫn dắt và định hướng từ đầu công. Vốn đầu tư nhà nước chỉ tập trung cho các công trình trọng điểm, tính kết nối; thực hiện vai trò "vốn mồi", hỗ trợ cho việc thực hiện đầu tư theo mô hình PPP và các dự án không có khả năng hoàn vốn trực tiếp.

Việc đầu tư phát triển hạ tầng giao thông nông thôn là điều cần thiết nhằm góp phần vào bền vững về xã hội, nhưng doanh nghiệp tư nhân ít quan tâm đến lĩnh vực này do khả năng sinh lời thấp và rủi ro cao. Chính phủ cần và các tỉnh trong vùng Tây Nam Bộ cân đối giữa các mục tiêu kinh tế và mục tiêu xã hội. Chính vì vậy, khuyến khích các giải pháp mới trong việc phát triển giao thông nông thôn, đây là cơ sở phát huy sức mạnh của khu vực tư nhân trong lĩnh vực giảm nghèo.

– *Tái cơ cấu đầu tư hạ tầng giao thông vận tải:* Mục tiêu chung là phải đáp ứng được nhu cầu về vận tải hàng hóa và hành khách với chất lượng tốt và giá cả hợp lý, bảo đảm an toàn, tiện lợi, kiềm chế tiến tới giảm tai nạn giao thông và hạn chế ô nhiễm môi trường. Việc nâng cao hiệu quả về kinh tế – xã hội, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đòi hỏi tính đồng bộ và kết nối trong nội bộ và giữa các phương thức vận tải. Theo đó, trong giai đoạn tới cần tái cơ cấu đầu tư phát triển hạ tầng giao thông, trong đó ưu tiên đầu tư cho kết cấu hạ tầng của đường thủy nội địa cảng biển (và đường sắt đoạn Tp Hồ Chí Minh – Cần Thơ) nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải. Hơn nữa, việc tái cơ cấu đầu tư đối với ngành này còn phải cân đối hợp lý giữa giữa đầu tư xây mới với công tác bảo trì, nhằm làm chậm việc xuống cấp của các công trình giao thông được xây dựng và qua đó,

góp phần giảm chi phí đầu tư. Đi cùng với đó, trong ngành giao thông vận tải, thay thế cơ cấu vận tải theo hướng tăng những loại hình vận tải tiết kiệm nhiên liệu, giảm phát thải và ít gây ô nhiễm môi trường (giảm tỷ trọng vận tải ô tô, tăng tỷ trọng vận tải đường thủy).

– *Vấn đề môi trường đối với hạ tầng giao thông:* Xây dựng và hoàn thiện các chỉ tiêu (ngoài các chỉ tiêu truyền thông) có tính chất tổng hợp, hàm mục tiêu về kinh tế, xã hội và môi trường để lựa chọn các phương án xây dựng các công trình hạ tầng giao thông.

Ban hành các quy định, khuyến khích áp dụng các các vật liệu thân thiện môi trường, vật liệu có khả năng chống chịu, thích ứng với biến đổi khí hậu vào xây dựng các công trình hạ tầng tầng giao thông. Nghiên cứu vật liệu có khả năng thấm cao, vật liệu có khả năng bảo vệ nước mặn xâm thực và các giải pháp công nghệ thích nghi với điều kiện thường xuyên ngập lụt ở Tây Nam Bộ.

b) Chính sách huy động và sử dụng nguồn lực phát triển

- *Đẩy mạnh nhượng quyền khai thác nhằm tạo nguồn thu để tái đầu tư cho hạ tầng giao thông*: Trong thời gian gần đây, Việt Nam có một số động thái mới liên quan đến cổ phần hóa, nhượng quyền khai thác cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải như cảng biển, sân bay và đường cao tốc. Những động thái này đã thu hút sự quan tâm của một số nhà đầu tư về nhượng quyền khai thác. Do vậy, vấn đề căn bản trong việc thu hút vốn tư nhân vào phát triển hạ tầng là cải cách, đổi mới thể chế thông qua đổi mới mô hình tổ chức hoạt động và thúc đẩy tiến trình cổ phần hóa, nhượng quyền khai thác để thu hút nguồn vốn đầu tư từ khu khu vực tư nhân.

- *Vốn hóa giá trị của đất đai từ việc giải phóng mặt bằng:* khi xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng, chỉnh trang đô thị phải quy hoạch và tổ chức khai thác quỹ đất hai bên đường, vùng phụ cận để tạo nguồn lực từ đất đai đầu tư cho các công trình này. Đồng thời, nghiên cứu cơ chế đền bù, giải phóng mặt bằng phù hợp khi mở rộng phạm vi thu hồi đất; tức là giải phóng mặt bằng cả diện tích đất làm đường và diện tích đất hai bên đường, tiến hành đấu giá quyền sử dụng đất của phần diện tích mở rộng để thu hồi vốn cho việc đầu tư xây dựng chính con đường đó và hỗ trợ cho các đối tượng bị thu hồi đất. Điều này cũng nhằm điều tiết một cách hợp lý giá trị tăng thêm (thuế đánh vào tài sản sở hữu tăng lên) từ đất không do đầu tư của người sử dụng đất đem lại, qua đó tạo sự bình đẳng trong hưởng lợi khi xây dựng hạ tầng giao thông.

Các ý tưởng về việc vốn hóa giá trị của đất đai khi xây dựng hạ tầng đã được nhiều học giả đề xuất trên các diễn đàn khác nhau. Việc thực hiện các nội dung nêu trên đây, yêu cầu đòi hỏi là cần hoàn thiện các cơ chế, quy định pháp luật về đất đai và pháp luật khác có liên quan.

- *Hoàn thiện các cơ chế và chính sách về phí và giá từ các dịch vụ giao thông để tăng nguồn thu cho đầu tư hạ tầng giao thông*: Phí đỗ xe tại các vị trí sử dụng không gian chung (theo các mức thời gian và tiến tới theo khu vực, vị trí đỗ xe); giá trông giữ xe linh hoạt theo thị trường đối với bến, bãi đỗ xe xã hội hóa; cơ chế linh hoạt xã hội hóa đầu tư bến bãi đỗ: cho phép đầu tư bến bãi đỗ kết hợp công trình dịch vụ đa chức năng.

- *Chính sách khuyến khích đầu tư hạ tầng đường thủy*: Việc tiếp cận phát triển hạ tầng giao thông vùng Tây Nam Bộ không chỉ từ phía cung mà cần từ cả phía cầu, nhất là đối

với giao thông đường thủy nội địa. Các nhà đầu tư tham gia đầu tư hạ tầng cảng, bến cảng đường thủy nội địa khi nhu cầu sử dụng và lưu lượng vận tải lớn. Theo đó, nhằm khuyến khích sử dụng và vận tải giao thông đường thủy, Nhà nước cần có các chính sách hỗ trợ bù một phần lãi suất vay ngân hàng cho khoản tín dụng đầu tư phương tiện, không thu tiền sử dụng đất một số năm đối với các cơ sở dịch vụ, bảo dưỡng sửa chữa phục vụ vận tải đường thủy.... Bên cạnh đó cần có mức thu phí hợp lý đối với những điểm du lịch đường thủy có doanh thu cao để hỗ trợ cho những tuyến có nhiều khó khăn, kém hiệu quả…

c) Chính sách khoa học công nghệ

Trong phần II đã phần nào đánh giá thực trạng về tính hiện đại từ góc nhìn tiêu chuẩn thế giới và/hoặc trong tương lai để soi chiếu hạ tầng giao thông vùng Tây Nam Bộ đang ở đâu. Với những tiến bộ về khoa học – công nghệ và những thay đổi trong kết cấu hạ tầng giao thông, các chính sách về khoa học – công nghệ nhằm phát triển hạ tầng giao thông vùng Tây Nam Bộ nói riêng và các nước nói chung trong giai đoạn tới cần tập trung giải quyết những vấn đề sau:

– Chính sách khuyến khích nghiên cứu, ứng dụng các công nghệ tiên tiến, hiện đại vào xây dựng hạ tầng giao thông: Vùng TBN là đang chịu ảnh hưởng nặng nề của biến đổi khí hậu, nước biển dâng. Theo đó, vùng này cần khoa học công nghệ thiết kế, chế tạo máy móc, trang thiết bị của ngành giao thông vận tải,… phù hợp với điều kiện địa chất (nền đất yếu), các công nghệ xây dựng cho phép thi công nhanh hơn, dễ sửa chữa, bảo trì hơn và có thể giảm chi phí xây dựng.

– Chính sách để khuyến khích phát triển, sử dụng các loại vật liệu mới thân thiện môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu: Vùng TNB không chỉ là nơi khan hiếm vật liệu đá nhất so với toàn quốc mà những năm gần đây các tỉnh trong vùng cũng đang đối diện với tình trạng thiếu cát xây dựng. Giải quyết những vấn đề này đòi hỏi Nhà nước có các chính sách về nghiên cứu phát triển, ứng dụng khoa học và công nghệ, đầu tư sản xuất các loại vật liệu tiết kiệm tài nguyên khoáng sản; các vật liệu nhẹ, bền, thân thiện môi trường. Trong những năm qua, Nhà nước đã đưa ra các chính sách khuyến khích phát triển vật liệu mới (ví dụ Nghị định 24a/2016/NĐ–CP ngày 05/4/2016), tuy nhiên các chính sách khuyến khích chưa đủ mạnh và mới chỉ khuyến khích từ phía sản xuất mà chưa hỗ trợ nhiều cho phía sử dụng.

Các chính sách ưu đãi, hỗ trợ nhằm khuyến khích phát triển, sử dụng các loại vật liệu mới bao gồm chính sách ưu đãi thuế và tín dụng, chính sách ưu đãi đầu tư, chi phí chuyển giao công nghệ, huy động vốn và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao.

– Chính sách để đầu tư hạ tầng công nghệ thông tin phục vụ giao thông thông minh và ứng dụng công nghệ thông tin vào các khâu quản lý, điều hành và khai thác giao thông vận tải: Đối với phát triển công nghệ thông tin, các chính sách về đầu tư, tín dụng, đất đai không quan trọng bằng (do đặc thù của ngành) các chính sách về thuế và chính sách về hỗ trợ phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao.

– Chính sách khuyến khích sử dụng các phương tiện vận tải, nhiên liệu thân thiện môi trường: Ban hành chính sách hỗ trợ, ưu đãi đối với doanh nghiệp vận tải hành khách công

cộng khi đầu tư phương tiện vận tải, đặc biệt ưu tiên đối với việc đầu tư phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch (CNG, LPG).

d) Chính sách phát triển doanh nghiệp

Các doanh nghiệp hạ tầng giao thông gồm các doanh nghiệp hoạt động trong 3 lĩnh vực chính: i) doanh nghiệp, nhà đầu tư kinh doanh tầng (đối tượng quan trọng nhất); ii) doanh nghiệp thực hiện xây lắp, thi công xây dựng; iii) doanh nghiệp cung cấp các đầu vào hạ tầng giao thông. Chính sách phát triển doanh nghiệp hạ tầng giao thông của cả nước nói chung và vùng TNB nói riêng bao gồm:

- *Cải thiện môi trường kinh doanh:* Đây là vấn đề chung cho doanh nghiệp trong các ngành kinh tế. Việc cải thiện môi trường kinh doanh từ việc đăng ký doanh nghiệp/gia nhập thị trường (các điều kiện, thu tục), tiếp cận các đầu vào sản xuất (vốn, lao động, công nghệ), thực hiện các nghĩa vụ với nhà nước.

- *Hoàn thiện chính sách cho các nhà đầu tư thu hồi vốn khi thực hiện các dự án hạ tầng giao thông:* Việc phát triển hạ tầng giao thông đồng bộ, gắn kết giữa các phương thức vận tải đòi hỏi vốn đầu tư lớn và thời gian thu hồi vốn dài. Theo đó, hoàn thiện các chính sách nhằm đảm bảo khả năng thu hồi vốn cho các đầu tư khi đầu tư vào hạ tầng giao thông và có các cơ chế chia sẻ rủi ro.

- *Hoàn thiện các chính sách hỗ trợ đối với doanh nghiệp hạ tầng giao thông:* Các doanh nghiệp đầu tư vào hạ tầng hoặc các doanh nghiệp trong các ngành nghề kinh doanh đầu tư vào các khu kinh tế, địa bàn khó khăn được hưởng các chính sách ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế nhập khẩu… Tuy nhiên, các doanh nghiệp xây lắp và các doanh nghiệp cung ứng các đầu vào hạ tầng (chỉ ưu đãi đối với các doanh nghiệp cung ứng các vật liệu mới). Thậm chí, các cơ chế ưu đãi vào lĩnh vực hạ tầng giao thông cũng giống như ưu đãi đầu tư vào các ngành, lĩnh vực khác, trong khi đó, đầu tư vào hạ tầng giao thông thường đòi hỏi vốn lớn, thời gian thu hồi vốn kèo dài và có nhiều rủi ro.[20]

- *Các chính sách đặc thù đối với doanh nghiệp hạ tầng giao thông vùng TNB*: Đối với vùng TNB với đặc thù sông nước, kênh rạch; việc tham gia của doanh nghiệp hạ tầng trong việc cải tạo, nạo vét luồng lạch là rất quan trọng. Các nguồn lợi về cát từ nạo vét lòng sông có thể được xem như nguồn thu nhằm bù đắp chi phí cho nhà đầu tư. Với đặc điểm địa chất của vùng TNB là nền đất yếu và thường xuyên bị ngập đường, giao thông đường bộ nhanh xuống cấp, các chính đặc thù để phát triển và hỗ trợ doanh nghiệp cung cấp dịch vụ duy trì, bão dưỡng cũng là yêu cầu cần thiết nhằm đảm bảo chất lượng của hạ tầng và giao thông thông suốt, an toàn.

3.3. Hệ giải pháp cấp vùng và địa phương

a) Cơ chế điều phối vùng

- *Xây dựng cơ chế điều phối vùng theo cách tiếp cận và cách tổ chức thực hiện mới nhằm tránh hoạt động và cách thức điều phối mang tính hình thức*.

Nhằm tạo điều kiện cho việc thu hút nguồn vốn, phát triển hạ tầng giao thông bền vững vùng TNB; các cơ chế điều phối vùng tập trung ưu tiên vào các lĩnh vực: Phối hợp

20 Các chính sách ưu đãi theo Nghị định số 218/2013/NĐ-CP và Nghị định số 121/2010/NĐ-CP ngày 30/12/2010; Nghị định 87/2010/NĐ-CP ngày 13/8/2010; Nghị định số 124/2008/NĐ-CP ngày 11/12/2008.

xây dựng quy hoạch, kế hoạch nhằm tạo sự đồng bộ, kết nối về hạ tầng giao thông và giữa hạ tầng giao thông với các hạ tầng khác; điều phối liên kết xây dựng cơ chế chính sách với việc lập danh mục các dự án theo thứ tự ưu tiên và hợp tác kêu gọi đầu tư.

Các tỉnh trong vùng cũng cần cơ chế hợp tác, điều phối về nạo vét thông luồng nhằm tránh tình trạng thiếu đồng bộ trên toàn tuyến. Trong bối cảnh biến đổi khí hậu, nước biển dâng và sạt lở đang diễn biến phức tạp ở vùng Tây Nam Bộ cũng đòi hỏi cơ chế điều phối giữa các tỉnh trong vùng nhằm ngăn chặn tình trạng khai thác cát ở lòng sông (bên lở – bên bồi).

– Xác định vai trò "nhạc trưởng" trong điều phối

Việc liên kết phát triển vùng nói chung và liên kết hạ tầng giao thông, hợp tác đầu tư và kêu gọi đầu tư phát triển hạ tầng giao thông đòi hỏi giải quyết vấn đề "nhạc trưởng" trong việc điều phối phát triển của vùng Tây Nam Bộ. Thành phố Cần Thơ luôn được xác định là trung tâm phát triển của vùng nhưng đề trở thành vai trò này và xác đinh là nhạc trưởng cần giải quyết, trả lời được các vấn đề: Kết nối hạ tầng giao thông của thành phố Cần Thơ với các tỉnh khác trong vùng; để Cần Thơ là trung tâm của vùng đồng bằng sông Cửu Long thì hạ tầng giao thông phải như thế nào và cách đầu tư như thế nào (ví dụ vai trò của Sân bay, cảng Cần Thơ, trung tâm logisistics vùng ở Cần Thơ,…). Bên cạnh đó, vai trò "nhạc trưởng" trong điều phối đối với hạ tầng giao thông cũng cần xác định là do doanh nghiệp, nhất là doanh nghiệp lớn dẫn dắt. Các doanh nghiệp có thể bao gồm các doanh nghiệp trong các ngành có lợi thế của vùng để dẫn dắt kết nối thị trường, kết nối hạ tầng giao thông và các doanh nghiệp về hạ tầng giao thông.

– Phân cấp lại và cơ chế hợp tác giữa các tỉnh trong vùng về khai thác hạ tầng giao thông đường thủy nội địa

Như trong phần phân tích thực trạng đã chỉ ra, một trong những bất cập hiện nay trong khai thác hạ tầng giao thông đường thủy nội địa chính là sự thông luồng, đồng bộ về tải trọng giữa cầu và tĩnh không cầu cho các phương tiện vận tải đường thủy qua lại. Theo đó, giữa Trung ương và các tỉnh trong vùng cần rà soát và phân cấp lại (và ủy quyền quản lý) việc quản lý giao thông đường thủy nội địa. Các sông, kênh do Trung ương quản lý là những tuyến phục vụ cho giao thông đường thủy của cả vùng Tây Nam Bộ đi Tp. Hồ Chí Minh và hoặc Campuchia, chứ không chỉ dựa vào đặc điểm tải trọng, luồng lạch mà tính quan trọng của nó đối với vận tải vùng (quản lý để nâng cấp).

b) Chính sách PPP đối với hạ tầng giao thông vùng TNB

Hình thức đối tác công – tư (PPP) bắt đầu thí điểm theo Quyết định số 71/QĐ–TTg, ngày 9/11/2010 của Thủ tướng Chính phủ, trong đó vốn của khu vực nhà nước tối đa là 30% tổng mức đầu tư của dự án. Đầu tư theo PPP được nâng địa vị pháp lý với Nghị định số 15/2015/NĐ–CP ngày 14/2/2015 và Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 4/5/2018 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức đối tác công tư. Theo quy định của Nghị định 15, tỷ lệ vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư ở các dự án đầu tư theo hình thức hợp tác công – tư không được thấp hơn 15% tổng vốn đầu tư (Nghị định số 15/2015/NĐ–CP) và 20% (Nghị định số 63/2018/NĐ-CP). So sánh giữa Quyết định số 71/QĐ–TTg với Nghị định số 15/2015/NĐ–CP và Nghị định số 63/2018/NĐ-CP có thể thấy đầu tư theo PPP đã nâng

yêu cầu về tỷ lệ vốn góp của khu vực tư nhân, trong khi đó, cơ chế phân chia rủi ro khi thực hiện dự án là thiếu rõ ràng và cụ thể.

Việc đầu tư theo PPP mới chỉ dừng ở cấp Nghị định nên chưa có khung pháp lý đủ chắc chắn để nhà đầu tư an tâm đầu tư và việc nâng địa vị pháp lý thành Luật PPP đã được Chính phủ đề cập tới. Tuy nhiên, việc xây dựng Luật về PPP liên quan đến Luật Doanh nghiệp, Luật Đấu thầu, Luật Đầu tư công, Luật Đất đai,...

Đối với đầu tư vào hạ tầng giao thông đường bộ ở vùng TNB theo khung chính sách chung về PPP của cả nước. Nhằm đầu tư phát triển và khai thác hạ tầng đường thủy nội địa theo tiền năng, lợi thế của vùng TNB, chính sách PPP cần cơ chế đặc thù:

– Về cơ chế vốn: do đầu tư hạ tầng giao thông đường thủy nội địa thường khó thu hồi vốn hơn so với đầu tư đường bộ, tỷ lệ ngân sách nhà nước tham gia vào các dự án trong lĩnh vực này nên cao hơn so với các quy định hiện hành.

– Chính sách ưu đãi đầu tư theo PPP ở vùng Tây Nam Bộ: Việc tạo ra ưu đãi về tài chính, ưu đãi về thuế, phí là điều rất cần thiết nhằm khuyến khích tư nhân đầu tư xây dựng, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng ĐTNĐ. Theo đó, Nhà nước xem xét miễn, giảm tiền thuê đất, thuê mặt nước đối với đầu tư xây dựng mới cảng thủy nội địa, đường nội bộ của cảng thủy nội địa, cải tạo hệ thống kho, bãi. Các chính sách ưu đãi không chỉ cho phần đầu tư hạ tầng mà khai thác đường thủy nội địa còn liên quan tới đầu tư các trang thiết bị bốc xếp container tại các cảng thủy nội địa, phát triển phương tiện vận tải chuyên dụng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Blancas L.C. và El–Hifnawi B.M., (2014), *Thúc đẩy thương mại thông qua giao thông vận tải có sức cạnh tranh và ít khí thải: đường thuỷ nội địa và đường biển ở Việt Nam*, Ngân Hàng Thế giới, Hà Nội.

2. Bộ Giao thông – Vận tải (2018a), *Báo cáo số 4995/BGTVT–KHĐT ngày 14/5/2018 về thực hiện chế độ báo cáo thống kê*, Hà Nội.

3. Bộ Giao thông – Vận tải (2018b), *Tình hình thực hiện đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông vận tải vùng Tây Nam Bộ*, báo cáo, Hà Nội.

4. Bộ Tài nguyên và Môi trường (2017), *Báo cáo hiện trạng môi trường quốc gia năm 2016*, Hà Nội.

5. Đặng Trung Thành (2012), *Nghiên cứu phát triển bền vững cơ sở hạ tầng giao thông vùng đồng bằng sông Cửu Long*, Luận án tiến sĩ kinh tế, Đại học Giao thông vận tải, Hà Nội.

6. Đỗ Đức Tú (2012), *Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vùng đồng bằng sông Hồng đến năm 2030 theo hướng hiện đại*, Luận án tiến sĩ kinh tế, Viện Chiến lược phát triển, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Hà Nội.

7. Lê Công Lý (2014), "Khái quát về hệ thống kênh rạch và nguồn lúa gạo ở Đồng bằng sông Cửu Long", *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 1 (108), tr.96-110.

8. Mai Anh Tuấn (2001), "Phát triển giao thông vùng đồng bằng sông Cửu Long", *Tạp chí Xây dựng*, số 4, tr. 49-51.

9. Nguyễn Văn Thắng, Nguyễn Trọng Hiệu, Trần Thục (2010), *Biến đổi khí hậu và tác động ở Việt Nam*, Báo cáo nghiên cứu, Viện Khoa học khí tượng thủy văn và môi trường, Hà Nội.

10. Nguyễn Xuân Dũng, Nguyễn Văn Nguyện, Ngô Thị Thanh Vân (2011), "Phát triển kinh tế vùng đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2011-2020", *Tạp chí Nghiên cứu Kinh tế*, số 9/2011, tr.62-70.

11. Tổng cục Thống kê (2017), *Niên giám thống kê năm 2017*, Nxb Thống kê, Hà Nội.

12. Agbigbe, W. A. (2016), *The Impact of Transportation Infrastructure on Nigeria's Economic Developmeny*, Walden dissertations and doctor al studies, Walden University.

13. Bryce J. M. (2008), *Developing sustainable transportation infrastructure*, Washington Interships for Students of Engineering (WISE).

14. Karlsson C., Miliutenko S, Björklund A., Mörtberg U., Olofsson B., and Toller S. (2017), *Towards a more sustainable transport infrastructure: how spatial geological data can be utilized to improve early stage life cycle assessment of road infrastructure*, Geophysical Research Abstracts, Vol. 19, EGU2017–18598.

15. United Nations – UN (2016). Mobilzing Sustainable Transport for Development. New York, USA.

PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG KHU VỰC NAM BỘ

PGS.TS. Nguyễn Chí Hải
ThS. Huỳnh Ngọc Chương
Đại học Kinh tế - Luật (Đại học Quốc gia TP. HCM)

Tóm tắt: Mục tiêu của nghiên cứu là phân tích quá trình phát triển và đánh giá hiện trạng hệ thống hạ tầng giao thông tại Vùng Nam bộ. Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng, ba điểm bất cập quan trọng nhất hiện nay là quy hoạch, phân cấp đầu tư - quản lý và cơ chế vốn cho phát triển hệ thống hạ tầng giao thông Vùng. Nghiên cứu cũng đưa ra các khuyến nghị để thúc đẩy quá trình phát triển hệ thống hạ tầng giao thông Vùng Nam bộ trong thời gian tới.

Từ khóa: Vùng Nam bộ, hạ tầng giao thông, quy hoạch, PPP, BOT

Abstract: The objective of this study is to analyze the process of developing the transport infrastructure system in the Southern Region and evaluate the current situation of this infrastructure system. The research result shows that the three most important shortcomings today are planning, decentralization in investment and management, and capital mechanism for the development of the Region's transport infrastructure system. The research also proposes recommendations to promote the development of the Southern Region's transport infrastructure system in the future.

Keywords: Southern Region, transport infrastructure, planning, PPP, BOT

1. Bối cảnh và vấn đề nghiên cứu

Nam bộ là vùng đất phía nam Việt Nam, còn có tên là "Nam kỳ" hay "Nam kỳ lục tỉnh"21 gồm 2 tiểu vùng Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ.

Vùng Đông Nam bộ bao gồm 6 tỉnh thành phố: Bà Rịa – Vũng Tàu, Đồng Nai, TP.HCM, Bình Dương, Bình Phước và Tây Ninh, có diện tích 23.564.4 km2 với dân số hơn 16,64 triệu người (2016) chiếm 17,1% dân số của cả nước. Đây là vùng phát triển kinh tế nhất của cả nước, đóng góp xấp xỉ 60% thu ngân sách hàng năm và đứng đầu cả nước về thu hút đầu tư nước ngoài, xuất khẩu, giá trị sản lượng công nghiệp và nhiều yếu tố kinh tế-xã hội khác. Đông Nam bộ cũng là vùng sớm tiếp cận với kinh tế hàng hóa và hội nhập kinh tế quốc tế so với các vùng khác của Việt Nam.

Vùng Tây Nam bộ (vùng đồng bằng sông Cửu Long) gồm 13 tỉnh, thành phố: Long An, Tiền Giang, Đồng Tháp, Bến Tre, Vĩnh Long, Trà Vinh, Hậu Giang, Sóc Trăng, An Giang, Kiên Giang, Bạc Liêu, Cà Mau và Tp. Cần Thơ với tổng diện tích 40.548,2 km2 và dân số hơn 17,3 triệu người (2016) chiếm 19% dân số của cả nước. Vùng Tây Nam bộ thực sự là "hậu phương" nông nghiệp, là "bệ đỡ" của cả nước trong mọi thời kỳ với diện tích trồng lúa chiếm 47% và sản lượng chiếm 56% của cả nước, xuất khẩu gạo chiếm 90% và xuất khẩu thủy sản chiếm 60% của cả nước. Theo báo cáo của các địa

21 Năm 1832, vua Minh Mạng đặt ra Nam kỳ gồm 6 tỉnh nên gọi là " Nam kỳ lục tỉnh", gồm Phiên An (1936 đổi thành Gia Định), Biên Hòa, Định Tường, Vinh Long, An Giang và Hà Tiên.

phương, "giai đoạn 2016-2018, tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn ĐBSCL đạt 7,5%, các tỉnh đạt kết quả khá là Long An, Tiền Giang, Trà Vinh, Kiên Giang,…Thu nhập bình quân đầu người của Vùng đạt từ 1500 đến 3500 USD"22.

Giữ vị trí trung tâm và là cầu nối giữa vùng Đông Nam bộ và Tây Nam bộ là TP.HCM, trung tâm kinh tế lớn nhất của cả nước. Nếu tính cả Vùng thành phố Hồ Chí Minh, gồm 6 tỉnh Đông Nam bộ và 2 tỉnh Long An, Tiền Giang, thì diện tích chỉ chiếm 9,2% cả nước (30.404 km2), dân số 19,53 triệu người, chiếm 17,7% dân số cả nước, nhưng đã sản xuất hơn 50% GDP, chiếm 40% kim ngạch xuất khẩu, thu hút hơn 50% FDI, đóng góp 60% ngân sách của cả nước (Nguyễn Chí Hải và Phạm Mỹ Duyên, 2017).

Nhìn tổng thể cả Vùng Nam bộ, đây chính là vùng có vị trí đặc biệt quan trọng đối với cả nước, gồm một chỉnh thể khá toàn diện cả về vị trí địa lý, tài nguyên, nguồn lực và trình độ phát triển KT-XH. Mặc dù là vùng đất có đóng góp quan trọng nhất cả về phát triển kinh tế cũng như là "hậu phương" lương thực cho cả nước và cho thu nhập xuất khẩu, song hệ thống hạ tầng giao thông lại tụt hậu ngày càng xa so với yêu cầu phát triển kinh tế -xã hội. Cơ sở hạ tầng kỹ thuật, nhất là hệ thống hạ tầng giao thông nhiều năm đang là "nút thắt" đối với phát triển KT-XH của Vùng Nam bộ.

2. Cơ sở lý luận

Đối với một quốc gia hay vùng lãnh thổ, cơ sở hạ tầng (infrastructure) có một vai trò hết sức quan trọng đối với quá trình phát triển kinh tế - xã hội, tạo dựng "nền móng" vững chắc để nền kinh tế "cất cánh". Trong các hệ thống cơ sở hạ tầng (hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội và hạ tầng kinh tế), thì hệ thống hạ tầng kỹ thuật giữ vai trò "xương sống", là cơ sở để tạo dựng, đặt nền móng và hành lang cho việc phát triển các hạ tầng về xã hội và kinh tế. Bộ phận quan trọng nhất trong hạ tầng kỹ thuật, đó chính là hệ thống hạ tầng giao thông đô thị, vùng lãnh thổ, quốc gia. Vai trò đặc biệt quan trọng của hệ thống hạ tầng giao thông thể hiện các nội dung về: "tạo thị" (phát triển đô thị), tạo hành lang kỹ thuật, thúc đẩy giao thương và giao lưu kinh tê-xã hội, phục vụ an ninh quốc phòng, …

Phát triển hạ tầng giao thông là hết sức quan trọng, song việc tạo dựng và phát triển giao thông so với các ngành kinh tế khác có những điểm đặc thù riêng và nó ảnh hưởng lớn đến sự phát triển bền vững của hệ thống hạ tầng giao thông của mỗi quốc gia, vùng lãnh thổ.

Thứ nhất, cơ sở hạ tầng giao thông với đặc điểm cố định và kinh phí lớn, nên phát triển hạ tầng giao thông có "tính định hướng" cao. Tính định hướng này không chỉ định hướng dài hạn cho phát triển hệ thống giao thông, mà còn định hướng phát triển cho các ngành kinh tế- kỹ thuật khác có liên quan.

Thứ hai, đặc điểm nổi bật của hệ thống hạ tầng giao thông là tính hệ thống và đồng bộ. Hệ thống hạ tầng giao thông có mối quan hệ với các hệ thống hạ tầng kỹ thuật kinh tế, xã hội; thêm vào đó giữa các bộ phận trong hệ thống hạ tầng của vùng hay đô thị có mối quan hệ chặt chẽ với nhau. Đặc điểm này đặt ra yêu cầu phát triển hạ tầng giao thông cần phải được quy hoạch thật sự khoa học, đảm bảo phát triển bền vững lâu dài. Có thể nói,

22 Hồng Đăng: Giao thông kết nối, kinh tế phát triển. Link thuy cập: https://baomoi.com/giao-thong-ket-noi-kinh-te-phat-trien/c/27582612.epi

công tác quy hoạch là điều kiện tiên quyết và đặt nền móng quan trọng nhất cho việc phát triển hệ thống hạ tầng giao thông.

Thứ ba, do đặc điểm của hệ thống hạ tầng giao thông có tính "dịch vụ công" và phục vụ cộng đồng cao, nên nguồn vốn để phát triển hạ tầng giao thông phải đa dạng và có vai trò "chủ đạo" của Nhà nước. Các nguồn vốn xây dựng hạ tầng giao thông bao gồm: (i) Ngân sách nhà nước, (ii) Huy động vốn từ trong dân (trái phiếu đô thị, cổ phiếu đối với các dự án có lời, vay trực tiếp của các hộ dân,…); (iii) Vay vốn nước ngoài và các tổ chức tín dụng trong nước; (iv) Hợp tác công-tư (Public Private Partnership-PPP); (v) Các hình thức tư nhân hóa, xã hội hóa; (vi) Đổi đất lấy hạ tầng,…

Thứ tư, hệ thống hạ tầng giao thông thường liên quan đến nhiều địa phương, vùng trong nước, do vậy yếu tố vùng và địa phương cũng là một đặc điểm cần quan tâm. Bởi vì, hệ thống hạ tầng giao thông đi qua các vùng, địa phương có vị trí, địa hình, khí hậu, yếu tố lịch sử-văn hóa, kinh tế-xã hội khác nhau, điều này ảnh hưởng đến công tác quy hoạch, đầu tư phát triển, lựa chọn dự án, thiết kế kỹ thuật,…cho từng loại hình, dự án giao thông.

Thứ năm, do tầm quan trọng và các đặc điểm nêu trên, việc phát triển hệ thống hạ tầng giao thông có vai trò hết sức quan trọng của Nhà nước thông qua các cơ quan chức năng ở Trung ương và địa phương. Điều kiện tiên quyết để có hệ thống hạ tầng giao thông đáp ứng tốt yêu cầu phát triển KT-XH là cần có chính sách phù hợp và năng lực thực thi chính sách phát triển hạ tầng giao thông có hiệu quả của Chính phủ.

3. Khái quát về lịch sử phát triển của hệ thống hạ tầng giao thông Vùng Nam bộ

3.1 Thời thực dân Pháp thống trị (1860-1954)

Phát triển hệ thống hạ tầng giao thông là điều kiện không thể thiếu để thực dân Pháp triển khai kế hoạch khai thác thuộc địa và kiểm soát an ninh ở thuộc địa, trong đó có "xứ Nam kỳ". Từ năm 1900 đến 1935, trung bình hàng năm chính quyền thuộc địa đã chi đến 18% ngân sách để đầu tư vào cơ sở hạ tầng, đặc biệt là hệ thống GTVT23. Nam Kỳ là địa bàn được thực dân Pháp đầu tư cơ sở hạ tầng đầu tiên trong cả nước.

Hệ thống đường bộ đầu tiên được người Pháp xây dựng ở Đông Dương là tuyến đường Sài Gòn – Mỹ Tho, khởi công năm 1866 và hoàn thành năm 1880. Bên cạnh tuyến đường thiên lý Bắc – Nam dài 2000 km kết nối giữa Nam kỳ với các tỉnh miền Trung và miền Bắc, chính quyền thuộc địa còn xây dựng các tuyến đường 13,15,16,51,20,21,22, Sài Gòn - Cà Mau (đường số 1 kéo dài)24, nối liền các địa phương trong Vùng.

Đường thủy là loại hình giao thông phổ biến ở Nam kỳ, đến khi người Pháp xâm lược, được phát triển thêm đáng kể (Ngô Minh Oanh, Bành Thị Hằng Tâm, 2015). Mạng lưới sông ngòi chằng chịt ở Tây Nam bộ được gắn kết với hệ thống kênh đào được mở rộng gấp đôi so với trước, khoảng 5000 km, giữ vai trò chủ đạo trong giao thông ở Nam bộ. Đường biển ở Nam kỳ cũng được xây dựng khá sớm, năm 1860, người Pháp tuyên bố mở

23 Giao thông vận tải tại Việt Nam thời Pháp thuộc, Link truy cập: http://kinhtedaicuong.blogspot.com/2015/07/giao-thong-van-tai-tai-viet-nam-thoi.html

24 Giao thông Việt Nam thời Pháp (1890-1945), Link truy cập: http://hkhktcd.vn/hoi-khoa-hoc-ky-thuat-cau-duong/o-to-xe-may/giao-thong-viet-nam-thoi-phap-1890-1945-duong-thuoc-dia-duong-sat-va-cang-song-bien-mo-dau-phat-trien-ha-tang-giao-thong-viet-nam-1605.aspx

cửa biển cho tàu buôn Pháp tự do vào Sài Gòn, Cảng Sài Gòn được Pháp bắt đầu xây dựng năm 1884, tiếp đó là cảng Mỹ Tho, Rạch Giá. Chỉ riêng Cảng Sài Gòn, đến thập niên 1930, mỗi năm có khoảng 1200 chiếc tàu ra vào, chuyên chở 1,6 triệu tấn hàng hóa, chiếm 57% tổng khối lượng hàng hóa chuyên chở đường biển ở Đông Dương25.

Đường sắt cũng được xây dựng đầu tiên ở Nam kỳ với tuyến đường Sài Gòn - Cần Thơ năm 1885. Đến năm 1931, Việt Nam đã có hệ thống đường sắt là 2389km, trong đó ở Nam kỳ, ngoài tuyến đường sắt xuyên Việt, còn có tuyến đường Sài Gòn - Cần Thơ, Sài Gòn - Lộc Ninh.

Sự hiện diện của ngành hàng không ở Việt Nam diễn ra khá muộn, tuy nhiên đến năm 1945, Việt Nam đã có 11 sân bay, trong đó ở Nam kỳ có sân bay Tân Sơn Nhất, sân bay ở Sóc Trăng.

3.2 Thời kỳ 1954 -1975

Hệ thống hạ tầng giao thông ở Nam bộ tiếp tục phát triển và hiện đại hóa nhằm phục vụ nhu cầu phát triển KT-XH và chiến tranh của Mỹ ở miền Nam.

Giao thông đường bộ được mở rộng, đến năm 1974 ở trên miền Nam đã có 21.840 km đường bộ bê tông hoặc trải nhựa, gấp đôi năm 1954 (12.105 km). Trong đó, ở Nam bộ có các tuyến đường bộ quan trọng như "quốc lộ 4 và quốc lộ 8 đi các tỉnh miền Tây, quốc lộ 14, 19,20, 21 đi Tây Nguyên, quốc lộ 9 đi Nam Lào, quốc lộ 22 và 13 đi Tây Ninh, Cambodia, quốc lộ 15 đi Vũng Tàu" (Đặng Phong, 2005). Xa lộ Sài Gòn -Biên Hòa nối với quốc lộ 1A khánh thành năm 1961 vừa có vai trò huyết mạch về giao thông vận tải, còn là sân bay dã chiến phục vụ chiến tranh của chính quyền Sài Gòn

Vận tải đường thủy gặp nhiều khó khăn do chiến tranh song hệ thống sông ngòi được cải tạo và mở rộng phục vụ cho giao thông và cả mục tiêu quân sự. Đáng chú ý là các cảng quốc tế được hiện đại hóa như Cảng Sài Gòn, Vũng Tàu, Cần Thơ, Rạch Giá, trong đó Cảng Sài Gòn giữ vai trò trung tâm trao đổi hàng hóa giữa trong nước và quốc tế.

Đường hàng không được chính quyền Sài Gòn đặc biệt đầu tư và phát triển nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại và chuyên chở hàng hóa. Tuy nhiên sự phát triển của ngành hàng không ở miền Nam nói chung thời kỳ này phát triển không ổn định và phục vụ cho cuộc chiến tranh xâm lược của Mỹ, những năm có số lượng chuyến bay và lượng hành khách lớn nhất là những năm với sự có mặt trực tiếp của quân đội Mỹ (1966-1970). Ở vùng Nam bộ, ngoài sân bay Tân Sơn Nhất (được đánh giá vào loại hiện đại nhất Đông Nam Á trước năm 1975), còn có các sân bay khác như Biên Hòa, Cần Thơ, Rạch Giá, Cà Mau và các sân bay quân sự tại các tỉnh.

Do điều kiện chiến tranh cũng như chưa thực sự được quan tâm của chính quyền Sài Gòn, giao thông đường sắt ở miền Nam nói chung và vùng Nam bộ nói riêng giảm dần cả về chiều dài tuyến đường và số lượng hành khách, hàng hóa. Nếu năm 1960 chiều dài đường sắt ở miền Nam là 1345 km thì đến năm 1974 chỉ còn 160km với 2 tuyến đường Sài Gòn - Biên Hòa và Đà Nẵng - Huế.

3.3 Thời kỳ 1975 đến nay

25 Giao thông Việt Nam thời Pháp (1890-1945), Link truy cập: http://hkhktcd.vn/hoi-khoa-hoc-ky-thuat-cau-duong/o-to-xe-may/giao-thong-viet-nam-thoi-phap-1890-1945-duong-thuoc-dia-duong-sat-va-cang-song-bien-mo-dau-phat-trien-ha-tang-giao-thong-viet-nam-1605.aspx

Sau ngày miền Nam hoàn toàn giải phóng, Vùng Nam bộ thừa hưởng một hệ thống hạ tầng giao thông khá phát triển ở các đô thị lớn nhưng phần lớn là lạc hậu, kém phát triển ở các địa phương nhất là vùng đồng bằng Sông Cửu Long. Giai đoạn 1975-1989 nền kinh tế gặp nhiều khó khăn, mức độ đầu tư cho hạ tầng giao thông của Nhà nước còn hết sức khó khăn, thêm vào đó tình trạng xuống cấp do thời gian càng thêm trầm trọng

Từ thập niên 1990 trở đi, đặc biệt khi đất nước đẩy nhanh quá trình CNH, HĐH vào cuối thập kỷ 1990, đầu thế kỷ 21 hệ thống hạ tầng giao thông Vùng Nam bộ đã có những khởi sắc, phát triển khá toàn diện, tuy nhiên lại chưa đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội ngày càng cao của Vùng trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

4. Đánh giá hiện trạng phát triển hệ thống hạ tầng giao thông Vùng Nam bộ

4.1 Tổng quan thực trạng hệ thống hạ tầng giao thông Vùng

Về tăng trưởng kinh tế Vùng

Nhìn chung tăng trưởng của các địa phương trong Vùng Nam bộ là tích cực. Ngoại trừ, Bà Rịa Vũng Tàu là địa phương phụ thuộc lớn vào khu vực khai thác dầu khí nên có sự biến động lớn về tăng trưởng kinh tế qua các năm, các địa phương còn lại nhìn chung đều có mức tăng trưởng khá cao đặc biệt là giai đoạn trước năm 2010, hầu hết các địa phương đều tăng trưởng ở mức 2 con số vào cao hơn trung bình chung của cả nước. Tuy vậy, từ năm 2010 đến nay, có sự phân tách lớn trong tăng trưởng của các địa phương thuộc Vùng. Theo đó, các địa phương thuộc Vùng Đông Nam bộ và khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam (bao gồm vùng Đông Nam bộ và 2 tỉnh Long An, Tiền Giang) duy trì được mức độ tăng trưởng khá cao, hơn trung bình tăng trưởng của cả nước. Trong khi đó, các địa phương còn lại không duy trì được tốc độ tăng trưởng, kinh tế có địa phương này có tốc độ suy giảm rõ rệt so với giai đoạn trước mặc dù phần lớn quy mô kinh tế địa phương vẫn còn nhỏ bé. Một số địa phương trong giai đoạn này có tốc độ nhỏ hơn bình quân cả nước rất nhiều như Sóc Trăng, Cà Mau, An Giang, Bạc Liêu.

Bảng 1: Tăng trưởng kinh tế các tỉnh thuộc Vùng Nam bộ

Địa phương	2006	2010	2015	2016	2017
Đồng Nai	14,40%	13,48%	8,22%	7,77%	7,65%
Bình Dương	15,04%	14,54%	8,44%	8,42%	9,15%
Bà Rịa - Vũng Tàu	4,15%	7,33%	0,24%	-19,73%	10,77%
Thành phố Hồ Chí Minh	12,15%	11,77%	7,72%	6,38%	8,25%
Bình Phước	14,36%	12,88%	11,13%	20,49%	6,64%
Tây Ninh	17,54%	11,45%	-1,65%	6,32%	7,91%
Long An	11,18%	12,62%	9,15%	23,06%	9,57%
Tiền Giang	11,06%	10,57%	6,31%	10,06%	7,43%
Bến Tre	9,50%	10,15%	5,10%	5,30%	7,23%
Trà Vinh	13,46%	12,16%	8,53%	10,31%	12,09%
Vĩnh Long	10,50%	11,32%	7,51%	4,77%	5,62%
Đồng Tháp	14,30%	13,02%	6,07%	6,38%	8,02%

An Giang	9,00%	10,12%	5,75%	6,50%	5,11%
Kiên Giang	10,00%	11,58%	9,14%	6,29%	7,39%
Cần Thơ	16,20%	15,03%	6,77%	7,55%	6,54%
Hậu Giang	11,10%	12,79%	6,18%	6,60%	6,70%
Sóc Trăng	12,90%	10,27%	5,61%	5,10%	4,19%
Bạc Liêu	11,40%	12,40%	5,40%	5,38%	6,50%
Cà Mau	19,80%	12,16%	5,02%	5,15%	4,35%
Cả nước	6,98%	6,42%	6,68%	6,21%	6,81%

Nguồn: Tính toán từ Niêm giám thống kê các tỉnh

Về hệ thống đường bộ

Vận tải nội vùng và liên vùng vẫn chủ yếu được đảm nhiệm bởi hệ thống đường bộ. Hệ thống đường bộ của Vùng được phát triển chủ yếu ở khu vực vùng TP.HCM, bởi đây là trung tâm kinh tế-xã hội của cả vùng, bên cạnh đó, Cần Thơ cũng là một trung tâm kết nối hệ thống đường bộ ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long. Nhìn chung, hệ thống giao thông đường bộ của vùng theo các hành lang kết nối:

Thứ nhất, từ TP.HCM đi các tỉnh liên vùng khu vực phía Bắc thông qua các quốc lộ 1A. Đây cũng là hành lang đường bộ xương sống của cả nước trong việc kết nối hạ tầng giao thông liên vùng.

Thứ hai, từ TP.HCM đi các tỉnh thuộc đồng bằng sông Cửu Long, đây là hành lang đường bộ kết nối quan trọng nhất của Vùng. Hiện nay, kết nối chủ yếu trong vận tải, đặc biệt là vận tải hành khách giữa TP.HCM và đồng bằng sông Cửu Long là hệ thống đường bộ mà chủ yếu là các đường quốc lộ qua các địa phương thường xuyên bị quá tải.

Thứ ba, kết nối phía tây TP.HCM đi Tây Ninh và TP.HCM đi Vũng Tàu cùng các tuyến giao thông kết nối nội bộ trong vùng đồng bằng sông Cửu Long đã hình thành một mạng lưới kết nối giao thông cơ bản.

Tuy vậy, với nhu cầu lưu chuyển nội vùng và liên vùng thì hệ thống đường bộ không được đầu tư tương xứng và hiện đang xuống cấp với các tuyến đường kết nối nội vùng giữa TP.HCM và đồng bằng sông Cửu Long cũng như giữa các trung tâm công nghiệp Tp.HCM, Bình Dương và Đồng Nai khiến hệ thống vận tải bị quá tải nghiêm trọng. Trong khi đó, dù đã có quy hoạch một mạng lưới đường bộ kết nối trong vùng TP.HCM (như các đường vanh đai) và kết nối nội vùng nhưng việc triển khai các dự án trên thực tế không theo kịp với quy hoạch và thực tiễn phát triển kinh tế đã trở thành một trở ngại lớn cho sự phát triển của Vùng.

Về hệ thống đường cao tốc và metro

Hệ thống đường cao tốc và metro chiếm một vị trí quan trọng trong việc hình thành mạng lưới giao thông hiện đại, có tốc độ vận chuyển nhanh đáp ứng nhu cầu lưu chuyển trong hoạt động sản xuất, kinh tế - xã hội các địa phương. Theo quy hoạch, tại vùng có khá nhiều tuyến đường cao tốc kết nối giữa TP.HCM với các địa phương trong vùng như: TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây, TP.HCM - Trung Lương, Bến Lức - Long Thành, còn 3 tuyến chưa có chủ trương đầu tư gồm Biên Hòa - Vũng Tàu, TP.HCM - Thủ Dầu Một - Chơn Thành, TP.HCM - Mộc Bài (tỉnh Tây Ninh), Trung Lương - Mỹ Thuận - Cần Thơ; Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu và Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng. Tuy vậy, trên

thực tế, cho đến nay, chỉ có 2 tuyến đường cao tốc ngắn kết nối: Dầu Giây-TP.HCM-Trung Lương, và hiện tại các tuyến đường cao tốc này đều đã quá tải. Hầu hết các tuyến đường theo quy hoạch vẫn còn nằm trên các dự án quy hoạch hoặc không thể triển khai thực địa vì thiếu vốn.

Bên cạnh đó, tuyến đường Metro kết nối giao thông nội vùng trong TP.HCM và dự kiến được mở rộng đến tỉnh Bình Dương và Đồng Nai được kỳ vọng trở thành một tuyến giao thông hiện đại, thúc đẩy các hoạt động kinh tế xã hội. Nhưng thực tiễn dự án cho thấy, đây là một dự án bị đình trệ và quá trình thực hiện kéo dài với độ trễ rất nhiều lần. Điểm nghẽn chủ yếu của dự án này đến từ việc thu xếp vốn cho dự án liên tục bị đình trệ.

Về hệ thống đường sông, đường biển, hạ tầng cảng và logistic

Khu vực Đông Nam bộ chiếm hơn 60% tổng lượng xuất khẩu cả nước, tại đây khu vực này cũng hình thành cụm logistic trọng điểm của cả nước, riêng khu vực Đông Nam bộ sản lượng luân chuyển container riêng vùng này đạt 7 triệu TEU trong tổng số hơn 10 triệu TEU của cả nước26. Trong vùng cũng có cụm cảng hàng không lớn nhất cả nước với khoảng hơn 700 ngàn tấn trên tổng số hơn 1 triệu tấn vận chuyển hàng không quốc tế và nội địa của cả nước. Qua đó, thấy được tiềm năng logistics của khu vực này là rất lớn.

Bảng 2: Tăng trưởng vận chuyển hàng hóa tại Vùng và cả nước

	2000-2005	2006-2010	2011-2016	Tỷ trọng vận chuyển		
				2000	2010	2016
Cả nước	16.18%	12.56%	8.69%	100%	100%	100%
Đồng bằng sông Hồng	18.19%	14.64%	8.27%	30.69%	35.86%	35.00%
Hà Nội	20.10%	27.75%	5.32%	4.69%	9.90%	8.00%
Đông Nam Bộ	13.15%	12.96%	9.08%	19.70%	18.29%	18.62%
TP Hồ Chí Minh	11.76%	17.35%	9.10%	9.99%	9.30%	9.40%
Đồng bằng sông Cửu Long	15.39%	7.82%	6.86%	14.92%	11.75%	9.85%

Nguồn: Tính toán từ Tổng cục thống kê

Dù vậy, trong giai đoạn 2000-2010, tốc độ gia tăng trong tăng trưởng vận chuyển hàng hóa ở vùng thấp hơn trung bình chung của cả nước và thấp hơn nhiều so với vùng đồng bằng sông Hồng. Trong khi đó, khu vực này vẫn chiếm hơn 60% tổng sản lượng công nghiệp sản xuất của cả nước.

Trong giai đoạn 2011-2016, mặc dù tốc độ tăng trưởng trong vận tải của vùng có bước tăng trưởng khá và cao hơn so với cả nước nhưng sự cách biệt là không đáng kể. Điều này hình thành nên một nghịch lý phát triển tại Vùng khi nhu cầu vận tải của Vùng rất lớn do phát triển kinh tế xã hội nhưng tốc độ gia tăng khối lượng vận chuyển lại chỉ đáp ứng khoảng 30-40% nhu cầu (Sài Gòn giải phóng, 2019).

26 Theo báo cáo quy hoạch phát triển giao thông Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam

Vùng Nam bộ cũng là vùng có hệ thống logistic với các cảng biển nước sâu trọng điểm của cả nước. Trong đó hệ thống cụm cảng Cát Lái, Thị Vải – Cái Mép,..tập trung khu vực TP.HCM, Vũng Tàu với năng lực lớn, hoàn toàn đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế sôi động tại khu vực. Tuy nhiên, điểm nghẽn lớn nhất là hệ thống giao thông kết nối không hoàn thiện tạo nên các nút thắt cổ chai trong hoạt động logistic của khu vực, đặc biệt ở các cụm cảng như Thị Vải-Cái Mép khi hạ tầng kết nối không được đầu tư tương xứng. Trong khi đó, các cụm cảng của khu vực đồng bằng sông Cửu Long lại gặp nhiều hạn chế trong vấn đề bồi lắng ở các cảng biển, luồng hàng hải làm hạn chế năng lực của các cảng biển khu vực này.

Hệ thống giao thông đường thủy tại vùng có tiềm năng phát triển nhất cả nước với đặc trưng sông ngòi ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long, đồng thời hệ thống đường thủy nội địa cũng có thể trở thành lợi thế vận tải với chi phí rẻ trong phát triển các hoạt động sản xuất, đóng góp vai trò quan trọng trong hạ tầng logistic của Vùng.

Hiện tại, đường thủy nội địa trong vùng Đông Nam Bộ được khai thác phục vụ các hoạt động vận tải, logistic khá hiệu quả trong việc kết nối các cảng tại các trung tâm công nghiệp của Bình Dương, TP.HCM, Đồng Nai. Tuy vậy, hệ thống này vẫn chưa đáp ứng hết nhu cầu vận tải của các trung tâm công nghiệp lớn, đặc biệt ở khu vực Bình Dương.

Đối với đồng bằng sông Cửu Long, hệ thống đường sông, đường biển là một thế mạnh trong giao thông nếu được phát huy nhờ các lợi thế tự nhiên. Hiện tại, vùng này có 7 cảng biển và 31 bến cảng nhưng chỉ đảm nhận được 20-25% tổng lượng hàng có nhu cầu vận tải bằng đường biển của cả vùng và phần lớn hàng hóa xuất nhập khẩu tới vùng đồng bằng sông Cửu Long là thông qua các hệ thống cảng tại vùng Đông Nam Bộ. Về đường thủy nội địa, đồng bằng sông Cửu Long được sự hỗ trợ từ các dự án WB5 của Ngân hàng thế giới đã cải thiện hệ thống giao thông đường thủy khá tốt nhưng một số hạn chế về kỹ thuật như tĩnh không cầu ở một số sông là thấp do đó làm hạn chế năng lực vận chuyển của giao thông đường thủy.

Về hệ thống giao thông hàng không

Hạ tầng hàng không tại Vùng lớn nhất là cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, cụm cảng hàng không lớn nhất cả nước đang liên tục quá tải. Bên cạnh đó, tại vùng đồng bằng sông Cửu Long có trung tâm hàng không tại Cần Thơ và các cảng hàng không nội địa tại các địa phương khác. Hiện nay, sân bay Tân Sơn Nhất đã quá tải và đang thực hiện dự án mở rộng nhà ga T3 để hướng đến đảm bảo năng lực đón khoảng 45 triệu khách vào năm 2025 (Đoàn Loan, 2019). Theo quy hoạch, cảng hàng không quốc tế Long Thành sẽ là trung tâm hàng không lớn nhất của cả vùng hướng đến việc kết nối hàng không quốc tế, Tân Sơn Nhất sẽ chuyển sang cảng hàng không nội địa và phụ trợ cho Long Thành, cảng hàng không Cần Thơ sẽ hướng đến việc nâng cấp để đáp ứng công suất 5 triệu hành khách/năm. Như vậy theo quy hoạch và định hướng phát triển, cụm cảng hàng không của Vùng hoàn toàn phát triển trở thành một trung tâm hàng không quốc tế của Việt Nam và khu vực.

Về hệ thống giao thông đường sắt

Hiện tại, hệ thống đường sắt của Vùng là đường sắt Bắc-Nam đi qua các tỉnh Đồng Nai, Bình Dương và điểm cuối tại Ga Sài Gòn. Hệ thống đường sắt được xây dựng từ rất

lâu, đóng góp với tỷ trọng nhỏ vào hạ tầng giao thông vận tải của Vùng do năng lực thấp. Theo quy hoạch, bên cạnh việc nâng cấp hạ tầng đường sắt hiện hữu thì các tuyến được sắt được xây dựng mới từ TP.HCM đi Mỹ Tho và Cần Thơ; theo quyết định số 344/2005/QĐ-TTG thì đến năm 2020 hệ thống đường sắt này được hoàn thành đi vào sử dụng. Tuy nhiên, trên thực tế, viễn cảnh đường sắt từ TP.HCM đi Mỹ Tho và Cần Thơ hiện vẫn là dự án được quy hoạch treo. Cùng với đó, các tuyến đường sắt chuyên dụng đến cảng Hiệp Phước, hay nhu cầu đường sắt vận chuyển hàng hóa đến Cát Lái và tuyến đường sắt Hòa Hưng - Trảng Bom, Biên Hòa - Vũng Tàu, Dĩ An - Lộc Ninh vẫn chỉ quy hoạch mà chưa được triển khai trên thực tế. Do đó, hạ tầng đường sắt của vùng gần như không có sự thay đổi cho tới hiện nay.

4.2 Nguyên nhân hạn chế, bất cập trong phát triển hệ thống hạ tầng giao thông Vùng Nam bộ

Quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông Vùng

Vùng Nam bộ là một chỉnh thể thống nhất về địa lý, lịch sử, KT-XH, tự bản thân vùng đất này đã có sự gắn kết chặt chẽ, trong đó hạ tầng giao thông chính là "huyết mạch" cho sự kết nối giữa các địa phương trong và ngoài Vùng. Hiện nay trong quy hoạch phát triển Vùng, việc quy hoạch hệ thống hạ tầng giao thông vùng Nam bộ được thể hiện trong quy hoạch chung của ngành như giao thông đường bộ, đường sắt, vận tải biển, hệ thống sân bay,…và quy hoạch theo vùng Đông Nam bộ, vùng Đồng bằng sông Cửu Long, hay quy hoạch theo vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam, Vùng kinh tế trọng điểm Tây Nam bộ, do vậy nếu tiếp cận dưới giác độ Vùng Nam bộ thì có sự bất cập và thiếu tính thống nhất.

Hơn thế nữa, quy hoạch không theo kịp nhịp độ phát triển. Hiện tại trên địa bàn vùng, các quy hoạch giao thông điều chỉnh là đầy đủ cả về các quy hoạch giao thông của Việt Nam (như quy hoạch về đường bộ, đường sắt, trung tâm logistic, đường biển,..) đến các quy hoạch của vùng (quy hoạch phát triển giao thông vùng trọng điểm phía Nam, quy hoạch phát triển giao thông đồng bằng sông Cửu Long, quy hoạch giao thông TP.HCM,…). Tuy vậy, các quy hoạch này thường không theo kịp sự phát triển ở một khu vực kinh tế năng động như vùng Nam bộ, ví dụ, quy hoạch về hàng không cho thấy, qua nhiều lần điều chỉnh, quy hoạch vận tải của sân bay Tân Sơn Nhất đến năm 2025 có năng lực đón khoảng 50 triệu hành khách/năm27; trong khi đó, thực tiễn năm 2017 đón hơn 36 triệu hành khách trong khi năng lực hiện hữu của sân bay theo thiết kế là 28 triệu, đến năm 2018, số hành khách vận tải qua cảng hàng không này đã đạt 38.3 triệu hành khách. Bên cạnh đó, các quy hoạch về đường bộ, các đường cửa ngõ vào TP.HCM đặc biệt ở các khu vực tâm logistic không theo kịp với nhịp độ phát triển của vùng nói chung và TP.HCM nói riêng.

Phân cấp quy hoạch, đầu tư và quản lý hệ thống giao thông

Một phần lý do quan trọng hình thành điểm nghẽn về giao thông của vùng là các quy hoạch không được thực hiện trên thực tế, các dự án giao thông quan trọng đều không được thực hiện. Ví dụ: các quy hoạch đường vành đai TP.HCM, các tuyến đường sắt-đường bộ-đường thủy kết nối vùng đồng bằng sông Cửu Long với TP.HCM, các tuyến

27 Tân Sơn Nhất nâng lên 50 triệu khách/năm: Vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu, link truy cập: https://laodong.vn/kinh-te/tan-son-nhat-nang-len-50-trieu-khachnam-van-chua-dap-ung-duoc-nhu-cau-632777.ldo

đường sắt chuyên dụng cũng như hệ thống đường kết nối cảng tại TP.HCM. Điều này càng làm trầm trọng thêm các vấn đề về kẹt xe, quá tải cảng hàng không, quá tải hệ thống giao thông kết nối cảng,… làm tăng chi phí kinh tế cũng như ảnh hưởng tiêu cực đến các hoạt động sản xuất-kinh doanh của doanh nghiệp.

Việc phân cấp đầu tư xây dựng hệ thống hạ tầng giao thông nay nay đang tập trung vào đầu mối quản lý của Bộ GTVT và các bộ ngành liên quan, trong khi vai trò của các địa phương là rất bị động, do vậy hầu hết các dự án giao thông được triển khai rất chậm do thiếu vốn hoặc các thủ tục hành chính liên quan đến Bộ, ngành Trung Ương. Điển hình như TP.HCM, một địa phương đã được trao cơ chế đặc thu hơn 1 năm, song các dự án hạ tầng giao thông vẫn gặp nhiều ách tắc.

Dự án đường vành đai 3,4 do bộ giao thông chủ trì, triển khai chậm tiến độ " Muốn sớm xây dựng đường vành đai 3 từ tháng 11 năm ngoái (2018), UBND thành phố đã có văn bản đề xuất Bộ GTVT kiến nghị chính phủ duyệt cơ chế đầu tư, trong đó có quyết định cho phép TP.HCM áp dụng cơ chế đặc thù để ứng trước vốn giải phóng mặt bằng, TP.HCM muốn xin luôn cơ chế này cho đường vanh đai 4 nhưng đến nay vẫn chưa nhận được câu trả lời" hay " Dự án tuyến đường sắt đô thị (metro) số 1 Bến Thành – Suối Tiên….lãnh đạo TP.HCM nhiều làn nhấn mạnh dự án đang thiếu tiền, thành phố có sẵn 35 ngàn tỷ đồng và chỉ chờ các cấp thẩm quyền gật đầu để vốn này sẵn sàng được sử dụng"28

Cơ chế huy động, tài trợ và quản lý vốn cho phát triển hạ tầng giao thông Vùng

Việc thiếu các cơ chế thực thi hiệu quả các quy hoạch, các dự án trọng điểm của Vùng đặc biệt trong hoạt động quản lý dự án, về tài trợ vốn. Hiện tại, một trong những lý do đình trệ của các dự án giao thông tại Vùng là việc thiếu đi các cơ chế thực thi nhanh đặc biệt là về vốn, tài trợ vốn cho các dự án. Về thu hút vốn cho phát triển hệ thống giao thông là hết sức quan trọng và là nhân tố quyết định để đẩy nhanh việc phát triển hệ thống hạ tầng giao thông Ở Việt Nam hiện nay, các dự án phần lớn đều từ ngân sách nhà nước, vay ODA và BOT. Việc phối hợp giữa cơ quan quản lý các dự án giao thông trọng điểm ở Vùng là Bộ giao thông vận tải và các địa phương không tạo nên một cơ chế, giải pháp nhanh giải quyết về vốn cho các dự án trọng điểm. Tiêu biểu như dự án về việc thiếu vốn cho dự án metro dù TP.HCM có đủ nguồn vốn và sẵn sàng tài trợ cho việc xây dựng được nhanh chóng nhưng vướng các cơ chế hiện tại. Bên cạnh đó, dù có nhu cầu cấp thiết về xây dựng các tuyến giao thông trọng điểm nhưng các địa phương thiếu đi các cơ chế huy động vốn hiệu quả để tài trợ cũng như vướng mắc trong việc quản lý đẩy nhanh việc thực hiện các dự án giao thông nội vùng.

5. Vài khuyến nghị cho phát triển hệ thống hạ tầng giao thông Vùng Nam bộ

Về vấn đề quy hoạch phát triển hệ thống giao thông Vùng cần đặt trong quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội chung của Vùng Nam bộ, do đó, cần rà soát lại công tác quy hoạch hệ thống hạ tầng giao thông cho cả vùng Nam bộ để có sự thống nhất cả về mặt khoa học, hiệu quả kinh tế và quản lý phát triển. Hơn thế nữa, từ các phân tích trên cho

28 Hà Mai, Mai Hà, Dự án chạy vòng vòng vẫn "tắc", Thanh niên, ngày 14/05/2019.

thấy, việc sử dụng nguồn lực là kém hiệu quả trong khi yêu cầu về phát triển hạ tầng giao thông là hết sức cần thiết. Đã đến lúc Bộ - Ngành – Địa phương cần ngồi lại bàn bạc, điều chỉnh quy chế, quy định hiện hành, nhằm phát huy vai trò của các địa phương trong việc thực hiện các dự án.

Trong quy hoạch phát triển hệ thống giao thông Vùng, cần ưu tiên cho các dự án cao tốc, kết nối liên vùng, đặc biệt là giữa vùng Đông Nam bộ và ĐBSCL, giữa vùng Nam bộ và cả nước. Đối với hạ tầng giao thông đô thị bên cạnh phát triển giao thông trên mặt đất, trên không (cầu vượt), cần đặc biệt thực hiện các dự án xây dựng các metro, hệ thống hạ tầng ngầm; điều này các quốc gia phát triển đi trước đã thực hiện nhiều thập kỷ nay. Các dự án này nếu thực hiện từ bây giờ thì vài chục năm sau, Vùng Nam bộ sẽ có hệ thông hạ tầng kỹ thuật dưới lòng đất vừa phục vụ nhu cầu đi lại và phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội.

Hệ thống hạ tầng giao thông có vai trò hết sức quan trọng nhằm thúc đẩy liên kết vùng trong phát triển kinh tế. Để đáp ứng yêu cầu này, việc phát triển hệ thống hạ tầng giao thông cũng phải có tính liên kết cao từ trong quy hoạch đến việc triển khai, xây dựng và quản lý khai thác. Sự kết nối không chỉ giữa từng loại hình giao thông, mà cần có sự kết nối giữa các loại hình giao thông trong vùng, trong đó một số đầu mối kết nối quan trọng của vùng Nam bộ như: (i) Cụm giao thông vùng TP.HCM có vai trò kết nối cả vùng Nam bộ. Theo đó việc hoàn thành hệ thống cụm cảng Thị Vải -Cái Mép gắn với hệ thống giao thông đường bộ và hàng không (Tân Sơn Nhất, Long Thành); (ii) Phát triển, hoàn thiện các hành lang giao thông trong vùng như: TP.HCM - phía Bắc, TP.HCM-ĐBSCL, TP.HCM - BRVT, TP.HCM-Mộc Bài - Cambodia, TP.HCM-Lộc Ninh - Cambodia và TP.HCM -Tây Ninh; (iii) Phát triển hệ thống hạ tầng vùng ĐBSCL trong đó ưu tiên phát triển hệ thống đường bộ (cao tốc, đường bộ liên tỉnh, nội tỉnh) gắn với cụm cảng và hệ thống giao thông thủy và hệ thống cảng hàng không; (iv) Khôi phục, phát triển và hiện đại hóa hệ thống đường sắt, tạo sự đột phá cho phát triển giao thông Vùng Nam bộ, cụ thể là xây dựng hệ thống đường sắt TP.HCM-Cần Thơ, Cần Thơ - Cà Mau, nâng cấp hệ thống đường sắt vùng Đông Nam bộ.

Thu hút vốn cho phát triển hệ thống hạ tầng giao thông là hết sức quan trọng và là nhân tố quyết định để đẩy nhanh việc phát triển hệ thống hạ tầng giao thông. Ở Việt Nam hiện nay, các dự án phần lớn đều từ ngân sách nhà nước, vay ODA và PPP. Đối với việc huy động vốn cho phát triển hệ thống giao thông Vùng Nam bộ, cần có các chính sách thông thoáng, thuận lợi để các tập đoàn, ngân hàng, công ty lớn tham gia phát triển hạ tầng giao thông. Kinh nghiệm của nhiều nước đi trước cho thấy, việc thu hút nguồn vốn đầu tư của khu vực tư nhân cả trong và ngoài nước là hết sức quan trọng, trong đó hình thức hợp tác công – tư (PPP) được thực hiện rất phổ biến. Đối với hình thức BOT (Build-Operate-Transfer), các giải pháp "hài hòa" lợi ích người dân, doanh nghiệp và chính phủ, trong đó hiệu quả KT-XH và sự hài lòng của người dân phải được đặt lên hàng đầu. Để thực hiện có hiệu quả hình thức này, thời gian tới Bộ, Ngành và chính quyền địa phương cần: (i) Cần xây dựng luật về PPP nói chung và BOT nói riêng, (ii) Nâng tỷ lệ vốn chủ sở hữu trong tổng vốn đầu tư để giảm rủi ro tín dụng, cụ thể đối với các dự án dưới 1500 tỷ đồng vốn chủ sở hữu phải đạt 20%, đối với các dự án trên 1500 tỷ đồng vốn chủ sở hữu

phải đạt 10%; (iii) Đấu thầu phải công khai, minh bạch và cải cách công tác quản lý các dự án BOT(công khai thông tin dự án, áp dụng kỹ thuật hiện đại trong việc thu phí, kiểm soát nguồn thu tránh thất thoát).

Cuối cùng, cải cách thể chế quản lý phát triển giao thông vận tải, xây dựng các cơ sở pháp lý linh hoạt, hiệu quả là khâu đột phá để phát triển hệ thống hạ tầng giao thông của Việt Nam nói chung và Vùng Nam bộ nói riêng. Theo chúng tôi, việc cải cách thể chế, chính sách phát triển hệ thống giao thông phải thực hiện theo nguyên tắc tạo điều kiện tối đa cho sự tham gia một cách có hiệu quả của khu vực tư nhân. Bên cạnh đó, trong phân bổ vốn cho phát triển hạ tầng giao thông, thiết nghĩ Vùng Nam bộ cần phải được đầu tư nhiều hơn từ phía Chính phủ để tương xứng với vị trí, vai trò và đặc biệt là yêu cầu phát triển KT – XH của Vùng trong thời gian tới.

6. Kết luận

Phát triển hệ thống hạ tầng giao thông ở Việt Nam, đặc biệt đối với Vùng Nam bộ từ khá nhiều năm qua đã được Đảng và Chính phủ coi là một trong các nhân tố đột phá đẩ phát triển kinh tế - xã hội. Tuy nhiên thực tiễn phát triển, hệ thông hạ tầng giao thông vùng Nam bộ ngày càng không theo kịp đà phát triển kinh tế - xã hội, trở thành điểm nghẽn ngày càng lớn đối với yêu cầu phát triển. Phải nhìn nhận khách quan rằng, sự bất cập của hệ thống hạ tầng giao thông trong quá trình "tăng tốc" phát triển kinh tế, là điều thường diễn ra tại nhiều quốc gia. Điều quan trọng là giải pháp phù hợp để cải thiện tình hình. Theo chúng tôi, tháo gỡ các "nút thắt" từ trong cơ chế, chính sách huy động và sử dung nguồn lực có hiệu quả phải là khâu đột phá để sớm có được một diện mạo mới đối với hệ thống hạ tầng giao thông Vùng Nam bộ. Bên cạnh đó, cần rà soát lại các quy hoạch liên quan đến phát triển hệ thống hạ tầng giao thông Vùng, đảm báo tính thống nhất, khoa học và hiệu quả trong việc thực thi và vận hành phát triển.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Vũ Quốc Anh (2018), Phát triển hạ tầng giao thông ở Việt Nam – nghiên cứu trường hợp BOT, Luận văn Thạc sĩ, ĐH Kinh tế - Luật, ĐHQG TP.HCM
2. Võ Kim Cương (2006), Chính sách đô thị. Nhà xuất bản xây dựng, trang 116-117.
3. Hồng Đăng, Giao thông kết nối, kinh tế phát triển. Báo Quân đội nhân dân, địa chỉ truy cập: https://realsv.qdnd.vn/kinh-te/cac-van-de/giao-thong-ket-noi-kinh-te-phat-trien-548551, truy cập ngày 10/05/2019.
4. Nguyễn Chí Hải, Phạm Mỹ Duyên (2017), Nghiên cứu phát triển doanh nghiệp trên địa bàn trọng điểm phía Nam. Tạp chí Công Thương; số 11, Tháng 10/2017
5. Nguyễn Chí Hải và các cộng sự (2018): Liên kết kinh tế Vùng Kinh tế trọng điểm phía nam trong hội nhập quốc tế. Đề tài NCKH C, ĐHQG TP.HCM
6. Bảo Lam, Hạ tầng giao thông: "Nền tảng" thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nội vùng và liên vùng, Diễn đàn doanh nghiệp, link truy cập: http://enternews.vn/ha-tang-giao-thong-nen-tang-thuc-day-tang-truong-kinh-te-noi-vung-va-lien-vung-117332.html, truy cập ngày 10/05/2019.

7. Đoàn Loan, Đề xuất hơn 11.000 tỷ đồng đầu tư nhà ga T3 Tân Sơn Nhất, link truy cập: https://vnexpress.net/thoi-su/de-xuat-hon-11-000-ty-dong-dau-tu-nha-ga-t3-tan-son-nhat-3866484.html, truy cập ngày 10/05/2019.

8. Ngô Minh Oanh, Bành Thị Hằng Tâm (2015). Hệ thống giao thông ở Nam Kỳ thời Pháp thuộc (1860–1945). Tạp chí Khoa học, Đại học sư phạm TP.HCM, (10 (76)), 5.

9. Đặng Phong (2005), Lịch sử kinh tế Việt Nam 1945-2000; tập II (1954-1975). Nhà xuất bản KHXH, Hà Nội.

10. Sài Gòn giải phòng, Đầu tư cho giao thông khu vực Nam bộ: "Lệch pha"!, Link truy cập: http://www.sggp.org.vn/dau-tu-cho-giao-thong-khu-vuc-nam-bo-lech-pha-446662.html, truy cập ngày 10/05/2019.

11. Sài Gòn giải phòng, Giao thông khu vực Nam bộ: Đầu tư chưa tương xứng với nhu cầu, Link truy cập: http://www.sggp.org.vn/giao-thong-khu-vuc-nam-bo-dau-tu-chua-tuong-xung-voi-nhu-cau-446894.html, truy cập ngày 10/05/2019.

12. Sài Gòn giải phòng, Giao thông khu vực Nam bộ, bao giờ hết quá tải?, Link truy cập:https://baomoi.com/giao-thong-khu-vuc-nam-bo-bao-gio-het-qua-tai/c/22367939.epi, truy cập ngày 10/05/2019.

13. Giao thông Việt Nam thời Pháp (1890-1945), Link truy cập: http://hkhktcd.vn/hoi-khoa-hoc-ky-thuat-cau-duong/o-to-xe-may/giao-thong-viet-nam-thoi-phap-1890-1945-duong-thuoc-dia-duong-sat-va-cang-song-bien-mo-dau-phat-trien-ha-tang-giao-thong-viet-nam-1605.aspx, truy cập ngày 10/05/2019.

14. Giao thông vận tải tại Việt Nam thời Pháp thuộc, Link truy cập: http://kinhtedaicuong.blogspot.com/2015/07/giao-thong-van-tai-tai-viet-nam-thoi.html, truy cập ngày 10/05/2019.

15. Các quy hoạch hạ tầng giao thông điều chỉnh có liên quan đến Vùng Nam bộ: Quy hoạch mạng đường bộ cao tốc Việt Nam (QĐ 326), Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh (QĐ 356), Quy hoạch phát triển hệ thống logistic trên địa bàn cả nước (QĐ 1012), Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam (QĐ 1468), Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam (QĐ 1517), Quy hoạch phát triển hệ thống sân bay toàn quốc (QĐ 3569),….

HẠ TẦNG GIAO THÔNG HÀNG KHÔNG NAM BỘ VÀ KẾT NỐI GIAO THÔNG KHÔNG THỦY BỘ

Nguyễn Thiện Tống

Trường Đại học Bách Khoa – Đại học Quốc Gia TpHCM

Tóm tắt: Sản lượng vận chuyển hàng không qua 6 cảng hàng không dân dụng vùng Nam bộ được phân tích để cho thấy tốc độ tăng trưởng hành khách hàng năm qua các cảng vùng Nam bộ tuy năm 2018 vừa qua có giảm nhưng vẫn rất lớn. CHKQT Tân Sơn Nhất tiếp tục quá tải trong khi kế hoạch mở rộng tăng năng suất lên 50 triệu HK/năm lại chậm triển khai và có thể đến năm 2022 mới hoàn tất. CHKQT Cần Thơ không được khai thác hiệu quả nên năm 2018 chỉ mới sử dụng 27% năng suất thiết kế. Đó là một sự lãng phí đối với vai trò vị trí CHKQT Cần Thơ.

Bảng tổng hợp các chỉ tiêu của hệ thống cảng hàng không vùng Nam bộ giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 có thể được trích ra từ Phụ lục I và II của Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23 tháng 02 năm 2018 của Thủ tướng Chính phủ. Bảng tổng hợp này cho thấy việc đầu tư cho hai sân bay Tân Sơn Nhất và Phú Quốc là cần thiết và hiệu quả, nhưng đối với hai sân bay Cà Mau và Rạch Giá thì không.

Một số sân bay quân sự và nhiều sân bay không hoạt động khác ở vùng Nam bộ có thể đầu tư để sử dụng cho hoạt động hàng không dân sự, đặc biệt là sân bay Vũng Tàu và Biên Hòa. Nhiều sân bay đang bị bỏ hoang cần được cải tạo để sử dụng cho hoạt động bay taxi, bay hàng không chung (general aviation), bay cứu thương cứu hộ, bay trung chuyển "feeder" đưa gom hành khách cho các máy bay lớn bay đường dài…

Đặc điểm của vùng Nam bộ là nhiều sông nước và bờ biển, nên rất thuận lợi cho việc sử dụng tàu thủy bay (WIG craft) và thủy phi cơ lưỡng dụng để kết nối giao thông đường thủy với đường hàng không.

Kết nối giao thông giữa đường hàng không với Quốc lộ 1A của đường bộ cần được xây dựng cho hiệu quả đối với hai sân bay quan trọng của vùng Nam bộ là Tân Sơn Nhất và Cần Thơ.

1. Hạ tầng giao thông hàng không hiện nay ở vùng Nam bộ

Vùng Nam bộ hiện nay có 6 cảng hàng không dân dụng, trong đó có 3 cảng hàng không quốc tế mà CHKQT Tân Sơn Nhất có lượng hành khách lớn nhất nước.

Tính trung bình trong 5 năm qua, lượng hành khách hàng năm qua vùng Nam bộ chiếm 44% của cả nước, trong đó Tân Sơn Nhất chiếm trên 90% của vùng Nam bộ và 40% của cả nước. Lượng khách quốc tế qua vùng Nam bộ chiếm 51% của cả nước, trong đó Tân Sơn Nhất chiếm trên 98% của vùng Nam bộ và 50% hành khách quốc tế của cả nước.

Bảng 1. Sân bay dân dụng ở Nam Bộ

STT	Sân bay *Năm xây dựng*	Mã ICAO/IATA	Tỉnh	Số đường băng	Loại đường băng *Chiều dài*	Hoạt động	Năng suất thiết kế
1	Tân Sơn Nhất *1930*	VVTS/SGN	Tp HCM	2	Bê tông *3.048 m* *3.800 m*	Có bay đêm	28 triệu HK/năm (2008)
2	Cần Thơ *1961*	VVCT/VCA	Cần Thơ	1	Nhựa đường 3.000 m	Có bay đêm	3 triệu HK/năm (2010)

3	Phú Quốc *1945*	VVPQ/PQC	Kiên Giang	1	Nhựa đường Polymer *3.000 m*	Có bay đêm	4 triệu HK/năm Sân bay mới bắt đầu hoạt động năm 2012.
4	Côn Đảo *1945*	VVCS/VCS	Bà Ria Vũng Tàu	1	Nhựa đường *1.830 m*	Có bay đêm	500,000 HK/năm (2015)
5	Cà Mau *1962*	VVCM/CAH	Cà Mau	1	Nhựa đường *1500 m*	Không bay đêm	300,000 HK/năm (2015)
6	Rạch Giá *1950*	VVRG/VKG	Kiên Giang	1	Nhựa đường *1.500 m*	Không bay đêm	300,000 HK/năm (2007)

Bảng 2. Lượng hành khách qua các sân bay khu vực Nam bộ [1]

	Hành khách vận chuyển (lượt hành khách)				
	2018	2017	2016	2015	2014
CHKQT Tân Sơn Nhất	38,309,178	36,005,932	32,197,888	26,551,289	22,140,348
Tân Sơn Nhất – Quốc tế	14,892,795	13,632,447	11,822,684	10,307,791	9,133,214
CHKQT Cần Thơ	809,431	691,840	532,778	482,303	305,015
Cần Thơ – Quốc tế	00	81	1,664	3,103	00
CHKQT Phú Quốc	3,289,553	2,684,366	2,141,888	1,475,401	1,002,747
Phú Quốc – Quốc tế	359,562	151,106	28,287	17,788	
CHK Côn Đảo	400,950	373,978	293,932	231,679	188,549
CHK Cà Mau	38,495	36,226	35,700	30,672	30,693
CHK Rạch Giá	36,135	38,163	35,964	40,979	33,532
Tổng cộng hành khách qua các cảng Nam bộ	42,883,742	39,830,505	35,238,150	28,812,323	23,700,884
Tổng cộng HK quốc tế qua các cảng Nam bộ	15,252,357	13,783,634	11,852,635	10,328,682	9,133,214
Tổng cộng HK qua các cảng cả nước	103,401,385	94,065,994	80,769,211	63,017,276	50,699,903
Tổng cộng HK quốc tế qua các cảng cả nước	36,582,098	30,314,690	23,733,748	18,066,072	15,631,500
Tỷ lệ hành khách Nam bộ/cả nước (%)	42	42	44	46	47
Tỷ lệ hành khách quốc tế Nam bộ/QT cả nước (%)	42	46	50	57	58

Bảng 3. Tốc độ tăng trưởng hành khách hàng năm

	Tốc độ tăng trưởng hành khách vận chuyển hàng năm (%)				
	2018	2017	2016	2015	2014
CHKQT Tân Sơn Nhất	6.4	11.8	21.3	19.9	
Tân Sơn Nhất – Quốc tế	9.2	15.3	14.7	12.9	
CHKQT Cần Thơ	17.0	29.9	10.5	58.1	

Cần Thơ – Quốc tế	-100.0	-95.1	-46.4		
CHKQT Phú Quốc	22.5	25.3	45.2	47.1	
Phú Quốc – Quốc tế	138.0	434.2	59.0		
CHK Côn Đảo	7.2	27.2	26.9	22.9	
CHK Cà Mau	6.3	1.5	16.4	-0.1	
CHK Rạch Giá	-5.3	6.1	-12.2	22.2	
Tổng cộng hành khách qua các cảng Nam bộ	7.7	13.0	22.3	21.6	
Tổng cộng HK quốc tế qua các cảng Nam bộ	10.7	16.3	14.8	13.1	

Bảng 4. Lượng hàng hóa qua các sân bay khu vực Nam bộ [1]

	Hàng hóa vận chuyển (tấn)				
	2018	2017	2016	2015	2014
CHKQT Tân Sơn Nhất	655,910	561,675	469,524	427,438	408,006
Tân Sơn Nhất – Quốc tế	429,786	365,119	308,171	291,253	283,726
CHKQT Cần Thơ	5,611	3,981	3,370	2,619	1,950
Cần Thơ – Quốc tế	00	00	00	00	00
CHKQT Phú Quốc	7,829	3,970	3,050	2,609	1,802
Phú Quốc – Quốc tế	00	32	102	80	00
CHK Côn Đảo	922	814	839	603	515
CHK Cà Mau	24	15	14	13	15
CHK Rạch Giá	59	43	23	20	52
Tổng cộng hàng hóa qua các cảng Nam bộ	670,355	570,498	476,820	433,302	412,340
Tổng cộng HH quốc tế qua các cảng Nam bộ	429,786	365,151	308,272	291,333	283,726
Tổng cộng HH qua các cảng cả nước	1,482,146	1,366,377	1,103,343	964,644	895,239
Tổng cộng HH quốc tế qua các cảng cả nước	952,577	905,305	700,871	620,277	587,294
Tỷ lệ HH Nam bộ/HH cả nước (%)	45.2	41.8	43.2	44.9	46.1
Tỷ lệ HH quốc tế Nam bộ/HH quốc tế cả nước (%)	45.1	40.3	44.0	47.0	48.3

Tính trung bình trong 5 năm qua lượng hàng hóa hàng năm qua vùng Nam bộ chiếm 42% của cả nước, trong đó Tân Sơn Nhất chiếm 98% của vùng Nam bộ và 44% của cả nước. Lượng hàng hóa quốc tế qua vùng Nam bộ chiếm 45% của cả nước, trong đó Tân Sơn Nhất chiếm gần 100% của vùng Nam bộ và 45% hàng hóa quốc tế của cả nước.

Mặc dầu do sự phát triển của các sân bay trong khu vực Nam bộ và trên toàn quốc, các tỷ lệ này có giảm dần trong những năm gần đây, nhưng CHKQT Tân Sơn Nhất vẫn giữ vị trí rất quan trọng.

Bảng 5. Tốc độ tăng trưởng hàng hóa vận chuyển hàng năm

	Tốc độ tăng trưởng hàng hóa vận chuyển hàng năm (%)				
	2018	2017	2016	2015	2014
CHKQT Tân Sơn Nhất	16.8	19.6	9.8	4.8	
Tân Sơn Nhất – Quốc tế	17.7	18.5	5.8	2.7	
CHKQT Cần Thơ	40.9	18.1	28.7	34.3	
Cần Thơ – Quốc tế					
CHKQT Phú Quốc	97.2	30.2	16.9	44.8	
Phú Quốc – Quốc tế					
CHK Côn Đảo	13.3	-3.0	39.2	17.0	
CHK Cà Mau	60.0	7.4	8.6	-15.4	
CHK Rạch Giá	37.2	86.0	17.4	-62.3	
Tổng cộng hàng hóa qua các cảng Nam bộ	17.5	19.6	10.0	5.1	
Tổng cộng hàng hóa quốc tế qua các cảng Nam bộ	17.7	18.5	5.8	2.7	

Mặc dầu chỉ có CHKQT Tân Sơn Nhất bị quá tải, nhìn chung tổng số lượng hành khách qua các cảng vùng Nam bộ năm 2018 là 42,9 triệu HK, cũng vượt xa tổng năng suất thiết kế 36,1 triệu HK của các cảng.

Tốc độ tăng trưởng hành khách hàng năm qua các cảng vùng Nam bộ tuy năm 2018 vừa qua có giảm nhưng vẫn lớn hơn tốc độ tăng trưởng GDP.

CHKQT Tân Sơn Nhất tiếp tục quá tải trong khi kế hoạch mở rộng tăng năng suất lên 50 triêu HK/năm lại chậm triển khai và có thể đến năm 2022 mới hoàn tất. Với tốc độ tăng trưởng trong thời gian qua, dự báo nhu cầu hành khách qua sân bay Tân Sơn Nhất năm 2021 là trên 50 triêu HK/năm [2. Vì báo cáo nghiên cứu khả thi dự án CHKQT Long Thành đến cuối năm 2019 mới được đưa ra Quốc Hội xem xét, CHKQT Long Thành khó có thể hoàn tất giai đoạn 1 để đi vào hoạt động năm 2025, CHKQT Tân Sơn Nhất tiếp tục quá tải đến năm 2025 và có thể sau đó nữa.

Vào năm 2020, CHKQT Phú Quốc sẽ đạt năng suất thiết kế 4 triệu HK/năm và việc đầu tư xây dựng thêm nhà ga hành khách và bãi đỗ máy bay sẽ nhanh chóng đưa năng suất lên 10 triêu HK/năm.

CHKQT Cần Thơ không được khai thác hiệu quả nên năm 2018 chỉ mới sử dụng 27% năng suất thiết kế. Đó là một sự lãng phí đối với vai trò vị trí CHKQ T Cần Thơ.

Sân bay Côn Đảo vào năm 2018 đã khai thác 80% năng suất thiết kế 500.000 HK/năm nhờ khách du lịch, trong khi sân bay Rạch Giá và Cà Mau chỉ khai thác 12% năng suất thiết kế 300.000 HK/năm. Thế mà các tỉnh An Giang, Bạc Liêu, Trà Vinh đề có dự án xây dựng sân bay (3.400 tỷ đồng cho sân bay An Giang), đặc biệt Bạc Liêu đề nghị dời sân bay Cà Mau lên Bạc Liêu.

2. Quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông hàng không vùng Nam bộ đến 2030

Bảng 6. Tổng hợp các chỉ tiêu của hệ thống cảng hàng không vùng Nam bộ giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030

TT	Tên cảng hàng không	Quy mô, cấp sân bay	Tỉnh, thành phố	Vị trí vai trò	Năng suất thiết kế hành khách dự kiến (Triệu HK/năm)	Diện tích đất dự kiến (ha)	Ước tính chi phí đầu tư tại thời điểm trình duyệt (Tỷ đồng)
I	**Cảng hàng không quốc tế**				**52 → 58 + 50**	**2.295 → 2.417 + 5.000**	**14.700 + (10.100 + 110.000)**
1	**CHKQT Long Thành**	**4F**	**Đồng Nai**	**MCA, M1, MGW**	**0 → 50,0**	**5.000**	**110.000**
2	CHKQT Tân Sơn Nhất	4E	Hồ Chí Minh	MCA, MGW	45,0 = 45,0	**1.122 = 1.122**	13.000 + 2.500
3	CHKQT Cần Thơ	4E	Cần Thơ	MCA, M2	3,0 = 3,0	268 → 390	200 + 600
4	CHKQT Phú Quốc	4E	Kiên Giang	MCA	4,0 → 10,0	905 = 905	1.500 + 7.000
II	**Cảng hàng không quốc nội**				**1,1 → 3,5**	**433 → 636**	**1.100 + 6.200**
1	CHK Côn Đảo	3C → 4C	Bà Rịa Vũng Tàu	MCA, M2	0.5 → 2,0	141 = 141	500 + 2.300
2	CHK Cà Mau	3C → 4C	Cà Mau	MCA, M2	0.3 → 1,0	92 → 245	300 + 2.100
3	CHK Rạch Giá	3C → 4C	Kiên Giang	MCA, M2	0.3 → 0,5	200 → 250	200 + 1.800
	Tổng				**53.1 → 61.5 + 50**	**2.728 → 3.053 + 5.000**	**15.800 + (16.300 + 110.000)**

Chú thích:

1. Sân bay dùng chung dân dụng và quân sự: **MCA**
2. Cảng hàng không cửa ngõ quốc tế: **MGW**
3. Sân bay quân sự cấp I: **M1**
4. Sân bay quân sự cấp II: **M2**
5. Sân bay quân sự cấp III: **M3**
6. Năng suất các CHK được xác định trên cơ sở dự báo mức trung bình thời điểm hiện tại. Khi tiến hành lập quy hoạch chi tiết các CHK sẽ tiến hành rà soát, cập nhật lại số liệu dự báo và lựa chọn năng suất thiết kế phù hợp đối với CHK.

Bảng tổng hợp các chỉ tiêu của hệ thống cảng hàng không vùng Nam bộ giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 có thể được trích ra từ Phụ lục I và II của Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23 tháng 02 năm 2018 của Thủ tướng Chính phủ [3] như ở Bảng 6.

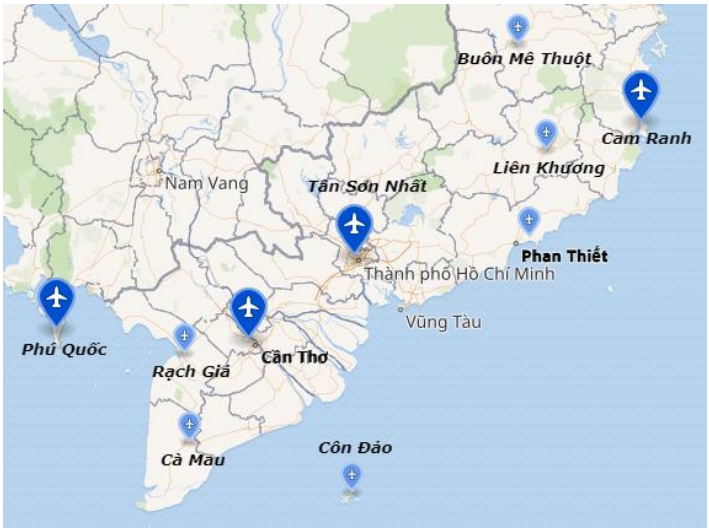
CHKQT Long Thành được đầu tư trong thời gian từ năm 2020 đến 2030 với 110.000 tỷ đồng để có năng suất 50 triệu HK/năm trên diện tích 5.000 ha.

3 CHK quốc tế Tân Sơn Nhất, Cần Thơ và Phú Quốc được đầu tư 14.700 tỷ đồng cho đến năm 2020 để có tổng năng suất 52 triệu HK/năm trên tổng diện tích 2.295 ha, rồi được đầu tư thêm 10.100 tỷ đồng trong thời gian từ năm 2020 đến 2030 để tăng thêm 6 triệu HK/năm thành tổng năng suất 58 triệu HK/năm trên tổng diện tích 2.417 ha. Điều đặc biệt là diện tích CHKQT Tân Sơn Nhất được ghi trong cả hai Phụ lục I và II là 1.122 ha hoàn toàn giống với con số trong Quy hoạch sân bay Tân Sơn Nhất do Viện Nghiên cứu Quy hoạch Xây dựng và Kiến trúc Đô thị

- TP Hồ Chí Minh lập năm 1994 [4] mà được Thủ tướng Chính phủ duyệt ngày 27 tháng 2 năm 1995.

3 CHK quốc nội Côn Đảo, Cà Mau và Rạch Giá được đầu tư 1.100 tỷ đồng cho đến năm 2020 để có tổng năng suất 1,1 triệu HK/năm trên tổng diện tích 433 ha, rồi được đầu tư thêm 6.200 tỷ đồng trong thời gian từ năm 2020 đến 2030 để tăng thêm 2,4 triệu HK/năm thành tổng năng suất 3,5 triệu HK/năm trên tổng diện tích 636 ha.

Hai sân bay Phú Quốc và Côn Đảo có nhu cầu hành khách gia tăng nên việc đầu tư cho giai đoạn tiếp theo là cần thiết và hiệu quả. Hai sân bay Cà Mau và Rạch Giá đang hoạt động chỉ với 12% năng suất thiết kế mà tốc độ tăng trưởng nhu cầu hành khách thấp nên việc đầu tư cho giai đoạn tiếp cần xem xét kỹ lưỡng vì có thể là không cần thiết và lãng phí.



Hình 1. Các sân bay vùng Nam bộ và Nam Trung bộ hiện nay

3. Tiềm năng của các sân bay khác ở vùng Nam bộ

Một số sân bay quân sự và nhiều sân bay không hoạt động khác ở vùng Nam bộ có thể đầu tư để sử dụng cho hoạt động hàng không dân sự.

Sân bay Vũng Tàu

Hiện nay sân bay Vũng Tàu đang được Công ty Bay dịch vụ Miền Nam (Bộ Quốc phòng) quản lý và khai thác cho các chuyến bay trực thăng phục vụ các hoạt động thăm dò và khai thác dầu khí.

Theo tờ trình của Cục Hàng không Việt Nam năm 2015 thì sân bay Vũng Tàu mới sẽ được xây dựng tại Gò Găng. Đây là sân bay nội địa cấp 3C (theo ICAO) và sân bay quân sự cấp II, năng suất 100.000 hành khách/năm và 500 tấn hàng hóa/năm. Đến năm 2020, sân bay Vũng Tàu ở Gà Găng mới xây dựng đường cất hạ cánh kích thước 1.800 m x 30 m, và giữ nguyên cho giai đoạn đến năm 2030. Theo tính toán, kinh phí xây dựng sân bay mới khoảng 1 tỷ USD. Khả năng nhà nước đầu tư cho sân bay Vũng Tàu mới ở Gà Găng theo kế hoạch trên là một nghi vấn lớn, trong tình trạng ngân sách nhà nước eo hẹp và nợ công gia tăng.

Dự án sân bay Vũng Tàu mới tại Gò Găng nên được hủy bỏ vì không khả thi. Sân bay Vũng Tàu hiện hữu nên được duy trì và chỉ sử dụng cho máy bay trực thăng thôi để có thể thu hẹp lại và không ảnh hưởng về tĩnh không quanh sân bay. Sân bay Vũng Tàu không có trong Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23 tháng 02 năm 2018 của Thủ tướng Chính phủ [3].

Bảng 7. Các sân bay quân sự ở Nam bộ

STT	Tên sân bay Tên địa phương	Mã ICAO/IATA	Thuộc Tỉnh	Số đường bang	Loại đường băng *Chiều dài*	Tình trạng hoạt động
1	Vũng Tàu	VVVT/VTG	Bà Rịa Vũng Tàu	2	Nhựa đường *1.800 m* *1.200 m*	Dịch vụ Dầu khí
2	Biên Hòa		Đồng Nai	2	Bê tông *3.053 m* *3.053 m*	Quân sự
3	Phú Giáo		Bình Dương	1	Bê tông *1.300 m*	Quân sự (dự trữ)
4	Phước Bình (Phước Long)		Bình Phước	1	Bê tông *1300 m*	Quân sự (dự trữ)
5	Nước Trong (Long Thành)		Đồng Nai	1	Bê tông *1.500 m*	Quân sự (dự trữ)
6	Xuân Lộc (Long Khánh)		Đồng Nai	1	Bê tông Nhựa đường 1.067 m	Quân sự

Sân bay Biên Hòa

Sân bay quân sự Biên Hòa cần được cải tạo để trở thành sân bay hỗn hợp quân sự và dân sự vì lợi ích kinh tế và an ninh quốc phòng.

Sân bay Biên Hòa ở vị trí kết nối rất tốt giữa đường hàng không với đường bộ, đường sắt và metro. Thành lập "Cụm cảng hàng không Tân Sơn Nhất – Biên Hòa" kết hợp dân sự - quân sự nhằm hỗ trợ nâng cao năng lực phát triển trung tâm hàng không lớn nhất Việt Nam.

Khi đó CHKQT Tân Sơn Nhất phục vụ các chuyến bay quốc tế và các chuyến bay nội địa đường dài, còn CHK Biên Hòa phục vụ các chuyến bay nội địa đường ngắn và vận chuyển hàng hóa (air cargo).

Dự án xử lý dioxin tại sân bay Biên Hòa đã được Cơ quan Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ và Quân chủng Phòng không - Không quân Việt Nam đã khởi động ngày 20 tháng 4 năm 2019. Theo Bộ Quốc phòng, dự án tổng thể xử lý triệt để dioxin tại sân bay Biên Hòa dự kiến thực hiện với tổng nguồn vốn khoảng 390 triệu USD.

Do đó sân bay Tân Sơn Nhất và sân bay Biên Hòa cần được tổ chức lại thành cụm sân bay Tân Sơn Nhất – Biên Hòa để tất cả quỹ đất hiện nay của hai sân bay cũng như vùng trời được khai thác sử dụng chung cho hoạt động hàng không dân sự và quân sự để vừa mang lại hiệu quả kinh tế vừa bảo đảm an ninh quốc phòng cho TpHCM và cho cả nước [2].

Bảng 8. Các sân bay không hoạt động và đang bỏ hoang ở Nam bộ

STT	Tên sân bay Tên địa phương	Mã ICAO/IATA	Thuộc Tỉnh	Số đường băng	Loại đường băng *Chiều dài*	Tình trạng hiện nay
1	Châu Đốc		An Giang		600 m	Hiện nay bị bỏ hoang.
2	Long Xuyên		An Giang	1	700 m	Hiện nay bị bỏ hoang
3	Núi Sam		An Giang	1		Hiện nay bị bỏ hoang.
4	Trúc Giang		Bến Tre	1	700 m	Hiện nay bị bỏ hoang.
5	Năm Căn		Cà Mau	1		Hiện đang bị bỏ hoang
6	Tây Ninh		Tây Ninh	1		Nguyên là sân bay quân sự của VNCH.
7	Long Toàn		Trà Vinh	1		Đang có dự án xây dựng lại sân bay quy mô hơn.
8	Trà Vinh	VVTV/PHU	Trà Vinh	1	700 m	Đang được quy hoạch để xây dựng khu dân cư và khu hành chính mới của tỉnh Trà Vinh.

Các sân bay quân sự khác và các sân bay không hoạt động

Các sân bay quân sự khác ở Bảng 7 và các sân bay không hoạt động mà đang bị bỏ hoang ở Bảng 8 cần được khai thác sử dụng cho hoạt động bay taxi, bay hàng không chung (general aviation), bay cứu thương cứu hộ…

Việt Nam có thể tham khảo Chính sách Hàng không Dân dụng 2016 của Ấn Độ, trong đó máy bay nhỏ 10 chỗ loại chong chóng được hỗ trợ và khuyến khích sử dụng để người dân vùng xa thành phố lớn có thể đi lại bằng máy bay từ những sân bay nhỏ. Loại máy bay này có thể kết hợp sử dụng làm "máy bay cứu thương" (air ambulance) khi cần thiết.

Các hãng hàng không nên khai thác các thị trường nội địa còn bỏ trống hoặc chưa hình thành ở các sân bay nhỏ ít khách hay các sân bay mới xây dựng do các nhà đầu tư tư nhân hợp tác với nhà nước. Các loại máy bay 10 chỗ đến 19 chỗ (không cần tiếp viên) cần được sử dụng cho cự ly ngắn giữa các sân bay vùng Đồng bằng sông Cửu Long, Miền Đông Nam bộ, Tây Nguyên, Nam Trung bộ… Các loại máy bay 10 – 19 chỗ này còn là máy bay trung chuyển "feeder" đưa gom hành khách cho các máy bay lớn hơn cho chuyến bay đường dài.

4. Phát triển các loại hạ tầng giao thông hàng không cho các phương tiện hiện đại

Đặc điểm của vùng Nam bộ là nhiều sông nước và bờ biển, nên rất thuận lợi cho giao thông đường thủy, tuy nhiên tốc độ tàu thuyền truyền thống không nhanh.

WIG craft (Tàu thủy bay)

Hình 2. WIG craft của Singapore

Có một loại phương tiện giao thông đường thủy hiện đại là WIG craft, có thể xem như tàu thủy có cánh bay là là gần mặt nước với tốc độ cao khoảng trên 100 km/h. Singapore đã chế tạo loại Airfish 8 (WIG craft 10 chỗ chở được 8 hành khách) bay với tốc độ tối đa 190 km/h. Đức, Nga, Mỹ, Úc, Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc... đều nghiên cứu chế tạo loại WIG craft này.

WIG craft sử dụng cảng sông cảng biển với đoạn cầu nổi như cảng thủy phi cơ.

Thủy phi cơ lưỡng cư

Thủy phi cơ lưỡng cư (Amphibious airplane) cất hạ cánh được trên cảng thủy phi cơ và trên sân bay thông thường nên kết nối được giao thông đường thủy và đường hàng không.

Hình 3. Thủy phi cơ lưỡng cư của Canada

5. Kết nối giao thông không thủy bộ

Kết nối giao thông giữa đường hàng không với Quốc lộ 1A của đường bộ cần được xây dựng cho hiệu quả đối với hai sân bay quan trọng của vùng Nam bộ là Tân Sơn Nhất và Cần Thơ.

Kết nối giao thông quanh sân bay Tân Sơn Nhất

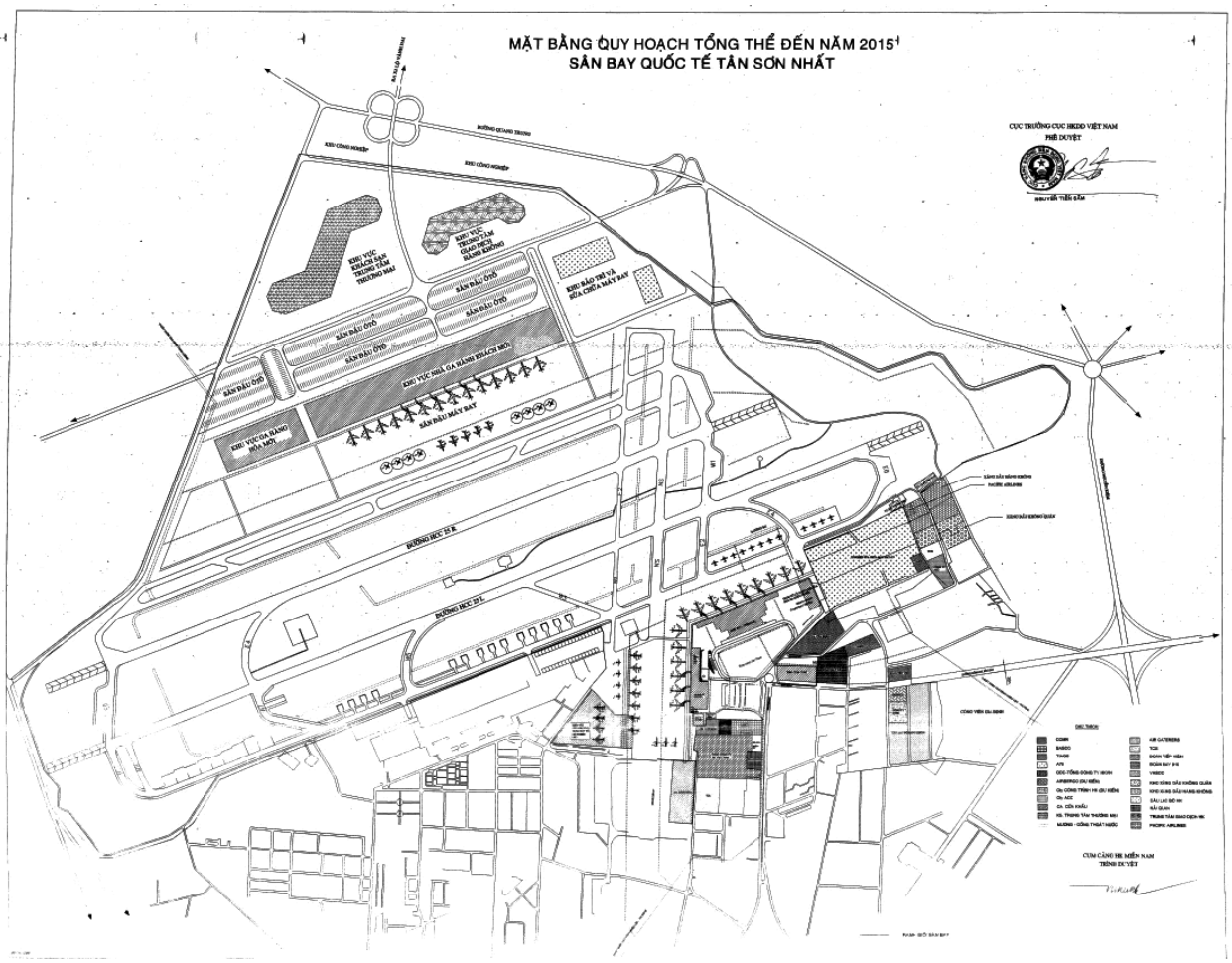
Thành phố Hồ Chí Minh là đô thị lớn nhất và là đầu mối giao thông quan trọng của Việt Nam, có hệ thống cơ sở hạ tầng đa dạng và hiện đại. Tuy nhiên kết nối giao thông tích hợp giữa đường bộ, đường sắt, đường metro và đường hàng không tại CHKQT Tân Sơn Nhất hầu như không có.

Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất hiện chỉ có cổng ra phía Nam để kết nối với trung tâm Tp.HCM, chứ không có cổng ở mặt Bắc để kết nối với Quốc lộ 1A.

Hành khách đến sân bay Tân Sơn Nhất không chỉ là người dân từ trung tâm Tp.HCM mà còn từ các vùng ngoại thành và các tỉnh Nam bộ, Nam Trung bộ và Tây Nguyên, nếu chỉ kết nối giao thông phía Nam thì những người này vào sân bay sẽ tốn thời gian đi qua khu vực trung tâm, "chèn" vào mạng lưới giao thông đô thị, dẫn đến ách tắc nghiêm trọng. Vì thế đối với CHKQT Tân Sơn Nhất, kết nối giao thông ra phía Bắc với Quốc lộ 1A là rất cần thiết.

Phương án mở rộng CHKQT Tân Sơn Nhất của Tp.HCM [2] với hướng Bắc là chủ đạo và hướng Nam là quan trọng thứ hai nhằm kết nối giao thông về nhiều phía (Nam, Bắc, Đông, Tây) thuận lợi cho hành khách ở thành phố Hồ Chí Minh cũng như các tỉnh lân cận vùng Nam Bộ, Nam Trung bộ và Tây Nguyên.

Phương án này có quy hoạch mặt bằng tương tự với Quy hoạch sân bay Tân Sơn Nhất do Viện Nghiên cứu Quy hoạch Xây dựng và Kiến trúc Đô thị - TP Hồ Chí Minh lập năm 1994 [4] mà được Thủ tướng Chính phủ duyệt ngày 27 tháng 2 năm 1995. Quy hoạch này có đầy đủ các giải pháp giao thông xung quanh sân bay và giải pháp về cấp thoát nước.



Hình 4. Bản vẽ Quy hoạch tổng thể TSN đến năm 2015 được TTgCP phê duyệt năm 1995

Rất tiếc là phương án của tư vấn Pháp ADPi [5] chỉ có kết nối giao thông giữa sân bay với trung tâm thành phố Hồ Chí Minh được Thủ tướng chọn.

Kết nối giao thông quanh sân bay Cần Thơ

Sân bay quốc tế Cần Thơ kết nối với Quốc lộ 1A thông qua Quốc lộ 91 và kết nối rất thuận lợi với Cụm Cảng Cần Thơ cho nên cần khai thác hiệu quả vai trò vị trí sân bay quốc tế Cần Thơ bằng việc mở những đường bay quốc tế để vận chuyển hàng hóa tươi sống như hoa quả và thủy sản xuất khẩu. Tuy nhiên để có hàng hóa với phẩm chất cao thì ngành nông nghiệp và công nghiệp chế biến của Cần Thơ và vùng Đồng bằng sông Cửu Long phải có biện pháp nâng cao trình độ khoa học công nghệ và quản lý trong sản xuất và vận chuyển. Cần Thơ cần trở thành trung tâm logistics của vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

Kết luận

Hạ tầng giao thông hàng không vùng Nam bộ đang có 2 vấn đề chính, một là quá trập trung khai thác sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất đến mức quá tải mà không thể giải quyết được bằng dự án sân bay Long Thành, hai là quá lãng phí sân bay quốc tế Cần Thơ vì không có những biện pháp tổng hợp và đồng bộ để mở những đường bay quốc tế từ sân bay Cần Thơ.

Mặt khác một số sân bay quân sự và nhiều sân bay không hoạt động khác ở vùng Nam bộ có thể đầu tư để sử dụng cho hoạt động hàng không dân sự, đặc biệt là sân bay Vũng Tàu và Biên Hòa. Nhiều sân bay đang bị bỏ hoang cần được cải tạo để sử dụng cho hoạt động bay taxi, bay hàng không chung (general aviation), bay cứu thương cứu hộ, bay trung chuyển "feeder" đưa gom hành khách cho các máy bay lớn bay đường dài…

Đặc điểm của vùng Nam bộ là nhiều sông nước và bờ biển, nên rất thuận lợi cho việc sử dụng tàu thủy bay (WIG craft) và thủy phi cơ lưỡng dụng để kết nối giao thông đường thủy với đường hàng không.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Phòng Vận tải Hàng không, Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam, "Thông tin về số lượng hành khách và hàng hóa vận chuyển qua các cảng hàng không vùng Nam bộ trng 5 năm vừa qua", liên lạc qua email.

2. Báo cáo của Nhóm Nghiên cứu do Thành Ủy và UBND TpHCM giao nhiệm vụ, Tháng 3 năm 2018.

3. Quyết định 236/QĐ-ThTg của Thủ tướng Chính phủ tải ngày 23/02/2018 về việc Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

4. Viện Nghiên cứu Quy hoạch Xây dựng và Kiến trúc Đô thị - Thành phố Hồ Chí Minh, "Quy hoạch định hướng cải tạo phát triển sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất" (Giai đoạn 1995-2000 và 2000-2015), 8/1994.

5. ADPi, "Nghiên cứu, rà soát Quy hoạch, xây dựng phương án mở rộng Cảng Hàng không Quốc tế Tân Sơn nhất", Báo cáo lần hai, Tháng 1 năm 2018.

PHẦN 2
MỘT SỐ Ý KIẾN MANG TÍNH GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG CHO CÁC TỈNH TRONG KHU VỰC NAM BỘ

VÀI Ý KIẾN VỀ NHỮNG THÁCH THỨC CHO GIAO THÔNG ĐÔ THỊ TP HCM HIỆN NAY

TS. Trần Vũ Tự
Khoa Xây Dựng - Trường đại học Sư phạm Kỹ thuật TP.HCM

1. GIỚI THIỆU CHUNG

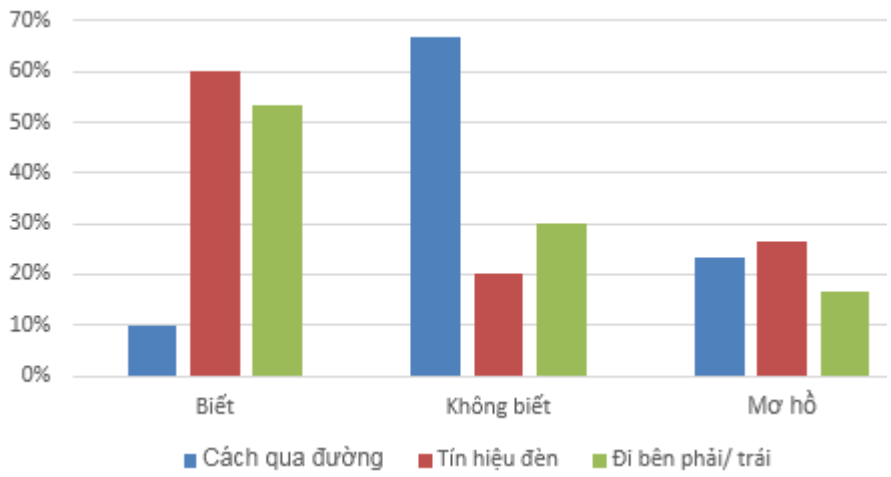
Trong một thế giới phát triển và có sự cạnh tranh khốc liệt, TP. HCM đã có những vượt trội về kinh tế – xã hội so với các địa phương khác trong cả nước. Tuy nhiên, song song với sự phát triển đó, những vấn đề mà thành phố đang đối mặt cũng không nhỏ. Nổi cộm là việc định hướng phát triển mạng lưới giao thông để giải quyết những vấn đề kẹt xe, tai nạn giao thông, gập lụt v.v… hiện tại để có thể xây dựng một hệ thống phát triển bền vững trong tương lai. Với dân số khoảng 9 triệu dân, trong đó có đến khoảng 6,5 triệu phương tiện, bao gồm lượng xe ô tô chiếm nửa triệu và xe gắn máy chiếm hơn 6 triệu chiếc [1], TP. HCM đang gồng mình với lưu lượng giao thông khá lớn, trong khi diện tích đường cho giao thông còn khá bé so với yêu cầu, chỉ khoảng 8.65% diện tích đô thị [9]. Do đó, Thành phố cần phải có những chiến lược phát triển hợp lý để tránh tình trạng đã quá tải mà ngày càng nghiêm trọng trên hệ thống giao thông như đã diễn ra ở một số nước như Thái Lan, Mỹ, Brazil, Colombia, v.v…trong thời kỳ bùng nổ kinh tế diễn ra nhanh chóng do hội nhập. Mục đích của bài tham luận là nêu ra một số luận điểm thực hiện để cải thiện tình hình giao thông hiện tại cũng như hướng đến việc phát triển một hệ thống giao thông bền vững, đi liền với sự phát triển mạnh mẽ của Thành Phố.

2. MỘT SỐ LUẬN ĐIỂM

Để triển khai thực hiện hiệu quả, Thành phố cần thực hiện đồng bộ các giải pháp và có sự tương hỗ qua lai giữa các bộ phận ban ngành để mong có hiệu quả như mong đợi. Các luận điểm chính được đưa ra để từng bước cải thiện hệ thống giao thông và phát triển bền vững bao gồm các công tác liên quan đến tuyên truyền giáo duc, quản lý nhu cầu giao thông, ứng dụng công nghệ trong quản lý giao thông.

2.1 Công tác tuyên truyền giáo dục

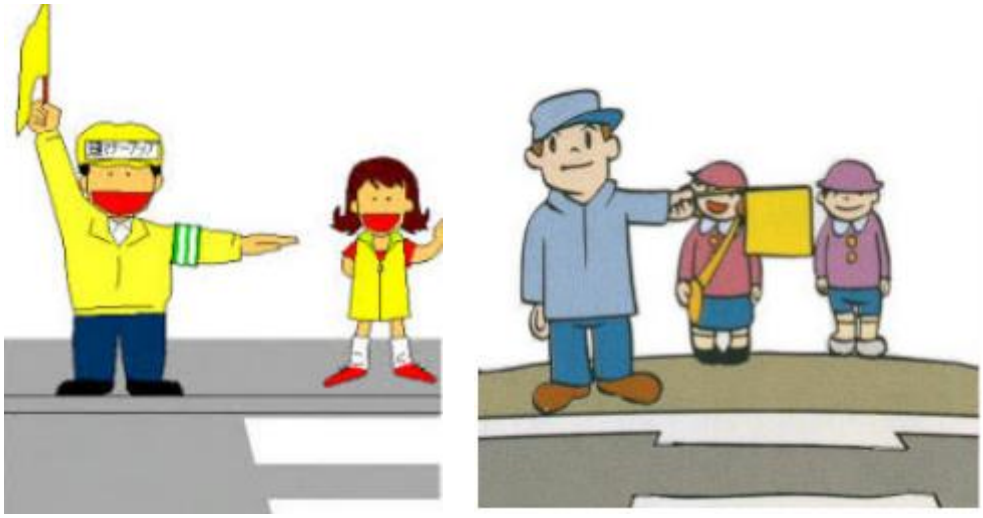
Việc giáo dục ý thức tham gia giao thông, sử dụng phương tiện công cộng, hạn chế phương tiện cá nhân nên thực hiện mạnh mẽ trong giáo dục từ giai đoạn trẻ mầm non. Hiện nay, chương trình giáo dục mầm non còn mang nặng các môn học kỹ năng mà môn học về văn hóa tham gia giao thông là một môn mà có tầm quan trọng không kém. Vì vậy, Thành phố nên mạnh dạn hơn nữa đưa vào chương trình đào tạo từ các cấp tiểu học và mầm non để tạo thói quen giao thông từ đầu cho con em chúng ta. Các tiêu chí đánh giá sự đạt và không đạt của một trường nên đặt trọng tâm mang tính phục vụ cộng đồng của học sinh, làm cho các em hiểu rõ trách nhiệm của mình với môi trường xung quanh hơn là những con điểm hay thành tích giỏi khá trong học tập. Một khảo sát sơ bộ của nhóm nghiên cứu cho các em học sinh từ lớp lá chuẩn bị vào lớp 1 liên quan đến các nhận thức về tham gia giao thông có kết quả sơ bộ như sau:



Hình 1. Nhận thức về việc tham gia của các em học sinh qua khảo sát sơ bộ

Kết quả khảo sát cho thấy tỷ lệ các em không biết hoặc còn mơ hồ về việc tham gia giao thông rất cao, chiếm trên 70% như thể hiện ở Hinh 1. Các em được hỏi các câu hỏi liên quan đến cách qua đường an toàn, cách nhận biết đèn tín hiệu khi nào đi, khi nào dừng hay khi tham gia giao thông thì đi bên phải hay trái, v.v….Mặc dù đây là những kiến thức cơ bản, rồi lớn lên các em sẽ nhận ra, nhưng việc giáo dục trẻ từ mầm non là cần thiết để tạo thói quen và ấn tượng ngay từ đầu.

Thêm vào đó, học hỏi từ Nhật Bản trong công tác đảm bảo an toán giao thông đô thị, mô hình phục vụ cộng đồng dành cho các ông bà lão đã về hưu cũng nên được xem xét đưa vào thực tiễn triển khai ở thành phố. Công tác phục vụ cộng đồng của địa phương cần được phát huy tối đa, nâng cao ý thức thực tiễn về hỗ trợ dọn dẹp rác thải sinh hoạt, phân công đảm bảo an toàn cho học sinh đi học, v.v…



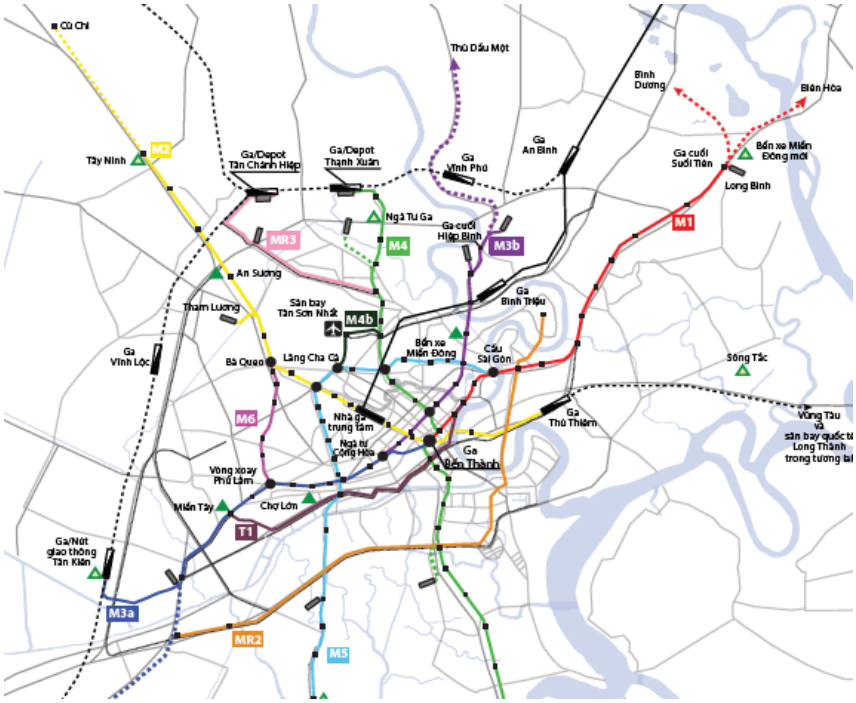
Hình 2. Công tác hỗ trợ các em học sinh tham gia giao thông ở Nhật Bản [2]

2.2. Quản lý nhu cầu giao thông (Travel Demand Management (TDM))

Quản lý TDM là cần thiết ở Việt Nam hiện nay để có thể tối đa hóa hiệu quả của hệ thống giao thông đô thị bằng cách khuyến khích người dân giảm sử dụng phương tiện cá nhân và tăng cường sử dụng các phương tiện thân thiện với môi trường với các biện pháp như hạn chế sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân (“Đẩy”- PUSH) hay biện pháp làm tăng sức hấp dẫn của các

phương thức giao thông khác ("Kéo" - PULL). Việc mở rộng đường cũng là một biện pháp tăng cung trong quản lý hệ thống giao thông. Diện tích mặt đường giao thông đô thị tối thiểu cần thiết cho một hệ thống giao thông bền vững là trên 25%, tuy nhiên con số này khá thấp ở TP. HCM, chỉ khoảng 8.65% diện tích đô thị) [9]. Điều đó có nghĩa là việc mở rộng đường là yếu tố cần thiết để tăng diện tích tối thiểu cho giao thông đô thị, có ý nghĩa hết sức quan trọng đối với sự phát triển kinh tế. Tuy nhiên, việc đầu tư đường sá cần phải có chiến lược và phân đoạn hợp lý theo tình hình nhu cầu giao thông cũng như các điều kiện kinh tế xã hội và phải mang tính bền vững của hệ thống giao thông. Việc mở rộng đường có thể gây ra những phá hủy các khu vực lân cận và tạo ra những cản trở cho sự phát triển phương tiện thân thiện môi trường như đi bộ và đi xe đạp và làm tăng lưu thông bằng phương tiện cơ giới theo quy luật cung cầu, gây ra những khó khăn khi triển khai phát triển hoạt động vận tải công cộng trong thành phố.

Sự phát triển hệ thống giao thông đường sắt đô thị trong tương lai của thành phố là điều cần thiết và tất yếu liên quan đến phương tiện vận tải lớn (Hình 3). Tuy nhiên, để phục vụ vụ cho sự phát triển ngắn hạn và trung hạn cũng như tăng khả năng tiếp cận của người dân về phương tiện vận tải công cộng thì sự phát triển hơn nữa của hệ thống xe buýt và các loại hình paratransit là cần thiết trong giai đoạn hiện tại.



Hình 3. Hệ thống giao thông đường sắt đô thị ở thành phố Hồ Chí Minh năm 2020-2030 [3]

Mặc dù sự phục vụ của giao thông xe buýt có sự cải thiện rõ rệt trong những năm gần đây, tuy nhiên việc cải thiện thái độ phục vụ cũng như tính đúng giờ của hoạt động xe buýt nên tiếp tục cải thiện hơn nữa. Tăng khả năng tiếp cận hệ thống giao thông công cộng cũng là yêu cầu cấp bách. Hệ thống xe buýt hiện nay không có nhiều sự thuận tiện cho việc sử dụng cũng như dịch chuyển hành vi sử dụng sang phương tiện công cộng (ridership). Điều này xuất phát từ nhiều nguyên nhân như khả năng tiếp cận (accessability) hạn chế, luồng tuyến không hợp lý nên phải chọn xe gắn máy, thái độ phục vụ v.v… Mặc dù Thành phố đã đặt ra thị phần của phương tiện vạn tải hành khác công cộng đảm nhận 15-20% nhu cầu di chuyển của người dân đến năm 2020, đạt 20,5-26,6% (vào năm 2025), và đạt 29,3-36,8% (vào năm 2030) nhưng dường như con số này khó đáp ứng nếu như không có những giải pháp hợp lý khi mà mức phụ vụ hiện nay chỉ 9-10%.

Hệ thống paratransit là loại hình vận tải có khả năng tiếp cận cao nên được xem xét triển khai mạnh ở TP. HCM. Đây là loại xe nhỏ linh hoạt, đảm bảo năng lực vận chuyển tốt hơn phương tiện giao thông cá nhân và xe buýt truyền thống và có thể phục vụ "door-to door". Paratransit có khả năng phục vụ dược cho mọi đối tượng và trong nhiều điều kiện địa hình cũng như có thể phục vụ cho nhiều địa điểm. Các paratransit có cỡ nhỏ cũng tốn ít thời gian đón trả khách, tăng số chuyến, ít dừng và rất cơ động trong giờ cao điểm. Ở nhiều quốc gia đang phát triển, xe buýt bình dân và xe buýt cỡ nhỏ là các phương tiện chính trong mạng lưới GTCC. Hệ thống cơ bản gồm một chuỗi phương tiện giao thông phối hợp và những điều luật quản lư linh động cho phép sai lệch nhất định để phù hợp với nhu cầu hành khách, tình trạng giao thông và từng thời điểm trong ngày. Những chiếc xe đò nhỏ ở Manila (tái chế từ xe jeep trong quân đội với 12 hành khách mỗi chuyến) chuyên chở được 60% lượng hành khách vào mùa cao điểm trong vùng [4].

Hình 4. Paratransit ở Mỹ [5]

Vì những ưu việt đó, Thành phố nên khuyến khích và có chính sách hỗ trợ các trường học, các cơ quan công ty hay địa phương sở hữu và phát triển phương tiện vận chuyển này (paratransit) để phục vụ nhu cầu trước mắt của chủ thể mình trong việc vận chuyển với số lượng lớn, cũng như nới rộng đối tượng phục vụ sau này. Có như thế, thành phố sẽ hạn chế được sự phát triển của phương tiện cá nhân, nâng cao an toàn giao thông cũng như giảm thiểu nạn kẹt xe trong thành phố.

Đặc điểm giao thông đô thị của TP HCM chủ yếu tập trung vào đường bộ với tổng chiều dài đường bộ trong Thành phố là 3.670 km với 3.800 tuyến đường, không kể các tuyến đường khu vực nông thôn, với khoảng 14% số đường có mặt đường rộng trên 12m, 51% số đường có lòng đường rộng từ 7m – 12m, 35% số đường còn lại có lòng đường rộng dưới 7m [1]. Việc tận dụng hệ thống kênh rạch của thành phố để phát triển hệ thống "buýt sông" cũng là một phương thức tốt để "giảm nhiệt" cho giao thông đường bộ trong vận chuyển ở Hồ Chí Minh. Các bãi xe buýt đường thủy nên kết hợp với xe buýt đường bộ nhằm giúp cho hành khách được thuận tiện trong di chuyển tham quan thành phố. Tuy nhiên, hiện nay một số sông, kênh chính bị lấn chiếm, bồi lấp, bị hạn chế bởi khổ thông thuyền của các cầu cũng như ảnh hưởng của chế độ thủy triều, các công trình cầu bắc qua có khẩu độ tĩnh không khá nhỏ nên khó thực thi việc vận tải hành khách trên một số con kênh này. Vì vậy, thành phố nên có giải pháp nâng tĩnh không cầu hay thông vét kênh rạch để có thể phát triển mạnh mô hình vận tải này trong tương lai.

Hình 6. Hình ảnh xe buýt đường sông [6]

Sự phát triển của hệ thống xe buýt nhanh BRT (Bus Rapid Transit) hay 8 tuyến metro là cần thiết để giải quyết các vấn đề giao thông về lâu dài của thành phố. Việc kết nối những hệ thống này cũng như tăng khả năng tiếp cận cho sự phát triển của các tuyến để có hoạt động hiệu quả là rất cần thiết. Các công nghệ sử dụng cho các tuyến metro như công nghệ Nhật Bản, Đức, v.v… phải được tích hợp thống nhất khi sử dụng tại Việt Nam để hành khách sau này có sự sử dụng giữa các tuyến mà không gặp trở ngại. Thêm vào đó, việc tư nhân hóa sở hữu và vận hành các hệ thống này nên được triển khai để kêu gọi sự đầu tư từ các nhà đầu tư để có sự chung tay triển khai hoạt động hiệu quả của hệ thống.

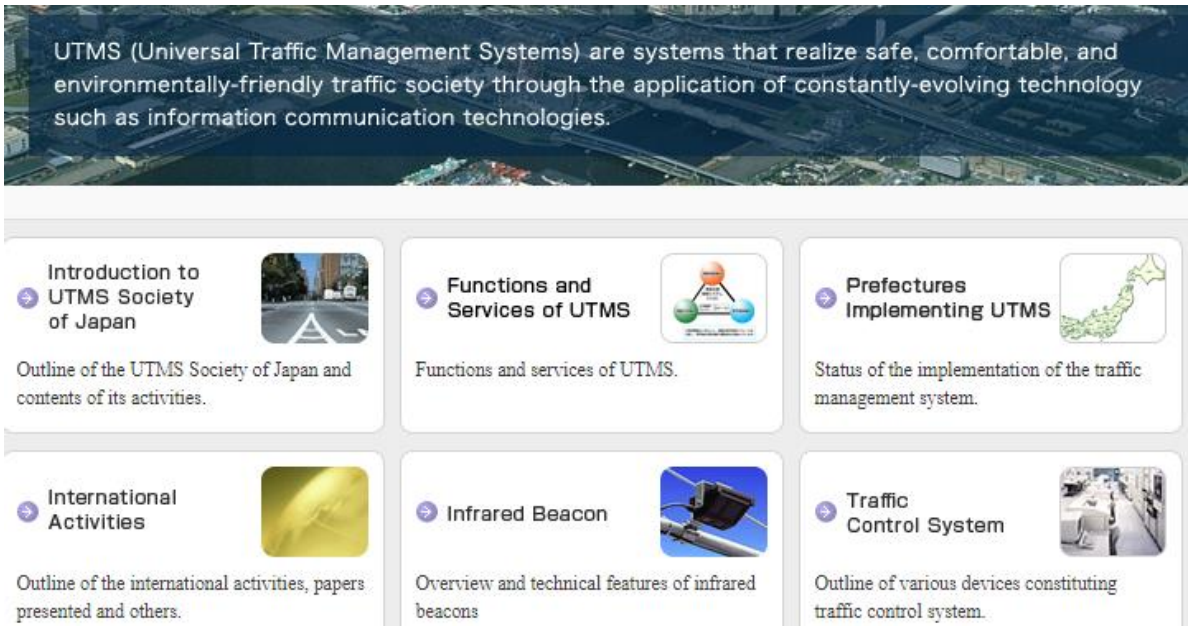
Chính sách quản lý bãi đậu xe khi mua xe là một chính sách khá hiệu quả trong việc hạn chế phương tiện cá nhân ở Nhật Bàn. Ở các nước như Nhật Bản, việc định rõ vị trí, diện tích đậu xe gắn liền với mỗi phương tiện xe được mua là bắt buộc. Tuy nhiên, công việc này ở Việt Nam vẫn chưa được quan tâm đúng mực. Do đó, đây cũng là một phần nguyên nhân dẫn đến việc phát triển phương tiện cá nhân ngày càng gia tăng trong những năm gần đây trong khi diện tích bãi đậu ngày càng khan hiếm.

Hình 7. Quản lý bãi đậu xe ở Nhật Bản [7]

2.2. Ứng dụng công nghệ trong quản lý giao thông

Việc ứng dụng công nghệ trong quản lý và quy hoạch giao thông là việc cũng khá cấp bách mà Thành phố chúng ta đã và đang triển khai. Ở Nhật Bản, sự ứng dụng công nghệ được thực thi rất hiệu quả và đã quản lý rất tốt cho hoạt động vận tải và giao thông trên toàn hệ thống. Các hệ thống như ITCS (Integrated Control Systems), AMIS (Advanced Mobil Information Systems),

PTPS (Public Transportation Priority Systems), MOCS (Mobil Operation Control Systems), EPMS (Environment Protection Management Systems), DSSS (Driving Safety Support Systems), PICS (Pedestrian Information and Communication Systems), FAST (Fast Emergency Vehicle Preemption Systems) đã được triển khai và cung cấp thông tin để điều khiển hệ thống giao thông một cách nhịp nhàng, hiệu quả.



Hình 8. Hệ thống UTMS của Nhật Bản [8]

Hệ thống này được triển khai không những ở các thành phố lớn của Nhật mà con đồng bộ hóa triển khai ở các tỉnh xa xôi và các dữ liệu sẽ được xử lý ở trung tâm phân tích dữ liệu. Việc ứng dụng công nghệ này cho trường hợp TP. HCM là hoàn toàn khả thi và cần thiết để tạo đà cho công tác quản lý tốt sau này cũng như tạo ra trung tâm lưu trữ và cung ứng dữ liệu phục vụ cho các nghiên cứu chính sách giao thông của thành phố.

Hình 9. Trung tâm phân tích dữ liệu ở Nhật Bản [8]

3. KẾT LUẬN

Để xây dựng một thành phố phát triển bền vững, các cơ quan ban ngành phải có những quyết sách phát triển đồng bộ và có chiều sâu. Các giải pháp chính bao gồm các giải pháp liên quan đến huy động vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị, nâng cao chất lượng quy hoạch cũng như khai thác hệ thống giao thông hiệu quả. Để huy động vốn cho sự phát triển hạ tầng giao thông, thành phố nên vận dụng các cơ chế, chính sách và các hình thức huy động nguồn vốn như BOT, PPP, ngân sách Nhà nước hay trái phiếu trên cơ sở xem xét lợi ích của các

bên liên quan bao gồm Nhà nước – Nhà đầu tư và người dân sử dụng. Thành phố cũng cần có cơ chế tạo ra sự thông thoáng các thủ tục để có thể hấp dẫn hơn các nhà đầu tư như chính Phủ Nhật Bản đã tạo ra cho các nhóm JR (Japanese Railways) [11] trong việc tư nhân hóa quản lý hệ thống giao thông. Thêm vào đó, thành phố còn nên xem xét các quy hoạch sử dụng đất cần tích hợp với quy hoạch giao thông công cộng khối lượng lớn theo mô hình TOD (Transit Oriented Development), gắn kết giữa giao thông công cộng với sử dụng đất, trong đó quy định rõ công trình chung cư cao tầng, trung tâm thương mại hay có sự phân khu phù hợp. Ngoài ra, công tác đào tạo, nghiên cứu và áp dụng công nghệ vào công tác vận hành, khai thác hệ thống giao thông đô thị để tối ưu hóa sử dụng nguồn tài nguyên của xã hội cũng là điều hết sức cần thiết. Đây cũng là cơ sở cho việc tiến tới định hướng, thiết kế, xây dựng, triển khai và vận hành theo hướng tiếp cận tổng thể của một thành phố thông minh, giúp cho hệ thống được quản lý và vận hành một cách bền vững trong giai đoạn cách mạng công nghiệp 4.0.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] https://www.tapchikientruc.com.vn/chuyen-muc/ly-luan-phe-binh-kien-truc/quy-hoach-phat-trien-giao-thong-thanh-pho-ho-chi-minh.html

[2] https://www.pref.hiroshima.lg.jp/uploaded/attachment/27018.pdf

[3] Clément MUSIL, Charles SIMON, Xây Dựng hệ thống giao thông công cộng tại TP. HCM, Trung tâm dự báo và phát triển đô thị PADDI

[4] https://vnu.edu.vn/home/inc/print.asp?N12001

[5] https://en.wikipedia.org/wiki/Paratransit

[6] https://hafoodtours.com/vietnam-travel-news/saigons-first-river-bus-delayed/

[7] https://www.akippa.com/parking/01c72836a5f42c794caae58505c02bdd

[8] http://www.utms.or.jp/english/

[9] http://kinhtedothi.vn/giam-tai-ap-luc-giao-thong-do-thi-quy-hoach-gan-voi-cong-nghe-cao-329308.html

[10] https://baomoi.com/thieu-gan-ket-giua-quy-hoach-do-thi-voi-quy-hoach-giao-thong/c/27401000.epi

[11] https://www.citylab.com/transportation/2011/10/why-tokyos-privately-owned-rail-systems-work-so-well/389/

MỘT SỐ VẤN ĐỀ CHÍNH TRONG CÔNG TÁC QUY HOẠCH THIẾT KẾ ĐƯỜNG NÔNG THÔN Ở NAM BỘ NHẰM ĐẢM BẢO TÍNH BỀN VỮNG

PGS. TS. Văn Hồng Tấn
Bộ môn Cầu Đường, Trường Đại học Bách Khoa, Đại học Quốc gia Tp. HCM

Tóm tắt: Bài báo trình bày các khuyến nghị trong quy hoạch, phát triển và hoàn thiện mạng lưới hạ tầng giao thông nông thôn ở Nam bộ. Các khuyến nghị này liên quan đến hàng loạt vấn đề từ quy hoạch mạng lưới đường đảm bảo: cân bằng trong bố trí các cơ sở logistic phục vụ nông nghiệp, tính tiếp cận đường cân bằng cho các nhóm lợi ích nông nghiệp và hướng đến hình thành mạng lưới đê bao kiểm soát lũ. Từ quy hoạch, việc thiết kế xây dựng hệ thống giao thông nông thôn cần đảm bảo kiểm soát lũ cho ĐBSCL, đảm bảo thân thiện môi trường, tận dụng nguồn vật liệu địa phương, giảm thiểu nguy cơ tai nạn giao thông trên hệ thống đường giao thông nông thôn nhằm hướng đến tính bền vững cho sản xuất nông nghiệp. Những vấn đề này nếu triển khai tốt sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho việc đi lại, vận chuyển hàng hóa, đảm bảo công tác logistics hiệu quả cho ngành nông nghiệp ở các tỉnh phía Nam.

1. Mở đầu

Phong trào xây dựng nông thôn mới đã góp phần thay đổi bộ mặt kinh tế - xã hội tại các tỉnh phía Nam. Qua thời gian triển khai thực hiện Chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới (NTM), tính đến cuối năm 2018 các tỉnh Đông Nam Bộ có 63,88% xã đạt chuẩn nông thôn mới, trong khi Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) ở mức 31,21%, chỉ hơn Tây Nguyên và miền núi phía Bắc. Ngoài ra, khoảng cách chênh lệch về kết quả xây dựng NTM giữa các tỉnh còn khá lớn. Trong khi Tp. HCM, Đồng Nai đã hoàn thành xây dựng NTM để chuyển sang giai đoạn nâng cao và xây dựng NTM kiểu mẫu thì một số tỉnh khác như Trà Vinh, Bến Tre có số xã đạt chuẩn rất thấp. Đặc biệt, việc hoàn tất các tiêu chí về hạ tầng nông thôn là áp lực lớn cho nhiều địa phương.

Hạ tầng giao thông tiếp tục được các địa phương tập trung nguồn lực đầu tư xây dựng. Hệ thống đường giao thông nông thôn (GTNT) tất cả cấp đường ở các tỉnh phía Nam được nâng cấp với tốc độ nhanh, đạt gần 100% số xã có đường ô tô từ UBND xã tới UBND huyện đi được quanh năm. Thống kê cuối năm 2016 cho thấy, năm 2016 ở miền Đông Nam Bộ, số xã có đường nhựa/bêtông tuyến đường trục xã đạt 98,71% tổng số xã, tăng 7,7 điểm phần trăm so với năm 2011. Tuyến đường trục thôn đạt 88,82%, tăng 37,7 điểm phần trăm so với trước đó 5 năm.

Tại ĐBSCL, khoảng 1170 xã đã trải nhựa/bêtông đường trục thôn, chiếm 90,49% tổng số xã và tăng 15,3 điểm phần trăm; gần 6.000 thôn có đường được nhựa/bê tông hóa đường từ thôn đến UBND xã, chiếm 74,5% tổng số thôn và tăng 8,7 điểm phần trăm. Tuy nhiên thống kê toàn Nam Bộ cho thấy, nếu tính theo số kilomet, đường trục xã chỉ có 67,1% tổng chiều dài được trải nhựa/bêtông; đường trục thôn 54,8%; đường ngõ xóm 46,3% (BCĐTĐT NT NN&TS TW, 2017).

Riêng Đồng bằng sông Cửu Long, giao thông nông thôn đường bộ chưa theo kịp tốc độ phát triển của vùng, phân bố chưa đều, chưa phủ kín vùng, chưa kết nối liên hoàn từ đường tỉnh, huyện xuống nông thôn, mật độ chênh lệch lớn giữa nông thôn và thành thị. Theo đánh giá của Ban ATGT các tỉnh, đường GTNT các địa phương hầu hết có cấp hạng kỹ thuật đường rất thấp; đường xã thường chỉ rộng trên dưới 3,5m; đường thôn, xóm thì càng nhỏ hẹp; các đường tổ chức chạy hai chiều và không có phân cách giữa hai chiều; tốc độ cho phép thấp; hệ thống báo hiệu không đầy đủ, tầm nhìn nhiều đoạn hạn chế; chất lượng mặt đường kém. Chỉ có 28% tổng chiều dài đường nông thôn ở ĐBSCL là đường bêtông hoặc nhựa, còn lại là đường đất, đường cấp phối đá dăm; trong đó hệ thống đường huyện, xã chỉ có 41% là được bêtông/nhựa hóa. Chất lượng cầu, cống đa phần thấp và chưa đồng bộ.

Chiến lược phát triển GTNT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 thể hiện mục tiêu phát triển về vận tải, kết cấu hạ tầng đường bộ và đường sông nhằm phát triển GTNT bền vững, liên hoàn, thông suốt, tạo sự gắn kết giữa mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông quốc gia và địa phương. Tầm nhìn đến năm 2030 hướng tới mục tiêu hoàn thiện kết cấu hạ tầng GTNT, nâng cao chất lượng giao thông nội đồng. Theo đó, một số mục tiêu phát triển GTNT đến năm 2020 cụ thể là: "Chú trọng bố trí vốn đầu tư các tuyến, công trình giao thông kết nối với nông thôn, các tuyến, công trình trên địa bàn nông thôn. Từng bước kiên cố hóa cầu cống trên đường giao thông nông thôn; xóa bỏ hết cầu khỉ, đặc biệt là khu vực đồng bằng sông Cửu Long. Phát triển giao thông nội đồng để đáp ứng nhu cầu công nghiệp hóa sản xuất, thu hoạch, chế biến, tiêu thụ sản phẩm nông nghiệp và cơ giới hóa sản xuất nông nghiệp".

Do vậy, việc quy hoạch, phát triển và hoàn thiện mạng lưới hạ tầng GTNT góp phần không nhỏ vào việc phát triển kinh tế, văn hóa xã hội của địa phương, tạo điều kiện thuận lợi cho việc đi lại, vận chuyển hàng hóa logistics và giải phóng sức lao động cho nông dân.

2. Quy hoạch mạng lưới đường nông thôn đảm bảo tính bền vững

Mạng lưới đường giao thông nông thôn quy định các tuyến đường từ xã xuống thôn, đường liên thôn và từ thôn ra ngõ xóm và cánh đồng. Các đường trục xã, liên xã nối trung tâm hành chính xã với các thôn hoặc đường nối giữa các xã đã được hình thành và phát triển khá hoàn chỉnh trong thời gian dài. Đến nay, ở Nam bộ các đường này với tiêu chuẩn cấp A-B đa phần đã được nhựa/bê tông hóa. Cùng với các công trình đặc biệt, các tuyến đường xã phần lớn đảm bảo ô tô đi lại thuận tiện quanh năm do được đầu tư xây dựng tương đối bài bản cả về cao độ lẫn kết cấu.

Ở nhiều địa phương, hệ thống các đường từ thôn trở xuống chủ yếu phục vụ sự đi lại của người dân và lưu thông hàng hóa trong trong phạm vi của thôn, làng, ấp; kết nối và lưu thông hàng hóa tới các trang trại, ruộng đồng, cơ sở sản xuất, chăn nuôi. Các đường thôn, ngõ xóm và đường nội đồng dân sinh hiện tại đa số hình thành trên lối đi phát sinh hiện hữu, hoặc từ bờ phân chia các thửa đất. Đây là các tuyến gắn trực tiếp nhất với các

hoạt động logistic cho nông nghiệp, do vậy việc quy hoạch và điều chỉnh quy hoạch các tuyến đường này cần được nghiên cứu dựa trên các nguyên tắc sau.

2.1 Đảm bảo cân bằng trong bố trí các cơ sở logistics phục vụ nông nghiệp

Ở Đồng bằng sông Cửu Long, trong các cơ sở phục vụ nông nghiệp (i.e. đầu mối logistics bao gồm trạm trung chuyển, nơi bảo quản và lưu trữ, nơi cung cấp phân, giống…), kho lưu trữ lúa là thành phần quan trọng nhất trong hệ thống GTNT vì nó ảnh hưởng trực tiếp đến giá lúa cũng như năng lực vận chuyển của hệ thống giao thông. Hiện nay, đa phần người nông dân phải vận chuyển đến bán trực tiếp cho thương lái. Các đầu mối thu mua cũng xay xát, trữ gạo trong kho trong thời gian ngắn để xuất bán. Việc này làm cho giá trị lúa gạo thu được thấp. Nếu có thể xây dựng được hệ thống kho trữ lúa chung đủ công suất tại hợp tác xã hoặc nhóm các nông hộ, người nông dân có thể điều tiết việc bán khi được giá, và khi đó nhu cầu vận tải nông sản trên hệ thống giao thông cũng được giảm áp lực.

Không chỉ riêng cây lúa và kho trữ lúa, việc quy hoạch mạng lưới đường và bố trí các cơ sở phục vụ nông nghiệp nói chung cần phải đảm bảo tính công bằng cho các nông hộ (UNCHS, 1985). Kho trữ lạnh, kho sấy, trạm xử lý sinh học, trạm phân phối giống, đầu mối phân bón, điểm/đầu mối thu mua… cần có một khoảng cách trung bình hợp lý cân bằng giữa các gia đình nông dân trên cơ sở mạng lưới đường GTNT được quy hoạch. Việc có được phương tiện vận tải phù hợp với sức chịu tải của hệ thống GTNT với chi phí hợp lý và khoảng cách của các trạm thu mua nông sản là các yếu tố cơ bản để quyết định các chi phí vận tải và giá bán nông sản, đảm bảo lợi nhuận cho nhà nông. Những yếu tố này cần phải được xem xét và cân nhắc để tạo tính bình đẳng hợp lý trong quy hoạch và điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường GTNT đặc biệt cho các vùng chuyên canh lúa và cây ăn trái ở các tỉnh miền Tây Nam bộ.

Các phương pháp lý thuyết về phân bố cơ sở thường được áp dụng trong quy hoạch GT-cơ sở phục vụ nông nghiệp. Chẳng hạn, phương pháp p-điểm đầu mối (p-median problem) (Hakimi, 1964) có thể áp dụng để xác định vị trí dịch vụ tối ưu thông qua việc tối ưu hóa hàm mục tiêu sau:

Cực tiểu hóa: $F = \sum_{i \in I} \sum_{j \in J} d_j . c_{ij} . x_{ij}$

Điều kiện biên: $\sum_{i \in I} x_{ij} = 1 \; \forall j \in J$

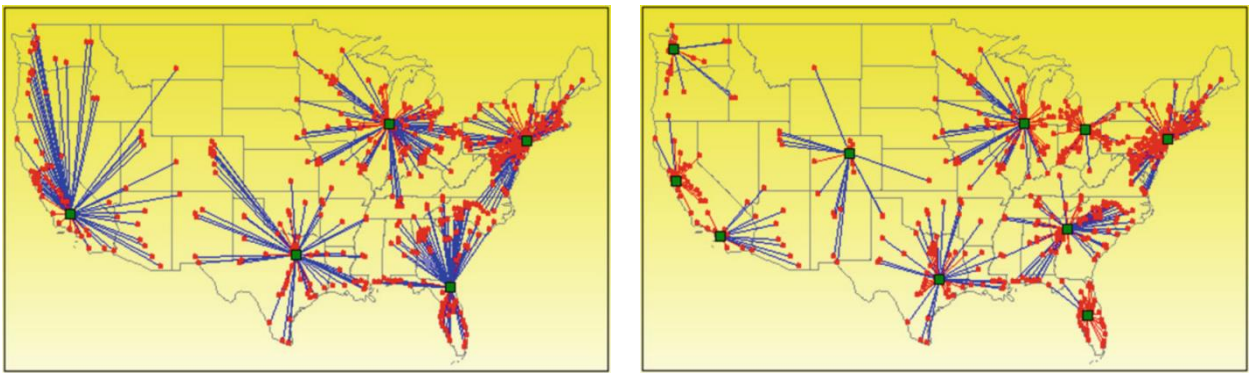
Trong đó:

dj : nhu cầu của nông hộ j

cij : chi phí đơn vị cho vận chuyển hàng hóa của nông hộ j đến cơ sở i.

xij : tỷ lệ nhu cầu vận chuyển hàng hóa của nông hộ j đến cơ sở i.

Theo phương pháp này, kết quả p điểm trên mạng lưới đường thể hiện cách phân bố tối ưu các cơ sở phục vụ nông nghiệp theo tiêu chí cực tiểu hóa tổng chi phí vận chuyển có xét đến trọng số nhu cầu của các nông hộ. Kết quả của phương pháp này có thể minh họa như Hình 1.



(a) 5-đầu mối (b) 10 đầu mối

Hình 1. Minh họa hai kết quả của phương pháp p-điểm đầu mối (Daskin & Maass, 2015)

2.2 Đảm bảo tính tiếp cận đường

Việc nâng cao tính tiếp cận giao thông là mục tiêu quan trọng của quy hoạch hệ thống đường GTNT. Tính tiếp cận (từ nơi canh tác đến một cơ sở dịch vụ) thông qua một phương tiện giao thông được đánh giá qua hai khía cạnh: chi phí và chất lượng của hệ thống giao thông theo không gian và thời gian. Việc cải thiện tính tiếp cận của hệ thống GTNT góp phần làm giảm chi phí thời gian cho cả nông dân, người tiêu thụ và các bên trung gian, do giảm được cả chi phí đầu vào và chi phí đầu ra cho người nông dân. Việc giảm chi phí này còn có thể ảnh hưởng phần nào đến cơ cấu canh tác và mức năng suất ở các tỉnh Nam Bộ. Tanner (1967) đã đề xuất mô hình mạng lưới đường GTNT để giảm thiểu chi phí vận chuyển nông nghiệp. Mô hình này dựa trên tốc độ gánh bộ, trọng lượng gánh, tiền công, sản lượng thu hoạch, số lượng mùa vụ, chi phí xây dựng khai thác đường để ước tính khoảng cách hợp lý giữa các tuyến đường phục vụ thu hoạch.

Thực tế quy hoạch cho thấy mặc dù định hướng chung mạng lưới đường GTNT có hình ô cờ. Khoảng cách và vị trí của các đường phải đáp ứng yêu cầu giảm thiểu chi phí đi lại và vận chuyển hàng hóa. Đường có xu hướng phân bố gần nhau hơn ở gần chợ và những nơi có năng suất cây trồng cao, đặc biệt là ở những vùng canh tác đòi hỏi xe cơ giới phải đến tận cánh đồng để thu hoạch. Bên cạnh đó, hướng tuyến có thể điều chỉnh để đáp ứng các yêu cầu về kinh tế và kỹ thuật. Chẳng hạn, khi phải giao cắt dòng chảy thủy lợi, đôi khi ta cần phải cân nhắc giữa chi phí xây dựng cầu cống và chi phí/ lợi ích khi khai thác công trình.

Chỉ số mật độ đường, thường được thống kê theo kilomet chiều đường nông thôn trên kilomet vuông diện tích của một xã, phản ánh mức độ khó khăn trong đi lại ở nông thôn. Nói cách khác, chúng ta có thể dùng chỉ số này để đánh giá khoảng cách trung bình mà một nông hộ phải vận chuyển bằng các phương thức thô sơ để đến được đường di chuyển bằng xe cơ giới, hay nói cách khác là khả năng tiếp cận đến đường giao thông. Việc gia tăng mật độ đường nội đồng để giảm khoảng cách vận chuyển sẽ giúp tăng đáng kể hiệu quả thu hoạch, đặc biệt cho các cây công nghiệp như cây mía, cao su ở miền Đông Nam bộ. Trên một mạng lưới đường GTNT hình bàn cờ, phân bố đều trên không gian, khoảng cách trung bình từ nơi trồng trọt đến đường nội đồng gần nhất có thể xác định sơ bộ như Bảng 1.

Bảng 1. Mật độ đường và khoảng cách đến đường

Mật độ đường (km/km2)	Khoảng cách trung bình đến đường (km)	Khoảng cách tối đa đến đường (km)
0.5	0.5	1
0.2	1.25	2.5
0.1	2.5	5
0.05	5	10
0.025	10	20

Nguồn: United Nations (1979).

Tổng hợp hai nguyên tắc trên, việc quy hoạch mạng lưới đường GTNT đòi hỏi thông tin về các lối đi dân sinh, cầu, cống, phương tiện giao thông, vị trí nhà cửa, chợ, vật chất phục vụ canh tác (phân, giống, kho…), thông tin về mùa vụ, cơ cấu canh tác trên khu vực. Các thông tin này giúp định hình sự phân bố về các dòng nguyên liệu đầu vào và dòng nông sản đầu ra của địa bàn nông thôn nghiên cứu, đồng thời chúng cần được tích hợp vào bản đồ theo dạng thông tin GIS để thuận tiện cho việc (điều chỉnh) quy hoạch mạng lưới GTNT.

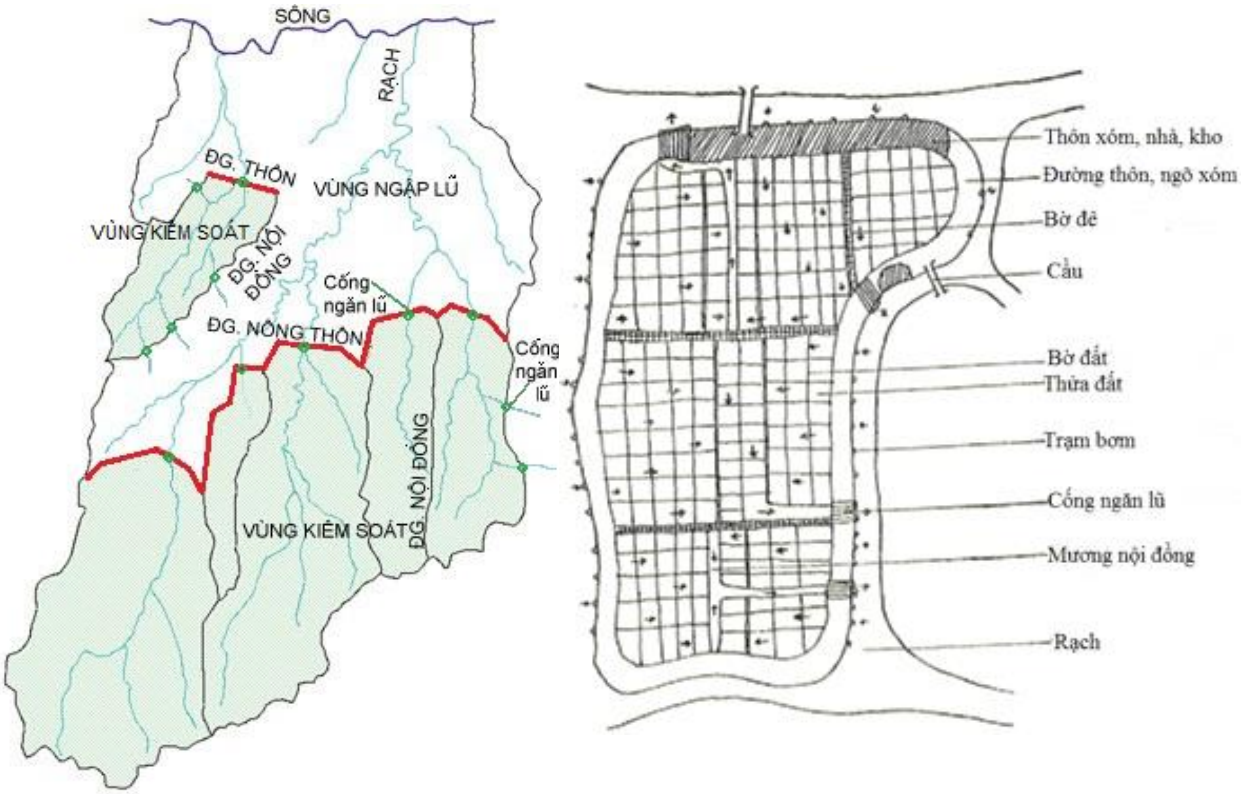
2.*3 Hình thành mạng lưới đê bao kiểm soát lũ*

Mùa lũ, nước từ trên cao thượng nguồn đổ về, vùng trũng đồng bằng ĐBSCL bị ngập trên diện rộng, có vùng không bị ngập sâu cũng bị ngập nông. Trước đây, một số vùng ứng phó kiểm soát lũ chặt chẽ bằng các hệ thống đê bao, cống đập đóng kín để bảo vệ mùa màng đã khiến các vùng khác ngập nặng, đặc biệt là các đô thị và vùng hạ nguồn các tỉnh Vĩnh Long, Tiền Giang, Tp. Cần Thơ.

Tuy nhiên, lũ miền Tây vừa là thiên tai nhưng cũng vừa là nguồn lợi phong phú nếu biết khai thác tốt lợi thế của lũ. Việc cho lũ vào đồng, góp phần giảm áp lực lũ ngoài sông, giảm ngập cho vùng chưa có đê bao và cho các đô thị. Đặc biệt, lũ mang về một lượng lớn phù sa bồi bổ dinh dưỡng cho đất canh tác, cùng với nguồn nước dồi dào để rửa phèn, vệ sinh đồng ruộng sau mùa vụ. Lũ vào cũng góp phần phát triển sinh vật thủy sinh phục vụ nghề nuôi trồng thủy sản. Ngoài ra, những năm lũ lớn thì nguồn lợi thuỷ sản tự nhiên rất dồi dào, tạo điều kiện và sinh kế cho người dân nông thôn. Đây là điều kiện kinh tế bền vững cho người dân.

Để đảm bảo ổn định, các tuyến đường GTNT cần được thiết kế cao hơn mực nước lũ. Điều đó hình thành một hệ thống các ‘đê bao quanh nội đồng’, vừa có thể ngăn lũ bảo vệ nội đồng, vừa cho phép nước lũ chảy qua để phát huy mặt lợi của lũ mang lại cho nội đồng (Hình 2b). Tùy theo thời vụ và loại hình nông ngư nghiệp canh tác, nhu cầu của người dân sinh sống các thôn, xã từ hạ nguồn lên thượng nguồn kênh rạch mà có chế độ phân vùng kiểm soát lũ phù hợp như Hình 2a. Chẳng hạn, những vùng chuyên canh lúa cần cho lũ tràn đồng sau mùa thu hoạch vụ lúa thu đông; những nơi trồng cây ngắn ngày có thể thu hoạch sớm thì tùy thời điểm để cho lũ tràn đồng muộn hơn; trong khi vùng nuôi thủy sản thì phải chấp nhận đóng cống ngăn lũ. Do vậy, đối với ĐBSCL việc quy

hoạch phân vùng, phân cấp các hệ thống đường GTNT cần xét đến yếu tố kiểm soát lũ để có thể khai thác hiệu quả lợi ích do lũ mang lại.



(a) (b)

Hình 2. Vùng kiểm soát lũ và vùng phân lũ tràn đồng (a) và chi tiết minh họa kiểm soát lũ bằng hệ thống đường GTNT (b)

3. Thiết kế xây dựng GTNT đảm bảo tính bền vững và an toàn giao thông

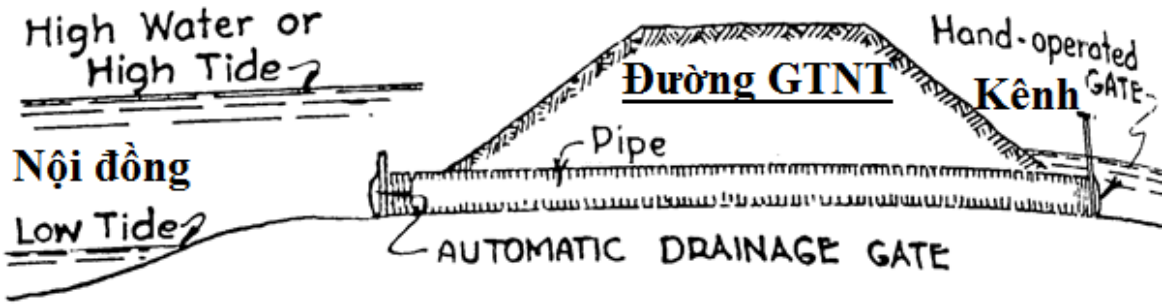
Hệ thống GTNT cần phải được quy hoạch để đảm bảo đáp ứng nhu cầu logistics cho nông nghiệp địa phương. Do vậy, không chỉ cần làm tốt công tác quy hoạch phân cấp mạng lưới, để việc đi lại, vận chuyển nông sản được hiệu quả quanh năm, công tác thiết kế GTNT ở các tỉnh phía Nam cần có những vấn đề chính cần quan tâm sau.

3.1 Thiết kế cống ngang đường GTNT để kiểm soát lũ

Như đã nêu ở phần trước, để đáp ứng yêu cầu kiểm soát lũ, hệ thống đường GTNT vừa đóng vai trò là bờ bao phân chia các vùng lưu vực ngăn lũ, vừa phải bố trí các cống ngang đường cho phép nước di chuyển qua lại giữa các khu vực nội đồng và kênh rạch, phục vụ tưới tiêu, tràn lũ, giữ nước để bồi lắng phù sa. Hình 3 minh họa trường hợp quy hoạch thiết kế đường nông thôn ở xã Vĩnh Trị, tỉnh Đồng Tháp chưa đạt yêu cầu khi nước lũ tràn và áp chế cả hai bên tuyến đường.

Hình 3. Lũ gây tràn ngập hai bên tuyến đường GTNT

Việc thiết kế các cửa cống cần đáp ứng yêu cầu thoát nước ứng với mức đỉnh lũ thiết kế. Cao độ thiết kế nền đường ở những đoạn ven kênh, cống, các đoạn qua các cánh đồng ngập nước phải cao hơn mức nước ngập theo tần suất tính toán ít nhất là 0,5 m (Tổng cục đường bộ VN, 2014) để hạn chế tối đa hiện tượng tràn cống gây hư hại cho kết cầu nền mặt đường. Thông thường, dùng loại cống tròn bê tông cốt thép có đường kính trong 0,5 m; 0,75 m và 1,0 m với các cửa van để kiểm soát nước hai chiều như Hình 4. Nên sử dụng loại gắn trực tiếp với ống để có thể giảm chi phí xây dựng tường. Theo đó, cửa van bên trái sử dụng loại một chiều tự động dạng cánh quạt đóng mở để giữ nước tưới cho nội đồng. Cửa van bên phải bố trí dạng phẳng đóng mở để ngăn lũ hoặc xả tràn lũ khi có yêu cầu.



Hình 4. Cống ngăn lũ trên đường GTNT

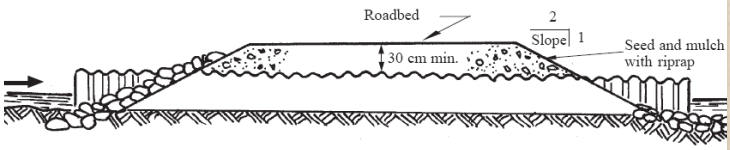
3.2 Hạn chế tác động đến môi trường

Việc thiết kế các công trình cần phải giảm thiểu xâm hại đến dòng chảy và môi trường tự nhiên. Đó là vì các yếu tố này quyết định chất lượng nước tưới, môi trường đất và cân bằng hệ sinh thái, từ đó ảnh hưởng đến tính hiệu quả canh tác, chất lượng sản phẩm nông nghiệp là các yếu tố quyết định tính bền vững của nông nghiệp địa phương, nhất là vùng chuyên canh cây lúa và cây ăn trái của ĐBSCL.

Theo đó, trong thiết kế hệ thống điều tiết nước ngang đường như đề cập ở mục trước, cần phải lưu ý để hạn chế ảnh hưởng đến môi trường. Trước tiên, cống cần thiết kế đặt thẳng dòng theo cao độ của dòng chảy tự nhiên để tôm, cá, thủy sinh có thể dễ dàng di chuyển qua để đến được nội đồng. Sự thay đổi vận tốc dòng chảy qua cống ở cửa vào và cửa ra cần giảm thiểu để không chỉ không gây xói lở mà phải hướng đến việc duy trì chế độ tự nhiên của dòng chảy. Hình 5a minh họa ảnh hưởng tiềm ẩn của dòng chảy ở cửa ra

đối với thủy sinh trong khi Hình 5b là một thiết kế phù hợp. Trường hợp cần thiết, có thể gia cố bổ sung xung quanh cửa vào và cửa ra để hạn chế xói lở.

x (a)



√ (b)

Hình 5. Thiết kế cửa cống hạn chế thay đổi dòng chảy làm ảnh hưởng môi trường sinh thái

Ngoài ra, trong thiết kế hướng tuyến, cần tối thiểu hóa tính liên kết giữa đường và dòng chảy. Theo đó, tuyến đường cần có một khoảng cách nhất định so với kênh rạch để hạn chế phá bỏ cây xanh trên taluy và rác ô nhiễm từ đường gây hại cho dòng chảy. Hình 6 minh họa một thiết kế hướng tuyến không hợp lý mang nhiều nguy cơ gây xâm hại môi trường tự nhiên.

Hình 6. Minh họa tuyến đường gần kênh có thiết kế không phù hợp

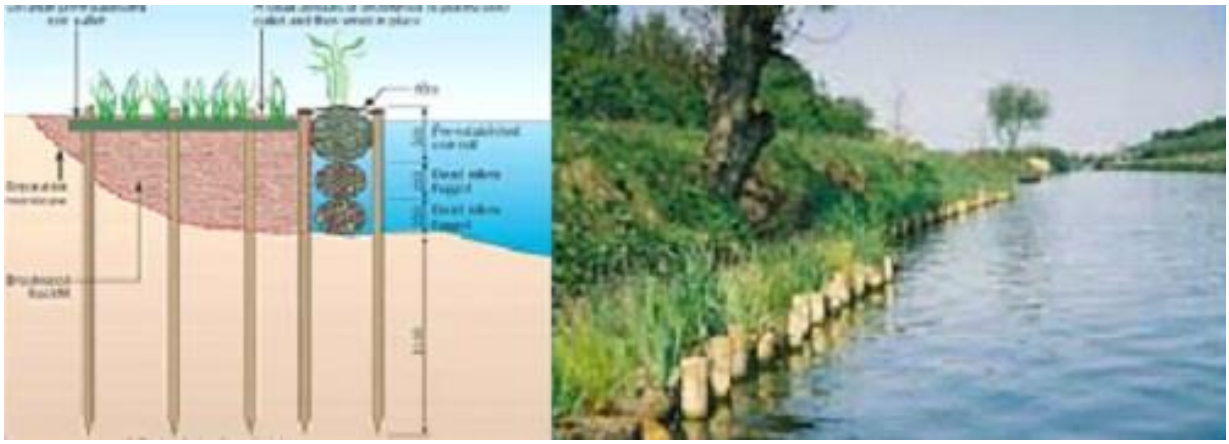
3.3 Hạn chế xói lở trong mùa lũ

Sạt lở đường đắp cao ven cánh đồng ngập nước hoặc kênh rạch cũng đang là vấn đề lớn bức xúc hiện nay ở các tỉnh miền Tây. Sạt lở taluy các đường GTNT như Hình 7 minh họa xảy ra nhiều nhất là vào mùa lũ do công tác xây dựng đường nông thôn đa phần chưa mang đầy đủ tính kỹ thuật. Nhiều giải pháp công nghệ bảo vệ taluy chống xói lở đã được đưa ra và đạt được những hiệu quả nhất định trong việc hạn chế xói lở, bảo vệ an toàn cho các tuyến đường thôn xóm và nội đồng.

Hình 7. Một đoạn tuyến đường GTNT ở Hồng Ngự bị sạt lở trong mùa lũ đang được gia cố lại

Cho đến nay, việc nghiên cứu các giải pháp công nghệ mới, cải tiến giải pháp công nghệ cũ nhằm nâng cao hơn nữa công tác bảo vệ bờ sông chống sạt lở vẫn đang được tiếp tục. Một số xu hướng giải pháp công nghệ mới trong công trình bảo vệ bờ sông chống lũ được giới thiệu bởi Trung và Đẳng (2006) được tác giả chọn lọc, có thể phù hợp áp dụng cho ĐBSCL như sau:

Theo đó, yêu cầu bảo vệ mái dốc đường GTNT trong mùa lũ phải có chi phí thấp, vật liệu hài hoà với môi trường tự nhiên. Một số loại kè bằng thực vật cũng đang được ứng dụng ngày càng nhiều hơn do vừa đơn giản trong thi công, thân thiện môi trường. Một trong những loại kè này là sử dụng các cây có khả năng chịu nước cao để làm cấu kiện thân kè như cây liễu, cây cừ tràm... Sự kết hợp với các loại vải địa kỹ thuật trong kè bằng thực vật cũng cho hiệu quả rất cao. Trong một số trường hợp, sử dụng các lưới bằng sợi vỏ dừa, sợi đay phủ mái bờ nhằm tăng cường ổn định, chống xói, lở, tạo điều kiện để thực vật phát triển, thân thiện với môi trường (Hình 8).



Hình 8. Kè kết hợp các loại vải địa kỹ thuật và bằng thực vật
Nguồn: Trung và Đẳng (2006)

Ngoài những giải pháp công trình mềm thì sự kết hợp với giải pháp công trình cứng đã được ứng dụng và cho kết quả tốt bằng các hình thức hỗ trợ cho các công trình kè cừng bằng cách tạo ra một thảm thực vật ở ngay phía ngoài hoặc phía trong chân kè cứng vừa tăng ổn định chân kè vừa tạo cảnh quan. Theo đó, để tăng cường tính ổn định và mềm dẻo của khối bảo vệ mái, từ lâu đã có nhiều nghiên cứu chế tạo các loại thảm được chế tạo từ vải địa kỹ thuật, vải bằng sợi tổng hợp có cường độ cao, sợi nilon...để chứa bêtông hoặc chứa đất, cát làm thảm bảo vệ mái taluy nền đắp cao và chống xói đáy chân bờ sông như là thảm phủ bằng vải địa kỹ thụật, thảm túi cát, bao cát sinh thái, ống, túi địa kỹ thụật như Hình 9.

Hình 9. Thảm phủ bằng vải địa kỹ thuật và thảm túi cát

3.4 Hạn chế hư hại kết cấu áo đường, gia tăng sức chịu tải áo đường khi tận dụng vật liệu địa phương

Nhiều đường GTNT tại ĐBSCL vẫn còn cấu tạo mặt đường đất cấp phối hoặc tận dụng vật liệu sẵn có. Vào mùa mưa, do thoát nước kém, kết cấu mặt đường ngập nước bị giảm cường độ và phá hủy dưới tác dụng của tải trọng xe; từ đó phát sinh nhiều ổ gà, ổ voi. Việc ứ đọng nước càng làm đường xuống cấp nhanh. Ngoài ra, một số tuyến đường thôn, đường nội đồng được cải tạo, nâng cấp bê tông hóa, nhưng vẫn không có biện pháp bảo vệ dẫn đến nước lũ gây ngập nước thường xuyên, làm giảm cường độ nền đường,

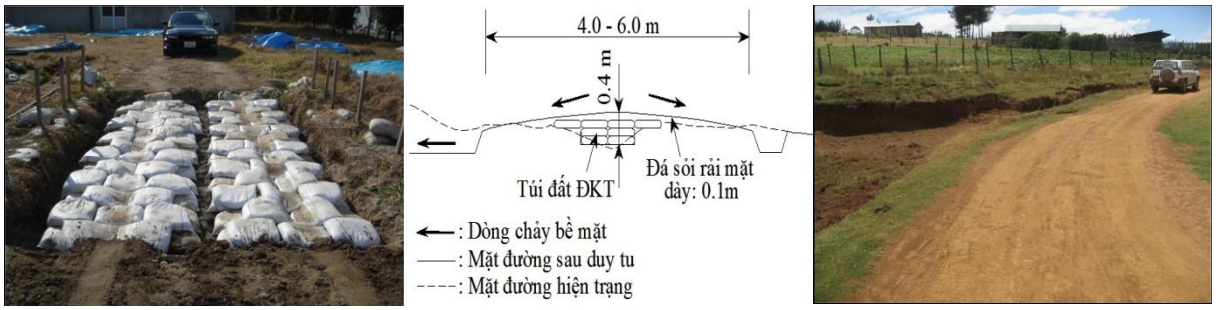
gây nứt gãy hư hỏng. Yếu tố mặt đường GTNT không đảm bảo là một trong những nguyên nhân gây khó khăn cho giao thông, tiềm ẩn nguy cơ xảy ra tai nạn.

Hình 10. Hư hỏng mặt đường đất gây ứ đọng nước

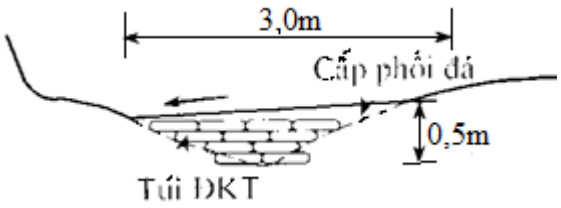
Nhằm khuyến khích nhân dân có thể xây dựng và duy trì các cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn, Quân (2012) tham khảo các nghiên cứu trước đó của Kimura và Fukubayashi (2009) đã thử nghiệm trong điều kiện nông thôn Việt Nam một phương pháp sử dụng túi địa kỹ thuật để sửa chữa nâng cấp đường GTNT.

Theo đó, vật liệu túi địa kỹ thuật được sử dụng từ các nguồn vật liệu sẵn có trong các hoạt động sản xuất của nông dân (có thể sử dụng các túi đựng phân bón, thức ăn chăn nuôi có trọng lượng 50kg). Đổ các vật liệu vào túi địa kỹ thuật có kích thước (60x45)cm, mỗi túi trung bình khoảng 0,016m3. Xếp các túi địa kỹ thuật vào khuôn đường đã đào bỏ lớp vật liệu hư hỏng. Sử dụng hai lớp túi trải xếp lớp chồng lên nhau, chiều dày trung bình của túi là 0,1m (sau khi dàn và đầm phẳng), tùy thuộc vào tải trọng trên mặt đường có thể xếp 3 lớp túi tại các vị trí vệt bánh xe (như Hình 11). Rải đất và đá dăm trên mặt nền đã xếp túi địa kỹ thuật sau đó đầm tạo phẳng với chiều dày hoàn thiện 10cm. Mặt đường có độ dốc ngang từ 3-5% để thoát nước sang hai bên.

Với hệ thống hạ tầng đường nông thôn có độ dốc dọc nhỏ như ĐBSCL thì ứng dụng túi địa kỹ thuật sẽ giải quyết triệt để trong việc sửa chữa cục bộ các điểm lầy thụt trên đường đất. Kết quả cho thấy chiều sâu vệt hằn lún sau 10 lượt xe của mặt đường có xếp túi địa kỹ thuật bên dưới giảm đến 33% so với nền đất bình thường. Móng đường bằng kết cấu này cũng cho phép 200 lượt xe qua so với 10 lượt của nền thông thường (Kimura & Fukubayashi, 2014). Phương pháp còn giúp sửa chữa đường nông thôn nhanh, đồng thời tận dụng được tối đa vật liệu địa phương và các phụ phẩm từ sản xuất nông nghiệp.



Hình 11. Cấu tạo và trình tự thi công lớp móng túi địa kỹ thuật
Nguồn: Quân (2013), Kimura & Fukubayashi (2014)



Hình 12. Cấu tạo rãnh biên bằng túi địa kỹ thuật
Nguồn: Quân (2013)

Bên cạnh đó, để mặt đường đất giảm thiểu nguy cơ giảm cường độ do đọng nước, ngoài việc đảm bảo duy trì độ dốc ngang mặt đường phù hợp để thoát nước nhanh, cần cấu tạo bổ sung rãnh biên tại các nền đắp thấp để tiêu thoát nước. Do đa phần đường hẹp, trong thiết kế ta nên bố trí rãnh biên âm bên dưới phía mép nền đường kết hợp dùng túi địa kỹ thuật để định hình lòng rãnh, như cấu tạo Hình 12. Bánh xe có thể chạy trực tiếp trên túi địa kỹ thuật trong khi các lớp túi vẫn cho phép nước dẫn bên trong dọc đường.

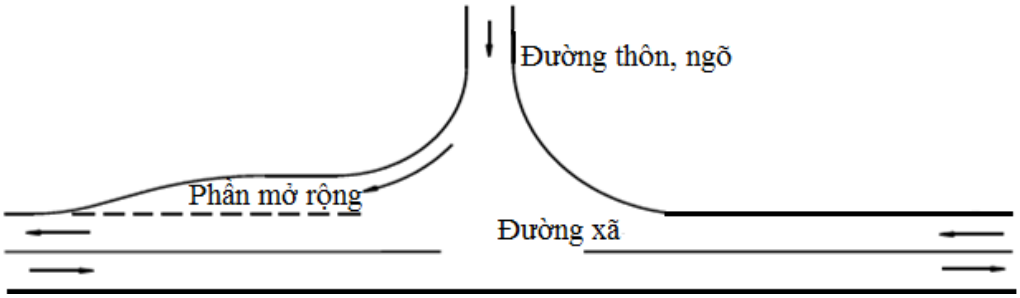
3.5 Đảm bảo an toàn giao thông

Sau chín năm thực hiện xây dựng nông thôn mới, nhiều tuyến đường liên thôn, liên xã ở Nam bộ đã được đầu tư nâng cấp, bê tông hóa mở rộng. Nhưng kèm theo đó là sự xuất hiện của nhiều đường ngang, đường nhánh, nhiều vật che khuất tầm nhìn, các loại rơm rạ, lúa phơi lấn chiếm gây mất an toàn giao thông (ATGT). Ngoài ra, vẫn còn nhiều tuyến có mặt đường là đất cấp phối. Mùa mưa mặt đường trơn, giảm hiệu quả hãm phanh tăng nguy cơ tai nạn. Trong khi đó, ý thức chấp hành pháp luật về trật tự ATGT của một bộ phận không nhỏ người dân chưa cao dẫn đến vi phạm quy tắc giao thông như: Không nhường đường, đi không đúng phần đường, lấn đường, uống rượu bia, chạy quá tốc độ… Từ đó, tai nạn giao thông (TNGT) ở các tuyến đường GTNT cũng ngày một gia tăng. Theo Ủy ban ATGT Quốc gia, tình hình tai nạn giao thông trên địa bàn khu vực nông thôn đang có xu hướng tăng, chiếm đến 65% tổng số vụ tai nạn, trong đó, 80% số vụ liên quan đến tai nạn xe máy.

Nhằm ngăn chặn, giảm thiểu tai nạn giao thông ở khu vực nông thôn, Ủy ban ATGT Quốc gia đã đề ra các giải pháp, trong đó tập trung tuyên truyền, vận động người dân khu vực nông thôn tự giác chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông, thực hiện các biện pháp phòng tránh tai nạn như đội mũ bảo hiểm, tuân thủ tốc độ quy định, giảm tốc độ quan sát an toàn khi đi từ đường phụ ra đường chính; đã uống rượu bia thì không lái xe...

Trong phạm vi bài báo này, tác giả muốn đề cập đến các vấn đề về mặt kỹ thuật quản lý hạ tầng (bên cạnh các giải pháp hướng đến điều chỉnh hành vi) mà chính quyền xã, cơ quan không chuyên về giao thông nhưng được giao chủ quản lý sử dụng, tổ chức vận hành khai thác và tổ chức giao thông đối với các tuyến GTNT từ đường xã trở xuống theo Thông tư 32/2014/TT-BGTVT, cần nghiên cứu triển khai để hạn chế TNGT. Đây là một số biện pháp chính yếu trong việc nâng cao khả năng nhận thức hệ thống giao thông, giảm thiểu các yếu tố gây xung đột giao thông cho người đi đường.

+ Cấu tạo thiết kế lối ra vô giao cắt giữa đường thôn và đường xã: Thực tế cho thấy rất nhiều tai nạn gây ra bởi xe máy từ đường nhánh, do chuyển hướng khó, nên thường lấn sâu vào làn đường chính gây va chạm với xe đi thẳng. Do vậy, trong điều kiện có thêm quỹ đất, chính quyền nên bố trí mở rộng để tăng bán kính rẽ (như Hình 13), hạn chế việc xâm nhập sâu ngay vào đường xã đối với các thôn ngõ có lưu lượng xe ra nhiều.



Hình 13. Mở rộng lối rẽ ra đường xã từ đường thôn

+ Ở những tuyến đường GTNT hẹp nhưng có xe tải chạy chung hoặc lưu lượng xe hai chiều cao, cần bố trí thêm các làn phụ vượt xe với khoảng cách 300m/vị trí như Hình 14. Làn này là nơi để các xe nhỏ có tốc độ thấp tránh nhường đường cho xe tốc độ cao vượt qua hoặc tạo cơ hội cho xe nhỏ tránh khi có xe lớn đi ngược chiều. Chiều rộng nền đường mở thêm từ 2-3m, chiều dài đoạn tránh xe 10-15m kể cả đoạn vuốt nối.

Hình 14. Làn phụ vượt xe trên đường GTNT

+ Bên cạnh đó, cần phối hợp với ngành chức năng của địa phương khảo sát, lắp đặt hệ thống biển báo giao thông, biển cảnh báo nguy hiểm; phá bỏ tường rào che khuất để mở rộng tầm nhìn; vận động hiến đất mở rộng ở những đoạn đường cong đường hẹp hay xảy ra tai nạn, đồng thời bố trí cọc tiêu nhựa phân cách xe chạy ngược chiều.

4. Kết luận

Bài báo trình bày các khuyến nghị trong quy hoạch, phát triển và hoàn thiện mạng lưới hạ tầng GTNT ở Nam bộ. Các khuyến nghị này liên quan đến hàng loạt vấn đề từ quy hoạch mạng lưới đường đảm bảo: cân bằng trong bố trí các cơ sở logistics phục vụ nông nghiệp, tính tiếp cận đường cân bằng cho các nhóm lợi ích nông nghiệp và hướng đến hình thành mạng lưới đê bao kiểm soát lũ. Từ quy hoạch, việc thiết kế xây dựng hệ thống GTNT cần đảm bảo kiểm soát lũ cho ĐBSCL, đảm bảo thân thiện môi trường, tận dụng nguồn vật liệu địa phương, giảm thiểu nguy cơ TNGT trên hệ thống đường GTNT nhằm hướng đến tính bền vững cho sản xuất nông nghiệp.

Những vấn đề này nếu triển khai tốt sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho việc đi lại, vận chuyển hàng hóa, đảm bảo công tác logistics cho ngành nông nghiệp ở các địa phương phía Nam, góp phần không nhỏ vào việc phát triển kinh tế, văn hóa xã hội của địa phương. Từ đó, mang lại cuộc sống ấm no bền vững cho dân Nam bộ nói riêng và cả nước nói chung.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Ban Chỉ đạo tổng điều tra nông thôn, nông nghiệp và thủy sản Trung ương- BCĐ TĐT NT, NN&TS TW (2017) Báo cáo tóm tắt kết quả chính thức tổng điều tra nông thôn, nông nghiệp và thủy sản năm 2016.

Bộ GTVT (2014) Thông tư 32/2014/TT-BGTVT về hướng dẫn quản lý vận hành khai thác đường giao thông nông thôn.

Daskin, M. S. & Maass K. L. (2015) "The p-Median Problem". In: Location Science. Springer, 21–45.

Kimura, M. & Fukubayashi, Y. (2009) Civil engineering in tackling poverty reduction by labor-based road maintenance technology, Proceedings of the Philippines-Japan Int. Symposium On Urban-Rural Environmental Sustainability and Scio-economic Development, 55-63.

Kimura, M. & Fukubayashi, Y. (2014) Improvement of rural access roads in developing countries with initiative for self-reliance of communities. Soils and Foundations, 54(1), 23–35.

Hakimi, S. L. (1964) Optimum locations of switching centers and the absolute centers and medians of a graph. Operations Research, 12(3), 450–459.

Ngô Anh Quân (2013) Giải pháp túi địa kỹ thuật để sửa chữa nâng cấp đường giao thông nông thôn.

Nguyễn Thành Trung & Nguyễn Ngọc Đẳng (2006) Giới thiệu một số giải pháp công nghệ mới trong công trình bảo vệ bờ sông. Tạp chí KH&CN Thủy lợi Viện KHTLVN.

Tanner, J. C. (1967) Layout of Road Systems on Plantations, Ministry of Transport, TRRL, Report LR68.

Tổng cục Đường bộ Việt Nam (2014) Tiêu chuẩn quốc gia TCVN 10380:2014 Đường giao thông nông thôn – Yêu cầu thiết kế.

UNCHS (Habitat) (1985) Guidelines for the Planning of Rural Settlements and Infrastructure - Road Networks.

United Nations (1979) Guidelines for Rural Centre Planning, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific.

SOME MAJOR ISSUES IN PLANNING AND DESIGN OF RURAL ROADS IN SOUTHERN PROVINCES FOR SUSTAINABILITY

Abstracts: This paper presents proposals in planning and development of rural road network in Southern provinces of Vietnam. Those suggestions relate to a series of issues, ranging from planning to design of rural road network, with the objectives targeting towards smooth transport of farm goods, a network of dams for flood control and administration, agricultural logistics and environmental friendliness, sustainability, and accident reduction. These issues, if successfully implemented, would facilitate the mobility for people and the movement of goods, henceforth enhancing the effectiveness of logistics for agriculture in Southern provinces as well as in other localities of Vietnam.

Keywords: Planning, design, rural roads, southern provinces.

ỨNG DỤNG DỮ LIỆU KHÔNG GIAN MỞ (OPEN DATA) PHỤC VỤ GIAO THÔNG TẠI CÁC ĐÔ THỊ THÔNG MINH KỊCH BẢN CHO THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Khưu Minh Cảnh
Trường Đại học Bách Khoa – ĐHQG-HCM
Bùi Hồng Sơn
Trung tâm Ứng dụng Hệ thống thông tin Địa lý TP.HCM (HCMGIS)
Lê Trung Chơn
Sở Tài nguyên và Môi trường TP.HCM

1. Giới thiệu

Dữ liệu mở (open data) nói chung và dữ liệu không gian mở (open spatial data) mặc dù là những khái niệm không mới nhưng là dữ liệu được xem là quan trọng trong các đô thị thông minh. Đặc biệt với lĩnh vực giao thông, dữ liệu mở là kênh chuyển tải và cung cấp nhiều thông tin quan trọng cho người tham gia giao thông. Với các đô thị, thành phố lớn như Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM), dữ liệu mở có những kì vọng hỗ trợ giao thông tốt khi đồng hành với các vấn đề như giao thông, vận tải, logistics, vấn nạn kẹt xe,… Cụ thể là các nguyên tắc di chuyển (tuyến đường sửa chữa, đường cấm xe, vị trí dừng đậu xe, xe ưu tiên,…); các vấn đề trong giao thông (như tắc nghẽn giao thông, tai nạn giao thông); các sự cố ảnh hưởng giao thông (như ngập úng,…); giao thông có điều kiện (vận chuyển hàng hóa, logistics); và các vấn đề về giao thông có liên quan đến các chuyên ngành đô thị khác (như giáo dục, y tế, hạ tầng, thương mại, quy hoạch xây dựng,…).

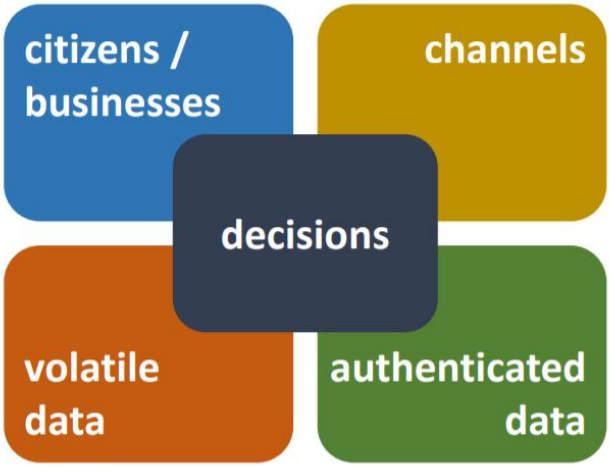
Bài viết này đề cập đến khả năng ứng dụng dữ liệu mở, đặc biệt là dữ liệu không gian mở (GIS/spatial open data) trong giao thông.

2. Hiện trạng ứng dụng dữ liệu không gian mở trên thế giới

Năm 2018, 40 dự án lớn về dữ liệu mở phục vụ thành phố thông minh [1] được giới thiệu như là một bước tiến đáng kể trong việc sử dụng dữ liệu mở trên phạm vi thế giới. Trong đó, một số dự án về dữ liệu mở tập trung vào chuyên đề giao thông. Ví dụ: dự án RTC của Nam Nevada hay dự án BlindSquare (phục vụ giao thông cho người mù), Connect 305, UTM của Kansas… Hoặc các dự án có liê quan đến giao thông như: OpenAG để biết được giao thông của các thực phẩm, Bike Ridership data… Tại Tokyo Nhật Bản, theo [2], cuộc thi về dữ liệu mở phục vụ giao thông lần thứ 3 được tổ chức trong năm 2019 (đến tháng 11) nhằm tìm ra những ứng dụng hoặc những ý tưởng. Các ý tưởng về khai thác dữ liệu mở được ứng dụng như: xem xét mức độ đông đúc tại các tàu điện ngầm,… Hoặc theo tài liệu [3], cải tiến những hệ thống cung cấp API hiện hành,…

Những dự án dữ liệu mở tựu chung đều cung cấp bổ sung thông tin đến người sử dụng. Với 2 yếu tố chính: thời gian nhanh chóng và sự phong phú, đa dạng về dữ liệu và thông tin. Theo [4], mô hình dữ liệu mở hiện nay gồm ít nhất 4 loại dữ liệu tham gia vào hệ thống: dữ liệu người dân/doanh nghiệp; dữ liệu từ các kênh dữ liệu (channels) đóng vai

trò phân phối là chính (như Google, Facebook); dữ liệu tự nguyện cung cấp và dữ liệu được chứng thực (dữ liệu chính thức của nhà nước – authenticated data).



Hình 1: Mô hình dữ liệu mở được phân tích trong tài liệu [3].

3. Các bước chuẩn bị ban đầu tại TP.HCM

Phần này sẽ trình bày riêng hệ thống dữ liệu mở đối với dữ liệu dạng không gian. Dưới đây là mô tả những bước chuẩn bị ban đầu của TP.HCM về dữ liệu không gian mở.

Kho dữ liệu dùng chung (trong đó dữ liệu không gian là đóng vai trò cốt lõi) của TP.HCM được phát triển trên nền tảng dữ liệu mở là nền tảng quan trọng trong việc triển khai xây dựng đô thị thông minh; phục vụ triển khai các hệ thống thông tin, ứng dụng phục vụ người dân, doanh nghiệp và công tác quản lý, chỉ đạo điều hành của thành phố, đồng thời đây là nguồn cung cấp dữ liệu làm cơ sở phát triển Hệ sinh thái dữ liệu mở cho thành phố.

Trên cơ sở Kho dữ liệu dùng chung, Cổng dữ liệu mở của TP.HCM được phát triển để tạo ra phương thức chia sẻ tài nguyên dữ liệu từ Kho dữ liệu dùng chung với người dân, doanh nghiệp và tổ chức.

Thông qua Cổng dữ liệu mở, TP.HCM mong muốn người dân, doanh nghiệp và tổ chức [7]:

- Tham gia giám sát, quản lý các mặt hoạt động của chính quyền, xã hội;
- Sử dụng dữ liệu mở để tạo ra sản phẩm giá trị mới đóng góp cho hệ sinh thái ứng dụng, tiện ích của Thành phố để phục vụ người dân tốt hơn;
- Góp phần thúc đẩy phát triển hệ sinh thái khởi nghiệp sáng tạo, phát triển nền kinh tế số của Thành phố.
- Đóng góp dữ liệu được hình thành trong quá trình khai thác để phát triển Hệ sinh thái dữ liệu mở của Thành phố.

1.1. Hệ thống nền tảng dữ liệu mở

Nền tảng dữ liệu mở là một thành phần chính của dữ liệu mở. Theo đó, nền tảng dữ liệu mở sẽ cung cấp thông tin đến người sử dụng về chuẩn giao tiếp dữ liệu cũng như các công nghệ hỗ trợ. Bên cạnh đó, nền tảng dữ liệu mở cũng là nơi cung cấp siêu dữ liệu về dữ liệu cho người sử dụng. Cuối cùng, nền tảng dữ liệu là nơi cung cấp các dịch vụ (service) về dữ liệu phục vụ cho các tác vụ như: kiểm chứng, đồng bộ, phân tích,…

Một số nền tảng dữ liệu mở đang được thành phố Hồ Chí Minh cập nhật bổ sung. Với dữ liệu không gian, nền tảng dữ liệu mở được đặt tại trang https://hcmgis.vn. Theo đó, người sử dụng có thể đăng kí tài khoản và chuyển các dữ liệu lên.

1.2. Hệ thống thu thập thông tin thông qua cảm biến

Nghiên cứu về hệ thống thu thập thông tin thông qua cảm biến (sensor) cũng là một phân hệ của dữ liệu mở. Phân hệ này cùng với các hệ thống IoT sẽ cung cấp các dữ liệu. Với hệ thống cảm biến, vấn đề chính yếu là sự trao đổi thông tin. Theo đó, các chuẩn dữ liệu và các ngôn ngữ của hệ thống sẽ được thống nhất lựa chọn, như ngôn ngữ mô tả SensorML,…

1.3. Hệ thống phần mềm phân tích và công cụ hỗ trợ

Cùng với nền tảng dữ liệu mở, các nền tảng khai thác dữ liệu phục vụ phân tích và công cụ hỗ trợ khai thác dữ liệu mở được nghiên cứu phát triển tại Trung tâm Ứng dụng Hệ thống thông tin TP.HCM. Điển hình như các công cụ storymaps, map, portal và các ứng dụng phân tích thống kê dữ liệu,…. Cụ thể:

- Storymap: tại http://storymap.hcmgis.vn đóng vai trò thể hiện thu thập thông tin bằng các câu chuyện được người sử dụng mô tả.

- Bản đồ (map): tại http://map.hcmgis.vn đóng vai trò thể hiện bản đồ của các lớp dữ liệu trên hệ thống portal. Hệ thống portal có ý nghĩa tương tự như hệ thống opendata về chức năng kỹ thuật. Điểm khác biệt chính là dữ liệu trong hệ thống portal là dữ liệu do các cơ quan công bố chính thức.

Dự kiến, các phần mềm này không những cung cấp thông tin trực quan mà còn có thể cung cấp các API để người sử dụng có thể tiếp cận dữ liệu một cách nhanh nhất.

1.4. Hệ thống các tổ chức tham gia vào dữ liệu mở

Đề án sử dụng dữ liệu dùng chung của Thành phố là một căn cứ pháp lý để dữ liệu mở được triển khai dễ dàng. Các cơ quan đơn vị như các Sở, Ban, Ngành và quận huyện sẽ gia nhập hệ thống sẽ là một nốt với nhiều vai trò: cung cấp, xác thực,… về dữ liệu.

Trên thực tế, với những cam kết và quy định chặt chẽ, các cơ quan đơn vị mới là những nhân tố ảnh hưởng chính đến dữ liệu mở.

1.5. Nhóm người sử dụng dữ liệu mở

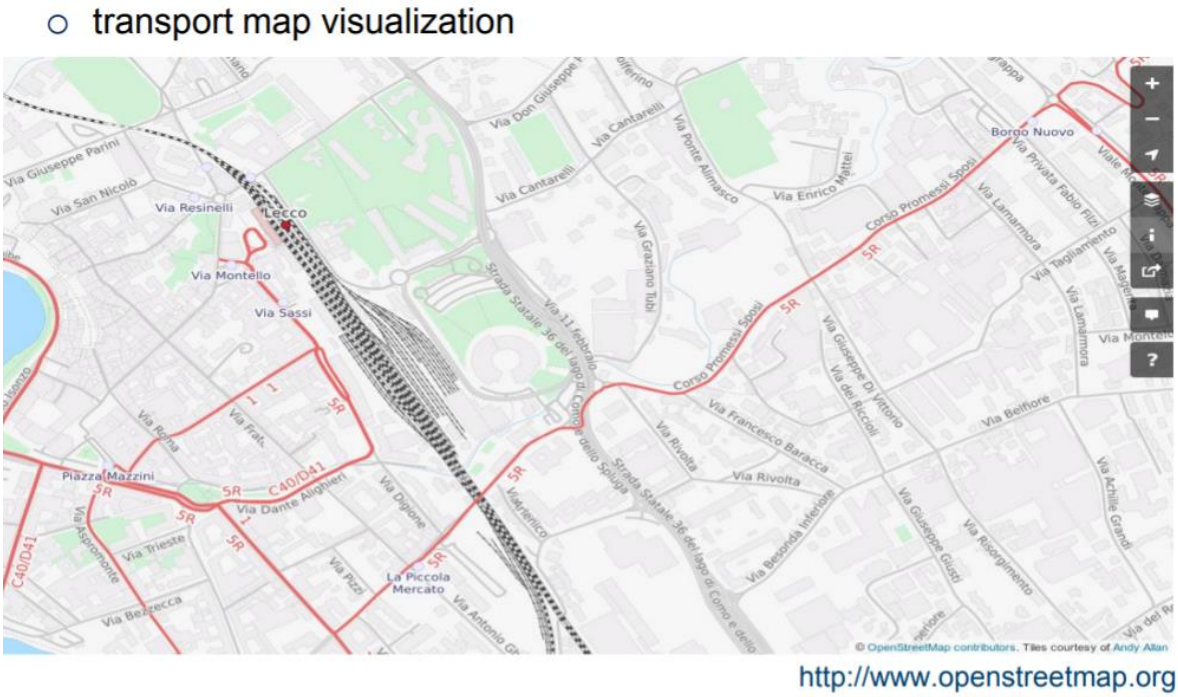
Hệ thống dữ liệu mở luôn định hướng đến người sử dụng. Sự tương tác qua lại giữa người sử dụng sẽ góp phần để một hệ dữ liệu mở tồn tại và phát triển. Nhóm người sử dụng cần có sự truyền thông, những nguyên tắc chuyển tải và nhận thông tin, dữ liệu một cách tốt nhất.

2. Tiềm năng ứng dụng dữ liệu mở phục vụ giao thông tại các đô thị như Thành phố Hồ Chí Minh

Đến nay, sự "trỗi dậy" sử dụng dữ liệu mở không những ở phía các cơ quan chính phủ mà còn ở các công ty khai thác vận hành như Grab… Grab đang từng bước thay thế dữ liệu cung cấp bởi Google bằng nguồn dữ liệu mở trên nền tảng OpenStreet Map(OSM).

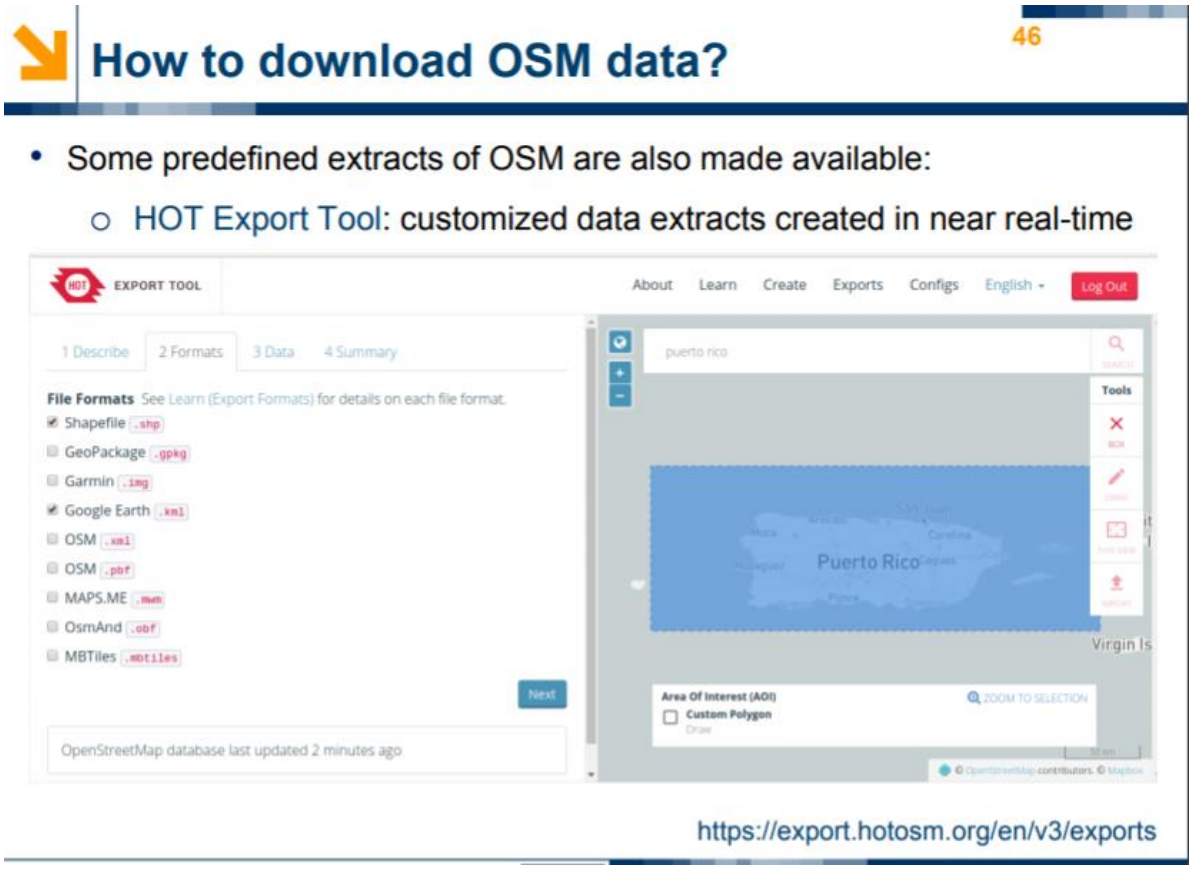
OpenStreetMap là một dịch vụ bản đồ thế giới trực tuyến có nội dung mở. OpenStreetMap nhằm mục đích cung cấp dữ liệu địa lý do nhiều người cùng cộng tác với nhau trên hệ thống mở. Nó thường được gọi "Wikipedia của bản đồ". Dự án

OpenStreetMap do Steve Coast năm 2004. Mục tiêu của dự án là cạnh tranh với các công ty và cơ quan chính phủ cung cấp dữ liệu địa lý theo các điều khoản sử dụng được coi là quá chặt chẽ. Hiện nay các công ty hàng đầu về công nghệ của thế giới như Facebook Craigslist, OsmAnd, Geocaching, MapQuest Open, JMP statistical software, Foursquare … đã sử dụng OSM thay thế Google Maps cho việc phát triển các ứng dụng của họ trên nền tảng dữ liệu không gian.



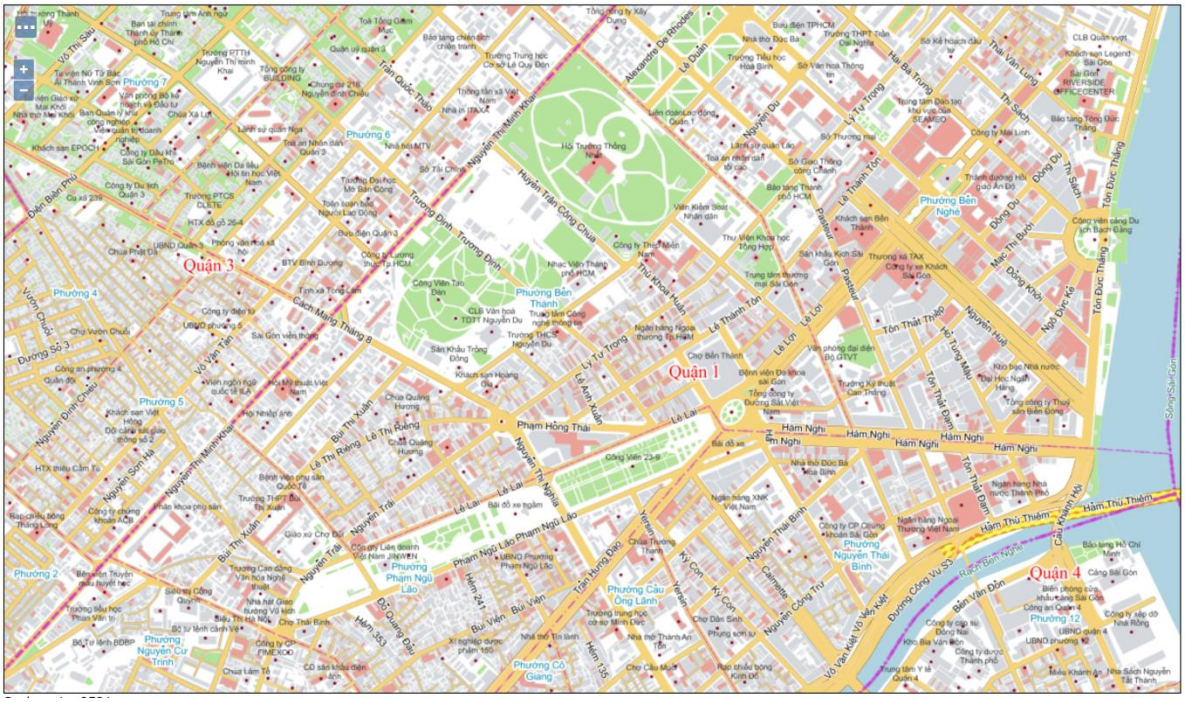
Hình 2: Ứng dụng truy vấn thông tin giao thông trên nền OSM [7].

OSM cho phép người dùng download dữ liệu theo các chuẩn thông dụng của các hệ GIS hoặc WebGIS như .shp, .kml, .img….



Điều này cho thấy, trong thời đại ngày nay, dữ liệu có nguồn gốc từ một doanh nghiệp dễ dàng bị thay thế do đặc điểm chính yếu của dữ liệu là sự đa dạng, phức tạp và liên kết.

Ở Việt Nam, các đô thị lớn như thành phố Hồ Chí Minh đang đối diện với thực trạng khối lượng giao thông và vận tải cũng như áp lực về dân số đè nặng. Từ đó, để tìm giải pháp cho một vấn đề, chúng ta cần phải mô tả vấn đề có những nhân tố liên quan gián tiếp và trực tiếp. Các nhân tố trực tiếp và gián tiếp là những luồng dữ liệu riêng tư đối với từng bài toán cụ thể.



Hình 3: Ứng dụng truy vấn thông tin giao thông trên nền OSM được phát triển từ bởi Sở TN-MT TP.HCM.

Ví dụ: bài toán về vận tải hành khách công cộng. Rõ ràng, với hạ tầng giao thông sẵn có, một tuyến xe buýt có thể liên kết với dữ liệu khác, như: thông tin một thầy giáo có giảng bài trên giảng đường… Như vậy, từ đó, chúng ta có thể thấy dữ liệu mở sẽ đóng vai trò lớn đối với các hệ thống phức tạp. Sự suy luận, thông minh nhân tạo của con người sẽ hình thành nên hệ thống dữ liệu phù hợp và đáp ứng người sử dụng.

Bảng nhận diện sơ lược về một số vấn đề cần dữ liệu mở trong giao thông vận tải và tác động khác:

Nhóm bài toán giao thông tĩnh	**Nhóm bài toán vận tải**	**Nhóm bài toán các ảnh hưởng liên quan**
- Chiều đường đi - Dừng/đỗ (đậu) xe - Đường đang sửa chữa - Tải trọng đường - Mật độ giao thông (hoặc khả năng thông qua của đường) - Đường hư hỏng, cần bảo dưỡng - Trọng tải cầu. - Đèn tín hiệu và các camera - Đường ngập nước - Tính kết nối (phục vụ quy hoạch đường) - Giao thông đường thủy - Giao thông với người khuyết tật - …	- Vận tải hành khách công cộng. - Vận tải cá nhân (xe cá nhân, taxi và các dạng xe chia sẻ/công nghệ) - Vận tải hàng hóa - Bài toán tắt nghẽn giao thông (kẹt xe) - Tai nạn giao thông - Cung đường an toàn (ít khả năng có tai nạn) - Hỗ trợ nhóm xe ưu tiên: cấp cứu, cứu hỏa và cảnh sát/quân đội - Vận tải đường thủy - …	- Y tế/sức khỏe - Giáo dục - Công trình ngầm (điện, nước) - Hạ tầng - Quy hoạch - Tiện ích - …

3. Kết luận

Dữ liệu mở, đặc biệt dữ liệu không gian mở là một vấn đề mới trong thời đại ngày nay. Việc khai thác và sử dụng trong giao thông là một vấn đề mới mẻ và cần có những tổ chức và cá nhân hỗ trợ. Tuy vậy, với tiềm năng ứng dụng lớn, dữ liệu mở không những là xu hướng công nghệ mà còn mang lại giá trị thực tế trong các vấn đề như giao thông, quy hoạch đô thị. Với giao thông, dữ liệu mở cũng đóng vai trò hỗ trợ, định hướng các vấn đề

về giao thông thông minh và tương tác với các lĩnh vực khác như: y tế, sức khỏe, giáo dục, tiện ích, hạ tầng quy hoạch.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. https://carto.com/blog/forty-brilliant-open-data-projects-preparing-smart-cities-2018/
2. https://tokyochallenge.odpt.org/en/index.html
3. https://www.slideshare.net/ToshihikoYamakami/a1809talk-nbislessonstokyotransportationopendatachallenge180903a
4. http://wpstatic.idium.no/geoforum.no/2018/03/2_2_Open-spatial-data-infrastructure.-Hansen.pdf
5. https://opendata.hcmgis.vn
6. https://storymap.hcmgis.vn
7. http://www.urbangeobigdata.it/wp-content/uploads/2018/04/Minghini_2018-04-16.pdf
8. https://data.hochiminhcity.gov.vn/about

NGHIÊN CỨU BIỂU THỨC DỰ ĐOÁN NHIỆT ĐỘ BỀ MẶT KẾT CẤU ÁO ĐƯỜNG BÊ TÔNG NHỰA

Lê Anh Thắng
Đại Học Sư Phạm Kỹ Thuật Tp.HCM
Hồ Đăng Khoa
Ban quản lý các khu công nghiệp tỉnh Hậu Giang

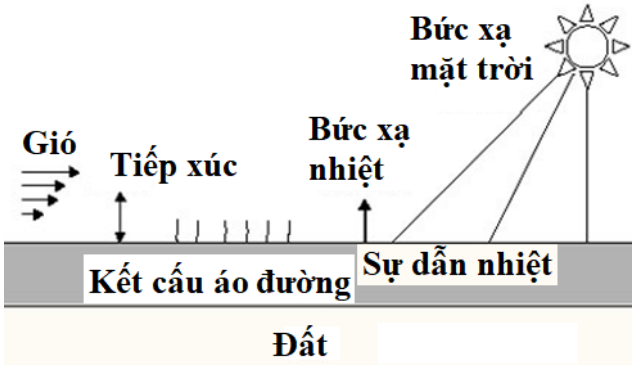
Tóm tắt: Nhiệt độ bề mặt lớp bê tông nhựa được định nghĩa là nhiệt độ đo được ở 2cm ngay phía dưới bề mặt. Nhiệt độ này bị ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố như nhiệt độ không khí, tốc độ gió, độ ẩm, tình trạng bề mặt, và khoảng cách đến mặt trời. Để dự đoán nhiệt độ bề mặt, hai trạm đo được thành lập ở hai khu công nghiệp khác nhau ở tỉnh Hậu Giang. Thời gian đo đạc là một năm. Kết quả đo đạc được thể hiện minh họa thông qua các biểu đồ thay đổi nhiệt độ theo ngày. Kết quả phân tích hồi qui cho thấy nhiệt độ mặt trên lớp bê tông nhựa đo đạc bằng súng bắn nhiệt cầm tay có thể phản ảnh được sự thay đổi của nhiệt độ đo được ở 2cm ngay phía dưới bề mặt. Từ đó, biểu thức xác định nhiệt độ bề mặt lớp bê tông nhựa được đề xuất thông qua nhiệt độ mặt trên.

Từ khóa*: nhiệt độ bề mặt; súng bắn nhiệt độ; biểu thức xác định nhiệt độ; nhiệt độ bề mặt lớp bê tông nhựa*

1. GIỚI THIỆU

Sự phân bố nhiệt độ trên bề mặt của lớp mặt đường là rất quan trọng để tính toán mô đun đàn hồi, một đặc tính quan trọng, cần cho việc thiết kế mặt đường bê tông nhựa. Sự biến thiên nhiệt độ môi trường luôn ảnh hưởng đáng kể đến độ ổn định nhiệt của bề mặt đường bê tông nhựa. Nhiệt độ bề mặt đường bê tông nhựa rất khó dự đoán vì nó luôn là kết quả của quá trình cân bằng nhiệt. Bề mặt đường nhận nhiệt lượng bởi nguồn nhiệt là từ mặt trời, và mất mát nhiệt theo các hiện tượng mất mát nhiệt thông thường. Các hiện tượng mất mát nhiệt lượng mà người ta thường xét đến là hiện tượng bức xạ, đối lưu, phản xạ, và khuếch tán nhiệt [1]. Hình 1 minh họa các phương thức trao đổi nhiệt ở bề mặt đường bê tông nhựa.

Nhiều tác giả trên thế giới đã đề xuất biểu thức dự đoán nhiệt độ bề mặt đường. Các tham số thường được xét đến trong biểu thức dự đoán nhiệt độ mặt đường bao gồm nhiệt độ không khí, kinh độ, vĩ độ của địa điểm xác định nhiệt độ bề mặt đường, độ ẩm không khí, tốc độ gió [2].



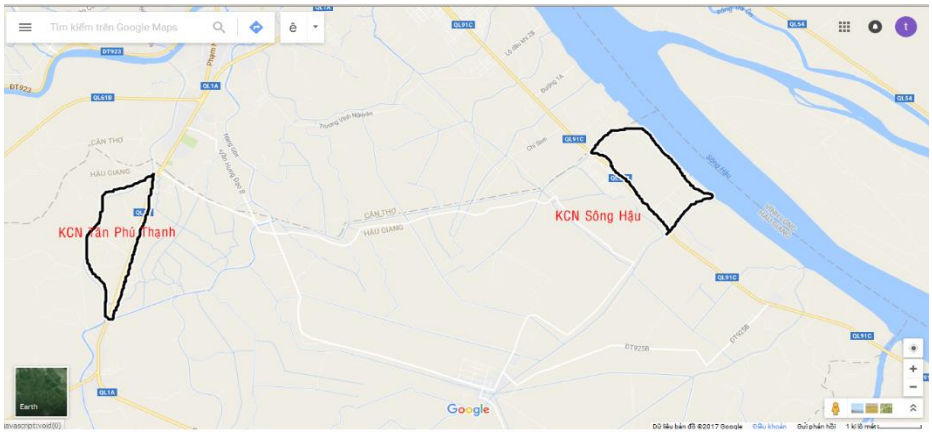
Hình 1. Cân bằng nhiệt độ bề mặt lớp bê tông nhựa

Các bức xạ mặt trời trực tiếp hoặc gián tiếp sẽ được hấp thụ từ lớp mặt và truyền dẫn vào bên trong lớp bê tông nhựa. Hiện tượng đối lưu và bức xạ nhiệt trở lại môi trường không khí sẽ diễn ra ngay trên bề mặt. Hiện tượng đối lưu và bức xạ bị ảnh hưởng bởi các yếu tố như vận tốc gió, mưa, điều kiện môi trường xung quanh. Chính vì vậy các yếu tố ảnh hưởng này thường được xét đến trong các biểu thức dự đoán nhiệt độ bề mặt đường bê tông nhựa.

Cường độ bức xạ mặt trời phụ thuộc vào chu trình ngày, vị trí từ mặt trời đến bề mặt, góc tới giữa bề mặt và tia mặt trời. Do vậy, nhiệt độ cần được đo trong một chu kỳ ít nhất là một năm để có thể xây dựng được biểu thức nhiệt độ bề mặt đương.

2. THU THẬP DỮ LIỆU NHIỆT ĐỘ

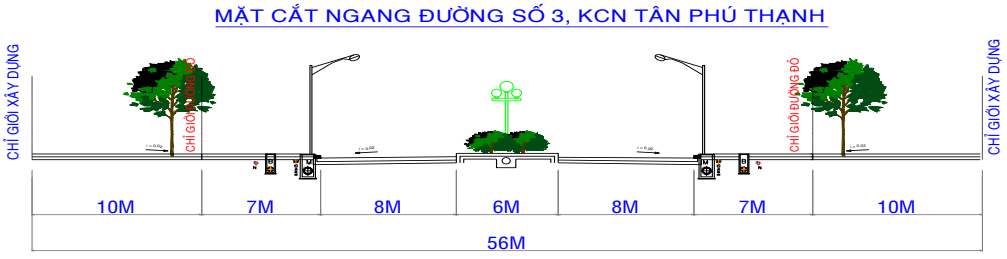
Khảo sát thực nghiệm được tiến hành tại hai khu công nghiệp. Đó là khu công nghiệp Sông Hậu – giai đoạn 1, ở huyện Châu Thành và khu công nghiệp Tân Phú Thạnh – giai đoạn 1, ở huyện Châu Thành A. Vị trí các khu công nghiệp được thể hiện ở Hình 2.

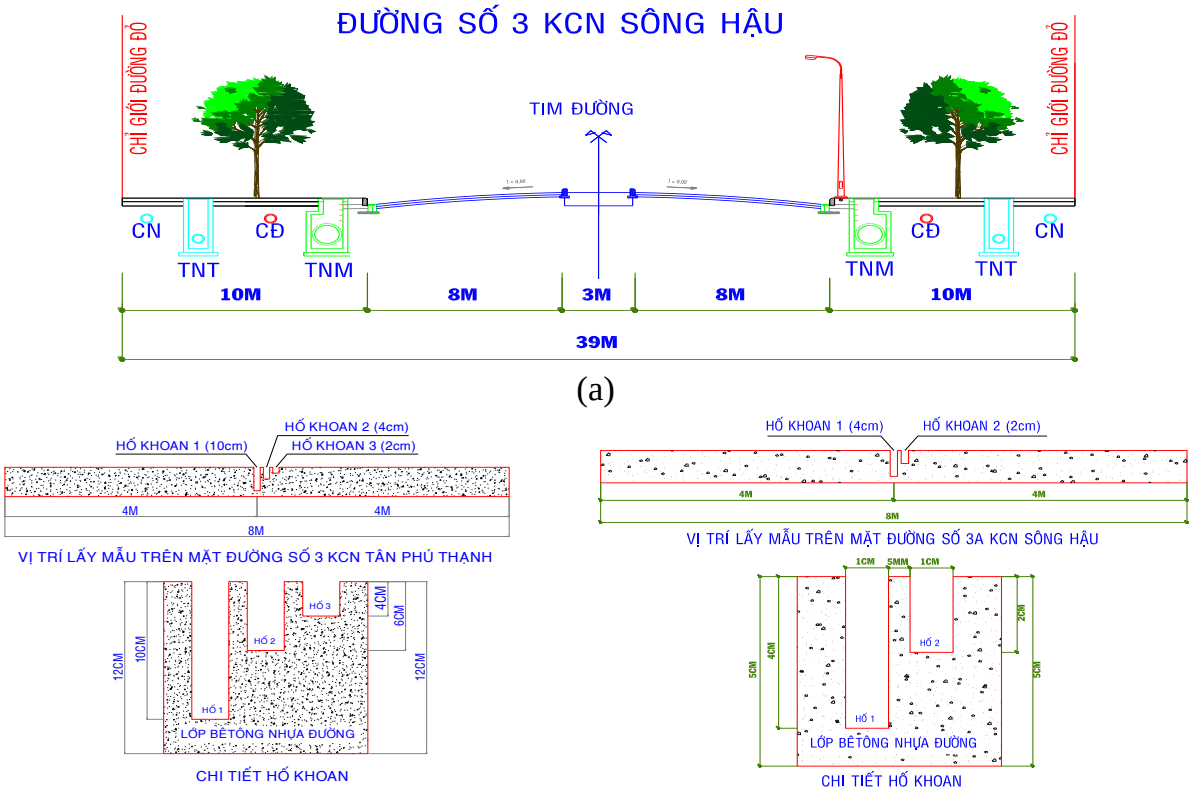


Hình 2. Vị trí các khu công nghiệp trên Google Map

Năm lỗ được tiến hành khoan, với các độ sâu khác nhau trong lớp bê tông nhựa, cho mục đích đo nhiệt độ bằng nhiệt kế. Ba lỗ ở khu công nghiệp Tân Phú Thạnh và hai lỗ ở khu công nghiệp Sông Hậu. Thời gian đo đạc nhiệt độ là 12 tháng, từ tháng 6/2016 đến tháng 5/2017.

Tại Khu công nghiệp Tân Phú Thạnh, lỗ khoan được thực hiện ở Đường số 3 có lộ giới 32m, với mặt cắt ngang lần lượt là 8m – 6m – 8m (Hình 3a). Lỗ khoan mẫu ở một bên đường, theo chiều đi vào Khu công nghiệp, cách lề đường 4m. Lỗ khoan hình trụ, có đường kính 1cm. Độ sâu các lỗ khoan lần lượt là 10cm, 6cm và 4cm. Mỗi lỗ cách nhau 5cm tính từ mép lỗ khoan. Chi tiết lỗ khoan được thể hiện như trong Hình 3b.

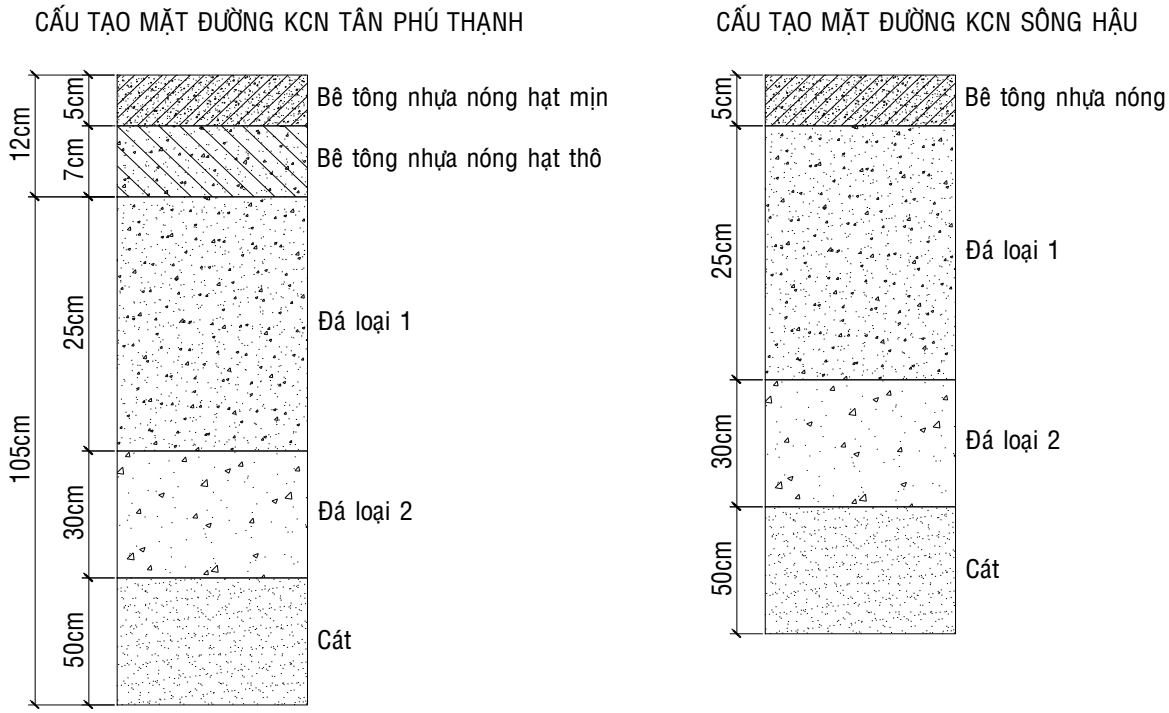




Hình 3. Vị Lỗ khoan đo nhiệt độ: (a) chi tiết mặt cắt ngang đường số 3 KCN Tân Phú Thạnh và đường số 3A KCN Sông Hậu, (b) chi tiết các lỗ khoan ở khu công nghiệp Tân Phú Thạnh và Sông Hậu

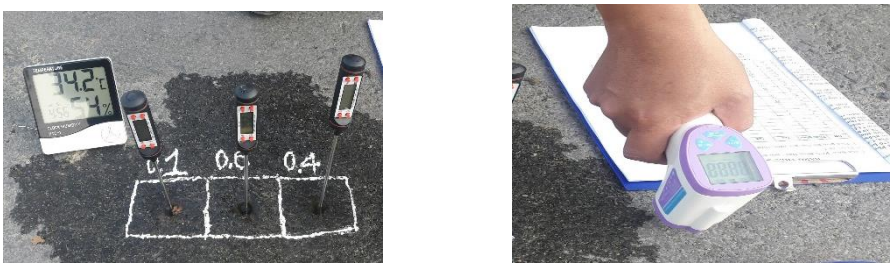
Tại Khu công nghiệp Sông Hậu, lỗ khoan được thực hiện ở Đường số 3A, có lộ giới 19m, với mặt cắt ngang lần lượt là 8m – 3m – 8m (Hình 3a). Vị trí lỗ khoan cũng tương tự như ở bên khu công nghiệp Tân Phú Thạnh. Lỗ khoan thứ nhất cách lề đường 4m, sâu 4cm; lỗ khoan thứ 2 được khoan sâu 2cm, vị trí hướng về phía lề đường. Hai lỗ cách nhau 5cm tính từ mép lỗ khoan. Chi tiết lỗ khoan được thể hiện như trong Hình 3b.

Kết cấu áo đường được lựa chọn để đo đạc nhiệt độ mặt đường là khá phổ biến ở Việt Nam. Cấu tạo chi tiết mặt đường tại khu công nghiệp Sông Hậu và khu công nghiệp Tân Phú Thạnh được thể hiện như trong Hình 4. Mô đun đàn hồi chung theo thiết kế cho kết cấu áo đường ở khu công nghiệp Tân Phú Thạnh và ở khu công nghiệp Sông Hậu lần lượt là 1550daN/cm^2 và 1730daN/cm^2.



Hình 4. Cấu tạo kết cấu mặt đường tại vị trí thực nghiệm

Thí nghiệm được tiến hành theo quy trình bắt đầu từ 7 giờ sáng hôm trước đến 6 giờ sáng hôm sau. Phương pháp đo nhiệt độ tuân theo qui định trong TCVN 8867:2011 [3]. Nhiệt độ trong lớp bê tông nhựa ở các chiều sâu khác nhau được đo đạc bằng nhiệt kế như ở Hình 5(a). Nhiệt độ không khí được đo bằng súng bắn nhiệt độ như ở Hình 5(b).



Hình 5. Quá trình đo nhiệt độ: (a) đo nhiệt độ trong các lỗ khoan, (b) đo nhiệt độ không khí

3. ĐỀ XUẤT BIỂU THỨC DỰ ĐOÁN NHIỆT ĐỘ BỀ MẶT ĐƯỜNG

Hình 6 thể hiện kết quả đo đạc nhiệt độ trong 24 giờ vào tháng 9/2016 tại hai khu công nghiệp Sông Hậu, và Tân Phú Thạnh. Nhìn sơ bộ có thể thấy rằng nhiệt độ cao nhất trong ngày là rơi vào khoảng 13h. Nhiệt độ mặt đường thấp nhất là vào khoảng 2h sáng. Nhiệt độ ở mặt trên của đường là cao nhất, đường nằm phía trên. Nhiệt độ sẽ giảm dần theo chiều sâu. Hiện tượng này xảy ra là do Viêt Nam là xứ nóng, nhiệt độ ở trên mặt luôn cao hơn nhiệt độ ở sâu bên dưới.

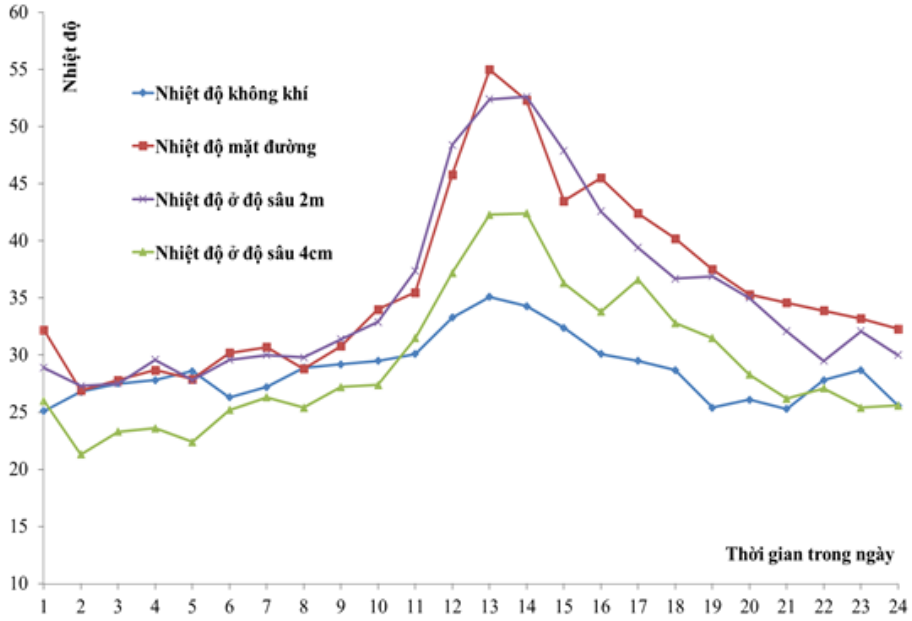
Ngoài ra, biểu đồ cũng thể hiện nhiệt độ không khí thay đổi không nhiều bằng sự thay đổi nhiệt độ bên trong lớp bê tông nhựa. Tuy nhiên, nhiệt độ mặt trên của đường đo bằng súng bắn nhiệt độ có độ biến thiên sát với nhiệt độ ở ngay phía dưới bề mặt lớp bê tông nhựa (Hình 6). Do vậy, biểu thức dự đoán nhiệt độ bề mặt sẽ được xây dựng dựa trên nhiệt độ đo bằng súng bắn nhiệt độ. Biểu thức được đề xuất là Biểu thức (1).

$$T_{2cm} = -0{,}006 * T_{0cm}^2 + 1{,}438 * T_{0cm} - 7{,}922 \quad (1)$$

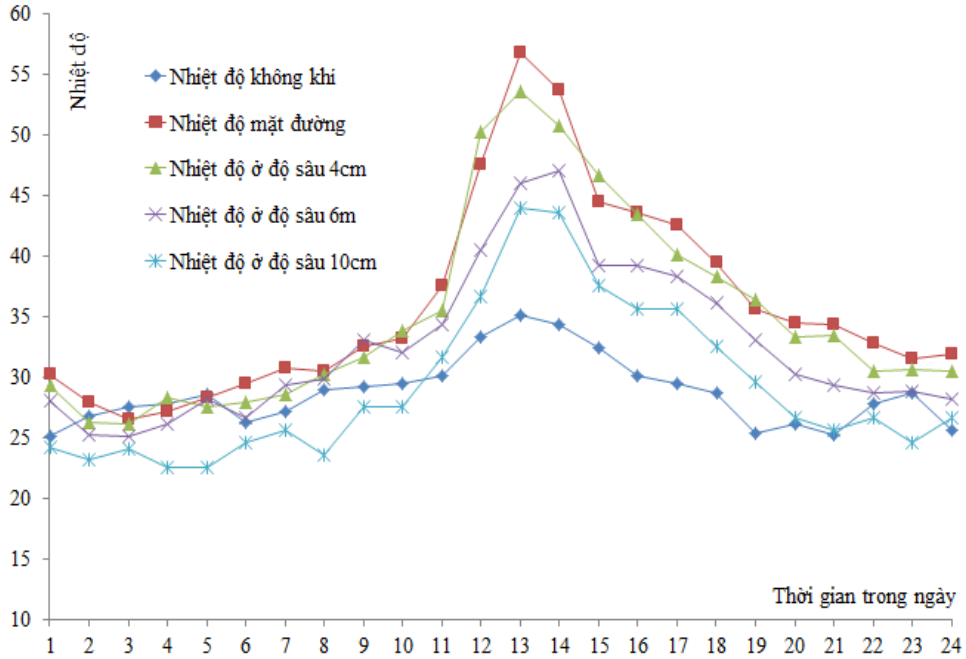
Trong đó,

T_{2cm}: nhiệt độ ở 2cm ngay phía dưới mặt lớp mặt đường bê tông nhựa (^oC);

T_{0cm}: nhiệt độ mặt trên lớp bê tông nhựa (^oC).



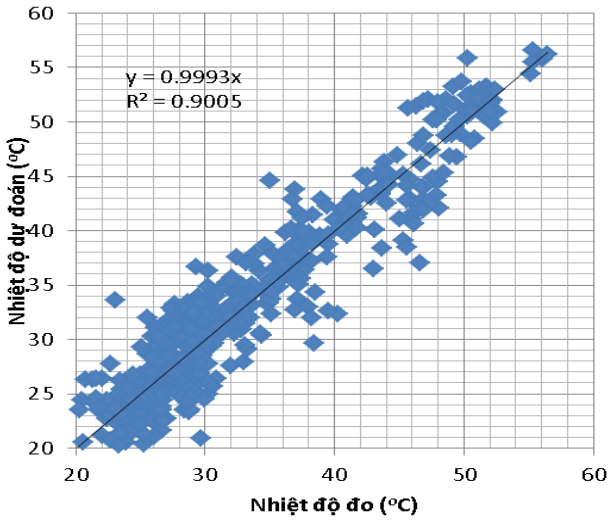
(a)



(b)

Hình 6. Kết quả đo đạt nhiệt độ theo giờ: (a) KCN Sông Hậu, (b) KCN Tân Phú Thạnh

Kết quả so sánh nhiệt độ đo đạc tại 2cm trong lớp bê tông nhựa và nhiệt độ dự đoán từ Biểu thức (1) được thể hiện trong Hình 7. Độ lớn của dữ liệu là 575 số liệu. Biểu đồ thể hiện đường "Khuynh hướng", đường thẳng liên tục, có hệ số góc a = 0,9993 (gần bằng 1). Hệ số R^2= 0,9. Kết quả này thể hiện Biểu thức (1) dự đoán khá tốt nhiệt độ đo đạc được.



Hình 7. Kết quả so sánh nhiệt độ đo và dự đoán ở 2cm trong lớp mặt đường bê tông nhựa

4. KẾT LUẬN

Hai kết cấu áo đường điển hình được chọn để xác định nhiệt độ ở 2cm ngay dưới mặt trên của lớp mặt đường bê tông nhựa. Phương pháp đo nhiệt độ ở 2cm được thực hiện theo TCVN 8867:2011 và nhiệt độ ở ngay trên mặt lớp mặt đường bê tông nhựa được xác định bằng súng bắn nhiệt độ. Qua khảo sát độ biến thiên nhiệt độ trong ngày, thấy rằng kết quả nhiệt độ ở ngay trên mặt lớp mặt đường có thể phản ảnh được nhiệt độ ở 2cm. Từ đó, một biểu thức dự đoán nhiệt độ ở ở 2cm đã được đề xuất. Hạn chế của nghiên cứu là phương pháp đo nhiệt độ có thể gây ra sai số của nhiệt độ đo đạc.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Hermansson, Åke, Mathematical model for calculation of pavement temperatures: comparison of calculated and measured temperatures, Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board 1764 (2001): 180-188.

[2] Ariawan, I. Made Agus, Bambang Sugeng Subagio, and Bagus Hario Setiadji. "Development of asphalt pavement temperature model for tropical climate conditions in West Bali region." Procedia Engineering 125 (2015): 474-480.

[3] TCVN 8867:2011, Áo đường mềm – Xác định mô-đun đàn hồi chung của kết cấu bằng cần đo võng Benkelman, Viện Khoa học và Công nghệ, 2011.

RESEARCH AN EXPRESSION FOR ESTIMATION OF THE SURFACE TEMPERATURE OF THE ASPHALTIC CONCRETE PAVEMENT

Abstract: The surface temperature of the asphalt concrete layer is defined as the measured temperature at 2cm just below the surface. This temperature is affected by many factors such as air temperature, wind speed, humidity, surface condition, and the distance to the sun. To predict surface temperature, two stations were established in two different industrial zones in the Hau Giang province. The measurement time is within a year. The measurement results are illustrated through daily temperature change charts. The results of the regression analysis showed that the surface temperature based on the hand-held thermometer equipment could reflect the change of temperature at 2cm just below the surface. Since then, the expression for estimation of the temperature on the surface of asphalt concrete is proposed through the temperature captured by the hand-held thermometer equipment.

Keywords: *the surface temperature; handheld thermometer equipment; expression for determining temperature; the temperature surface of asphalt concrete layers*

XE ĐẠP CHIA SẺ TRONG CUỘC SỐNG HIỆN ĐẠI

TS. Đỗ Khánh Hùng
TS. Trịnh Văn Chính
TS. Nguyễn Trọng Tâm

Tóm tắt: bài viết trình bầy về vai trò của xe đạp chia sẻ trong các đô thị hiện nay, một số ưu điểm và hạn chế của nó, định hướng phát triển phục vụ kế hoạch đi lại hàng ngày, vơi mục tiêu đa dạng hóa các phương thức đi lại, kết nối, tích hợp với hệ thống giao thông cộng cộng…

***Từ Khóa*:** xe đạp chia sẻ, giao thông công cộng, xe buýt, metro, kế hoạch đi lại hàng ngày

1. PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG THÂN THIỆN MÔI TRƯỜNG:

Ngày nay quá trình đô thị hóa và hiện đại hóa cuộc sống đang phát triển đến mức cao, nhưng đồng thời, ùn tắc giao thông đã trở thành một mối đe dọa với sự phát triển đô thị, tình trạng ô nhiễm không khí, ô nhiễm môi trường chưa bao giờ đáng báo động như hiện nay. Việc lựa chọn các phương tiện giao thông thuận tiện, thân thiện với môi trường là vô cùng cấp thiết, câu trả lời là các phương tiện giao thông sử dụng điện: metro, đường sắt nhẹ. xe buýt điện, xe ô tô 4 bánh điện và xe đạp chia sẻ - "bike sharing system". Khái niệm xe đạp chia sẻ đã hình thành trong các năm gần đây, một loại hình giao thông công cộng với phương tiện chính là xe đạp.

2. HỆ THỐNG XE ĐẠP CHIA SẺ, ƯU VÀ NHƯỢC ĐIỂM:

2.1 Khái quát hệ thống xe đạp công cộng, xe đạp chia sẻ - Bike Sharing

Để đánh giá vai trò của xe đạp chia sẻ, chúng ta xem sự hình thành của khái niệm này.

Từ một chiếc xe đạp cũ, sơn nó màu trắng, để nó ở bất cứ đâu trong thành phố; vận động để mọi người sử dụng nó. Đây là khái niệm xe đạp chia sẻ đầu tiên, ra mắt tại Amsterdam Hà Lan vào những năm 1960, được gọi là kế hoạch xe đạp trắng. Ý tưởng này đã giúp thay đổi quan niệm về giao thông công cộng; Ngày nay, hệ thống xe đạp công cộng được cấu thành từ trung tâm dữ liệu, điểm gửi trả xe, hệ thống cột đỗ, xe đạp dùng chung và các thiết bị giám sát khác. Mỗi điểm gửi trả xe được bố trí từ 20-80 cột đỗ xe, tương đương với 20-80 xe đạp tại mỗi điểm. Các điểm gửi trả xe này được bố trí gần các khu dân cư, các trạm trung chuyển công cộng, nhà ga, trường học hoặc các điểm mua sắm. Đơn vị quản lý sẽ phát hành thẻ mượn xe, người dùng chỉ cần tới các điểm gửi trả quẹt thẻ để mượn xe, khi muốn trả xe cần mang xe tới các điểm gửi trả xe ở gần khu vực của mình. Khi đó hệ thống sẽ căn cứ vào tổng thời gian mượn xe hoặc dựa vào số km đi để tính toán phí sử dụng cho một lần mượn.

Từ khi xuất hiện vào thập niên 1960, hệ thống xe đạp công cộng đã trải qua 4 thế hệ (Christopher, 2019):

Thế hệ thứ nhất: được bắt đầu vào năm 1965 tại Amsterdam (Hà Lan) với hệ thống xe đạp công cộng không có khóa phục vụ miễn phí trong một số khu vực đô thị (Shaheen et al. 2010).

Thế hệ thứ hai: được bắt đầu vào năm 1995 ở Copenhagen (Đan Mạch), vẫn miễn phí, tuy nhiên, người sử dụng phải bỏ một đồng xu (deposit money) để mở khóa (ITDP 2018c).

Thế hệ thứ ba: được bắt đầu vào năm 1998 tại Rennes (Pháp) với việc áp dụng kỹ thuật tiên tiến hướng tới tự động hóa (thẻ tín dụng, thẻ thông minh, công nghệ GPS, …) để sử dụng hệ thống xe đạp có trạm cố định (station-based bike system) và theo dõi lộ trình (Shaheen et al. 2010).

Thế hệ thứ tư – thế hệ hiện nay (Christopher et al, 2019):

Có 3 mô hình vận hành của hệ thống xe đạp công cộng đó là: Chính phủ chủ đạo - doanh nghiệp kinh doanh, Chính phủ đầu tư và vận hành, Doanh nghiệp đầu tư và vận hành.

Hệ thống xe đạp chia sẻ phát triển quy mô lớn từ năm 2014, do học viên thạc sĩ của trường Đại học Bắc Kinh đề xuất. Ban đầu, hệ thống xe đạp chia sẻ với mục đích nhằm giúp cho giáo viên và sinh viên trong trường di chuyển thuận lợi và dễ dàng hơn. Ý tưởng này đã được nhanh chóng được nhân rộng ra các trường Đại học ở các thành phố lớn. Tới năm 2016, nhận thấy tầm ảnh hưởng và tính khả thi của loại hình này, hàng loạt các công ty lớn bắt đầu đầu tư rộng rãi, xe đạp chia sẻ nhanh chóng trở nên phổ biến. Đến tháng 12 năm 2016, khoảng 1000 thành phố trên thế giới có chương trình chia sẻ xe đạp.

2.2 Ưu, nhược điểm của các hệ thống từ kinh nghiệm các quốc gia trên thế giới

Trước hết có thể thấy hệ thống chia sẻ xe đạp nào cũng nhằm mục đích tăng sự lựa chọn trong đi lại, giảm ách tắc giao thông và cải thiện chất lượng không khí, giúp giảm thiểu ô nhiễm môi trường. Vào cuối năm 2014, số lượng xe đạp chia sẻ trên thế giới lên tới gần một triệu. Trung Quốc dẫn đầu bảng xếp hạng với hơn 750.000 xe đạp chia sẻ tại 237 thành phố, Pháp với gần 43.000 xe đạp tại 38 thành phố. Anh với gần 11.000 xe đạp. Đến tháng 12 năm 2016, khoảng 1000 thành phố trên toàn thế giới có chương trình chia sẻ xe đạp. Sau đây là 8 hệ thống xe đạp chia sẻ (https://www.icebike.org):

1- Thành phố Hàng Châu, dân số khoảng 7 triệu người, tự hào với chương trình chia sẻ xe đạp lớn nhất thế giới. Có khoảng từ 66.500 đến 78.000 xe đạp trong chương trình của họ, nằm rải rác trên khoảng 2700 trạm.

2- Thành phố Thái Nguyên Trung Quốc, ước có khoảng từ 20.000 đến 41.000 chiếc và khoảng 1000 trạm.

3- Thành phố Pari Pháp: chương trình xe đạp chia sẻ, được gọi là Vélib, lớn nhất bên ngoài Trung Quốc, với khoảng 20.000 xe đạp và hơn 1200 trạm trong đội xe. Chương trình này rất thành công và đã làm gương cho các nước trên thế giới. Trong năm 2011, lượng hành khách hàng ngày của nó là khoảng 86.000 người, từ đó con số đã tăng lên.

4- Thượng Hải Trung Quốc: Có hơn 19.000 xe đạp đang hoạt động và khoảng 600 trạm khác nhau đang được sử dụng.

Hình 1. Bike sharing, Paris

Hình 2. Bike sharing, Thượng Hải

5- Luân đôn Anh: Chương trình xe đạp chia sẻ London bắt đầu vào năm 2010, và đã phát triển nhanh. Serco và chính quyền thành phố cùng hợp tác trong dự án để đưa chương trình xe đạp chia sẻ vào cuộc sống. Bắt đầu chỉ với 5000 chiếc xe đạp Barclays, nhưng hiệnnay có hơn 11.000 chiếc xe đạp và 750 trạm.

Hình 3. Bike sharing, Luân Đôn

Hình 4. Bike sharing, Newyork

6- New York Mỹ: thành phố New York là một trong những nơi đầu tiên ở Hoa Kỳ có chương trình xe đạp chia sẻ chia sẻ trên quy mô lớn, khoảng 6000 xe đạp và 330 trạm. Citi Bikes hoạt động hiệu quả và được đón nhận với nhiều người dân New York. Citi Bikes được ca ngợi vì đã giúp giảm bớt các vấn đề giao thông khó khăn ở New York.

7- Barcelona Tây Ban Nha: Bizing - chương trình chia sẻ xe đạp Barcelona, được thiết kế để khuyến khích đi xe đạp như một phương tiện hữu hiệu. Một phần lý do cho sự phổ biến của Bizing, là mối quan tâm ngày càng tăng với môi trường. Được ca ngợi như một sáng kiến mạnh mẽ để cắt giảm khí nhà kính, Bizing đã được đón nhận.

Hình 5. Bike sharing, Barcelona

Hình 6. Bike sharing, Montreal

8- Montreal, Canada: Bixi là một trong những chương trình chia sẻ xe đạp được thiết kế tốt và hiệu quả nhất trên thế giới gồm khoảng 5200 xe đạp và 460 trạm.

***Các đặc điểm nổi bật*:**

- Ở hệ thống Bike Sharing, từ người đầu tư cho tới toàn bộ hệ thống vận hành, quản lý đều là tư nhân nắm giữ.
- Hệ thống xe đạp chia sẻ không cần tới các điểm và các cột quản lý xe cố định, người dùng có thể mượn và trả xe ở bất cứ địa điểm nào, vô cùng thuận tiện.
- Người sử dụng chỉ cần tải một ứng dụng về điện thoại và quét QR code để mượn xe, thông qua ví điện tử có kết nối thẻ ngân hàng để giao tiền đặt cọc, phí mỗi lần sử dụng trừ trực tiếp qua các ví điện tử, tiền cọc có thể rút lại bất cứ lúc nào với một thao tác.
- Xe đạp được khóa điện tử (không cần trạm cố định) và được cung cấp năng lượng; các trạm được trang bị hệ thống năng lượng mặt trời để cung cấp cho xe đạp.
- Một số công ty đầu tư hệ thống xe đạp công cộng không cần trạm cố định với công nghệ khóa U-lock (sử dụng dây khóa xe vào một vật thể cố định).
- Xe đạp điện bắt đầu được giới thiệu cùng với hệ thống xe đạp công cộng không cần trạm cố định.
- Phục vụ việc đi lại trong khoảng cách ngắn, hỗ trợ cho hệ thống giao thông công cộng khối lượng lớn (MRT: bus, metro, …) nhằm hướng đến mô hình phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD).
- Góp phần bảo vệ môi trường (giảm ô nhiễm tiếng ồn và khí nhà kính GHG) góp phần cải thiện tình trạng của hiện tượng biến đổi khí hậu.
- Giảm chi phí di chuyển so với việc sở hữu phương tiện cá nhân (mua, bảo trì, đỗ xe,…)
- Tạo điều kiện rèn luyện sức khỏe.
- Thúc đẩy các hoạt động thể thao, vui chơi, giải trí cho người dân địa phương, khách du lịch

Bên cạnh đó cũng có ***những vấn đề cần được khắc phục, có mặt tiêu cực*,** để hệ thống xe đạp chia sẻ có thể phát triển một cách bền vững, cần có giải pháp trong tổ chức quản lý phát triển loại hình này:

- Đầu tiên là vấn đề dừng đỗ xe bừa bãi. Ở Trung Quốc, do tình trạng phát triển nóng, quá nhanh của xe đạp chia sẻ, cùng sự cạnh tranh, các công ty kinh doanh không ngừng tìm cách tăng cường phạm vi phủ sóng và số lượng xe của mình mà không quan tâm tới không gian dành cho phương tiện, dẫn tới việc chiếm dụng không gian công cộng.
- Việc mượn và trả xe quá dễ dàng, khi xe xảy ra hỏng hóc do người sử dụng, khó mà quy trách nhiệm, dẫn tới số lượng xe hỏng hóc rất nhiều, bên cạnh đó có việc chiếm dụng xe chia sẻ làm của riêng. Dù xe có mã QR code nhưng nếu mã trên xe bị phá hoại hoặc xe bị gắn khóa xe cá nhân thì xe đó không thể tiếp tục sử dụng. Số lượng xe hỏng hóc phân bố ở nhiều nơi nên việc sửa chữa, bảo dưỡng đồng bộ gặp nhiều khó khăn.

- Ý thức của người sử dụng không tốt, dẫn đến việc quăng vứt xe bừa bãi, chất đống gây mất mỹ quan và ảnh hưởng đến an toàn giao thông

Hình 7. Bike sharing ùn ứ trên đường phố (nguồn:sggp.org.vn; doanhnhansaigon.vn)

- Ở Trung Quốc có quy định đối tượng sử dụng xe đạp chia sẻ phải trên 12 tuổi nhưng rất nhiều trẻ nhỏ chưa đủ 12 tuổi đã sử dụng xe đạp chia sẻ, do chỉ cần có điện thoại thông minh là có thể sử dụng, khiến xe đạp chia sẻ rất nguy hiểm khi tham gia giao thông.
- Khi sử dụng dịch vụ người dùng cần đặt cọc một khoản tiền cho công ty cung cấp dịch vụ, các công ty đều cam kết sẽ trả lại tiền đặt cọc ngay hoặc sau 3 ngày khi người sử dụng có yêu cầu, nhưng thực tế nhiều doanh nghiệp không thực hiện cam kết này, dẫn tới việc chậm trả lại khoản tiền cọc cho người sử dụng.

3. PHÁT TRIỂN BIKE SHARING

Từ cuối năm 2017, phó chủ tịch UBND Trần Vĩnh Tuyến trong cuộc họp với một tập đoàn nước ngoài về đầu tư xe đạp chia sẻ ở thành phố, đã đánh giá đây là giải pháp khá phù hợp với giao thông thành phố, xe đạp chia sẻ không chỉ giúp người dân di chuyển mà còn giúp rèn luyên sức khỏe, việc quản lý xe theo công nghệ cũng phù hợp với người dân thanh phố, bởi hiện nay hầu hết người dân đi làm đều sử dụng điện thoại thông minh…

3.1. Nhu cầu đi lại hàng ngày tăng nhanh và đa dạng; cần đi từ cửa đến cửa (Door to Door), qua nhiều đường phố

Cùng với sự phát triển kinh tế – xã hội, nhu cầu đi lại của người dân ngày càng cao; đi lại nhiều do đi làm, đi học, mua sắm, đi chơi, du lịch, khám bệnh... Phần lớn các chuyến đi qua nhiều đường phố của các quận, huyện; Hành khách nếu đi xe buýt sẽ có thể phải đi nhiều chặng, chuyển từ tuyến buýt này sang tuyến buýt khác. Nhu cầu đi lại trong khu vực đô thị tăng nhanh (Bảng 1), thể hiện qua số lượt đi lại mỗi ngày từ 1996 đến 2013 đã tăng tới 3,12 lần.

Bảng 1. Tỷ lệ sử dụng phương tiện trong chuyến đi hàng ngày

Phương thức	2002 (Houtrans)	2013 (Metros)	Tăng , giảm (2013 so 2002)
	(%)	(%)	

Xe đạp	9,4	2,8	-6,8
Xe máy	81,8	83.0	3,3
Xe con	1,9	5,3	12,6
Xe buýt	4,2	6,3	6,7
Khác	2,7	2,6	2,8
Tổng	100,0	100	3,1

Nguồn: JICA Study Team. Ghi chú: không bao gồm chuyến đi nội vùng

Có thể nhận thấy, người dân hiện nay quen sử dụng phương tiện cá nhân xe máy và đang chuyển dần sang sử dụng xe con (Bảng 1), do sự thuận tiện đi được từ cửa đến cửa của phương tiện cá nhân. Mặc dù xe buýt đang được phát triển, tăng từ 4,2% lên 6,3% sau 11 năm, nhưng việc khai thác hiệu quả đang gặp nhiều hạn chế, khi người dân phải chuyển tuyến xe buýt có nhiều bất tiện, do tuyến buýt phải sử dụng chung không gian đường với phương tiện cá nhân, đặc biệt là quá nhiều xe máy trên đường phố.

* Đô thị có nhà phố liền nhau, các khu vực dân cư và khu vực thương mại xen kẽ, đặc biệt ở các quận nội thành mật độ dân cư cao, thiếu các khoảng trống công viên, cây xanh, thiếu các khu vực không gian công cộng… tạo ra khó khăn khi bố trí tuyến, nhà chờ xe buýt. Mật độ dân cư đông đúc, nhiều đường phố có các ngõ hẻm. Các nhà nằm sâu trong ngõ hẻm, khó tiếp cận dịch vụ giao thông công cộng của thành phố.

* Việc sử dụng xe máy đã quá phổ biến, đi từ cửa nhà đến cửa cơ quan, trường học, cửa hàng siêu thị... Xe máy chiếm trên 80% nhu cầu đi lại hàng ngày...

Theo khảo sát *năm 2006 và 2015:* tổng hợp ý kiến người dân, đa số cho rằng, xe buýt chưa thuận lợi cho việc chuyển tuyến (36%-52%), Trạm cách xa nhà ở và nơi làm việc (27%-29%), Thời gian chờ đợi lâu (15%-20%)... Từ đó, ý kiến cho rằng, cần cải cách để các tuyến giao thông công cộng tiếp cận rộng khắp mọi khu vực, kết nối tốt giữa nơi đi và nơi đến (47%). ...

* Tâm lý ngại đi bộ trên 200m đến các trạm xe buýt, ga metro...

* Các tuyến MRT, LRT, sẽ được xây dựng trên một số trục giao thông nhất định, nhưng nhiều nhà dân ở xa bến xe buýt, xa ga metro…

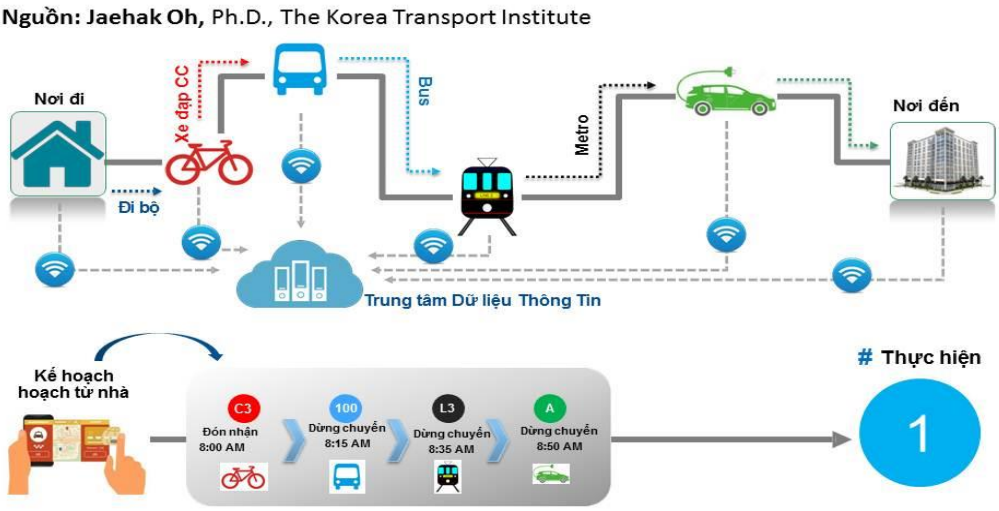
Tổng hợp chung: cần liên kết, nối kết các tuyến giao thông công cộng xe buýt hiện nay và metro trong tương lai; để đáp ứng mục tiêu đi từ cửa đến cửa cho người dân hàng ngày. Cần có loại hình giao thông hỗ trợ người dân đến ga metro, nhà chờ xe buýt. Bên cạnh xe taxi, xe ôm, Bike sharing có thể giúp ích cho việc này.

3.2. Bike sharing có thể góp phần thực hiện Quy hoạch vận tải tích hợp

Theo kinh nghiệm các thành phố Hàn Quốc, Singapore, London… để đáp ứng nhu cầu người dân khi sử dụng giao thông công cộng, cần giải quyết tốt chặng đi đầu – cuối (Last Mile) trong đi lại hàng ngày.

Cần thực hiện Giao thông đô thị tích hợp (Intergrated City Transport), bao gồm nội dung tích hợp vận hành các phương tiện, tích hợp giá vé giao thông, bao gồm đường bộ, đường sắt: xe buýt, Metro, taxi, xe ôm, đi bộ…Dịch vụ đi lại tích hợp, theo quan điểm mọi dịch vụ cho đi lại được chia sẻ thông tin, người dân có thể dự kiến kế hoạch đi lại

theo các phương thức kết nối - tích hợp ngay từ ở nhà mỗi ngày, có thể lựa chọn các hành trình vối thời gian, chi phí phù hợp.



Hình 8. Xe đạp góp phần thực hiện tích hợp giao thông đô thị cho kế hoạch đi hàng ngày

Khi có Bike Sharing, thực hiện tích hợp giao thông đô thị, sẽ tăng lượng người sử dụng giao thông công cộng, giảm thiểu sử dụng phương tiện cá nhân, tích cực chống ùn tắc giao thông đô thị. Người dân giảm được thời gian đi lại, nhanh chóng, thuận tiện, giảm chi phí đi lại hàng ngày.

Kinh nghiệm Seoul, từ sau cải cách hệ thống giao thông công cộng vào năm 2004 với các biện pháp nêu trên, tỷ lệ hàng ngày người dân đi giao thông công cộng đạt mức 65,1% (năm 2011) và tiến tới mục tiêu 70% người dân sử dụng giao thông công cộng hàng ngày vào năm 2020. Giảm chi phí vận tải: 510000 won/người/năm, (khoảng 10,200 triệu VN đồng một năm).

KẾT LUẬN:

1) Xe đạp chia xẻ – bike sharing đã được áp dụng phổ biến trong đô thị nhiều nước trên thế giới, có những ưu điểm và có những hạn chế, có mặt tiêu cực, cần được khắc phục khi sử dụng.

2) Loại hình bike sharing có thể được phát triển thành một loại hình đi lại hỗ trợ, giúp người dân thành phố thuận tiện tiếp cận, sử dụng giao thông công cộng xe buýt, metro hàng ngày.

3) Loại hình bike sharing cũng có thể phát triển cho người ưa thích đi xe đạp trong đô thị trên hành trình ngắn và vừa, thuận tiện đi từ cửa đến cửa, giảm thiểu phát thải ô nhiễm khi không sử dụng xe máy…

4) Đối với riêng thành phố Hồ Chí Minh, trước mắt nên phát triển và thử nghiệm mô hình này ở hai khu vực là khu làng đại học quốc gia Hồ Chí Minh-Thủ Đức và khu đô thị Phú Mỹ Hưng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. https://www.icebike.org/bike-share-programs
2. The Role of Smart Bike-sharing Systems in Urban Mobility - Peter Midgley, 2012
3. https://www.slideshare.net/herberttiemens/cycling-in-the-netherlands-53260894
4. Hệ thống xe đạp chia sẻ thông minh những vấn đề tồn tại và giải pháp khắc phục Do Thi Han, Chen Yanyan - Hội thảo CoRest 35th- ĐH GTVT TP.HCM.
5. https://www.facebook.com/xedapEbike.
6. Trịnh Văn Chính, Phạm Minh Châu, Research on Solutions to Attract Bus Passenger in Ho Chi Minh City, the Eastern Asia Society for Transportation . Studies. Proceedings vol.11, 2017, ISBN: 2185-5560
7. Trịnh Văn Chính, Research on Planning of Service Area around Metro Station,
    a. Proceedings, hội thảo CIGOS, 04-05/04/2013, Entpe – Lyon, Pháp.
    b. [8] Phạm Trần Hải, Vương Đình Huy, La Thị Xuân Phương & Nguyễn Như Ý. Hệ thống xe đạp công cộng: tiềm năng phát triển ở thành phố Hồ Chí Minh. Tọa đàm "Hệ thống xe đạp công cộng: sự cần thiết và tiềm năng phát triển tại thành phố Hồ Chí Minh"; HIDS-CRUS 3-5-2019.

BIKE SHARING IN A MODERN LIFE

Abtract: The paper presents ideas about the role of bike sharing in urban areas today, its advantages and limitations, the development orientations for daily travel plans, with the goal to diversify travel modes, connecting and integrating with the public transport system ...

Keywords: bike sharing, public transport, bus, metro, daily travel plan.

QUI MÔ KINH TẾ TỐI ƯU CHO MỞ RỘNG SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT

TS. Dương Như Hùng
Khoa QLCN, ĐH Bách khoa TP.HCM

Tóm tắt : Trong giai đoạn 1996-2016, lưu lượng hành khách tại Tân Sơn Nhất (TSN) tăng trung bình 12,38%/năm. Công suất thiết kế của TSN là 28 triệu lượt hành khách/năm nhưng số hành khách đi qua TSN năm 2017 dự kiến vượt 36 triệu. Nhu cầu hành khách hàng không đi và đến TP.HCM và khu vực lân cận dự kiến đạt 48 triệu lượt hành khách vào năm 2020, 71 triệu vào năm 2024 và khoảng 130-170 triệu vào năm 2035. Nghiên cứu này cho thấy nếu giới hạn công suất sân bay TSN ở mức 45 triệu HK/năm thì tổng thiệt hại kinh tế Việt nam khoảng 8,7 tỷ USD tính đến năm 2025 và khoảng 16 tỷ USD tính đến 2027 nếu sân bay Long thành chưa đi vào hoạt động.

1. MỞ ĐẦU

Trong giai đoạn 10 năm 2006-2016, tổng số hành khách qua lại sân bay Tân Sơn Nhất (TSN) tăng hơn 3,8 lần, từ mức 8,5 triệu hành khách (HK) năm 2006 lên 32,5 triệu HK năm 2016. Dự kiến lưu lượng HK thông qua TSN sẽ tăng lên 36 triệu vào năm 2017. Việc gia tăng vận chuyển hành khách không những đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân và khách quốc tế mà còn góp phần đáng kể vào tăng trưởng kinh tế của Quốc gia và đặc biệt là TP.HCM và khu vực lân cận. Tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng cao cũng tạo ra áp lực rất lớn đối với cơ sở hạ tầng của sân bay. Mặc dù Chính phủ đã có kế hoạch xây dựng và đưa sân bay Long thành vào hoạt động năm 2025, nhưng lưu lượng HK hiện nay tại TSN đã vượt xa công suất thiết kế 28 triệu HK/năm. Vì vậy, sân bay TSN cần được cấp bách mở rộng để đáp ứng nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng không.

Mục tiêu chính của nghiên cứu này là xác định qui mô kinh tế tối ưu cho việc mở rộng sân bay TSN và đánh giá hiệu quả tài chính của phương án mở rộng TSN. Nghiên cứu này sẽ bao gồm các mục tiêu cụ thể như sau:

- Dự báo nhu cầu hành khách hàng không của TP.HCM và khu vực lân cận trong giai đoạn 2017-2035.
- Đánh giá tác động của các giới hạn công suất sân bay TSN đến tăng trưởng kinh tế Việt Nam.

2. DỰ BÁO CẦU HÀNH KHÁCH HÀNG KHÔNG TẠI TP.HCM VÀ KHU VỰC LÂN CẬN

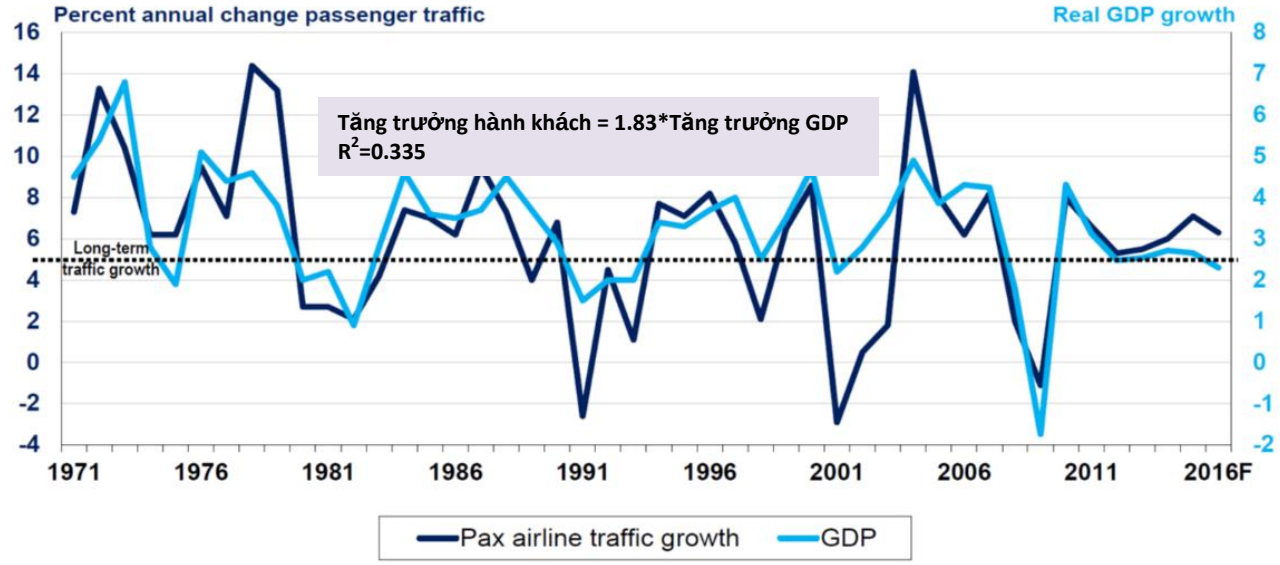
2.1. Cơ sở của dự báo cầu hành khách hàng không

TSN là sân bay có lưu lượng hành khách lớn nhất Việt nam, phục vụ nhu cầu đi lại của người dân và doanh nghiệp không chỉ tại TP.HCM mà còn cả khu vực lân cận. Hiện nay sân bay TSN đang hoạt động quá công suất thiết kế 28 triệu HK/năm nên nhà nước đã có kế hoạch xây dựng và đưa sân bay Long thành vào hoạt động năm 2025. Cả sân bay TSN và Long thành có chung một mục đích là phục vụ nhu cầu đi lại hàng không cho TP.HCM và khu vực lân cận nên để xác định quy mô tối ưu của sân bay TSN thì cần phải

dự báo nhu cầu hành khách đi và đến TP.HCM và khu vực lân cận trong giai đoạn 2017 – 2035.

Nhu cầu vận chuyển hàng không có vai trò quyết định đến việc xác định quy mô mở rộng tối ưu cho sân bay TSN. Nếu qui mô sân bay TSN không đáp ứng được nhu cầu vận chuyển hàng không thì sẽ tạo ra thiệt hại cho người tiêu dùng, doanh nghiệp và phát triển kinh tế quốc gia. Ngược lại, nếu quy mô mở rộng TSN quá lớn thì sẽ tạo ra thừa công suất, gây lãng phí nguồn lực kinh tế và ảnh hưởng đến hiệu quả kinh tế và tài chính của sân bay Long thành.

Các nghiên cứu trên thế giới đã chỉ ra mối quan hệ chặt chẽ giữa tăng trưởng kinh tế và tăng trưởng hàng không. Hình 1 dưới đây cho thấy trong giai đoạn 1971-2016, trung bình cứ 1% tăng trưởng GDP thế giới sẽ ứng với 1,83% tăng trưởng hàng không thế giới. Hệ số 1,83 được gọi là hệ số đàn hồi Hành khách/GDP. Hệ số đàn hồi lớn hơn 1 phản ánh nhu cầu vận chuyển hành khách hàng không nhạy cảm với thay đổi về kinh tế. Khi nền kinh tế tăng trưởng tốt thì vận chuyển hàng không tăng trưởng nhanh hơn GDP. Ngược lại, khi nền kinh tế gặp khó khăn và suy giảm thì vận chuyển hàng không sẽ giảm nhiều hơn tốc độ giảm GDP.

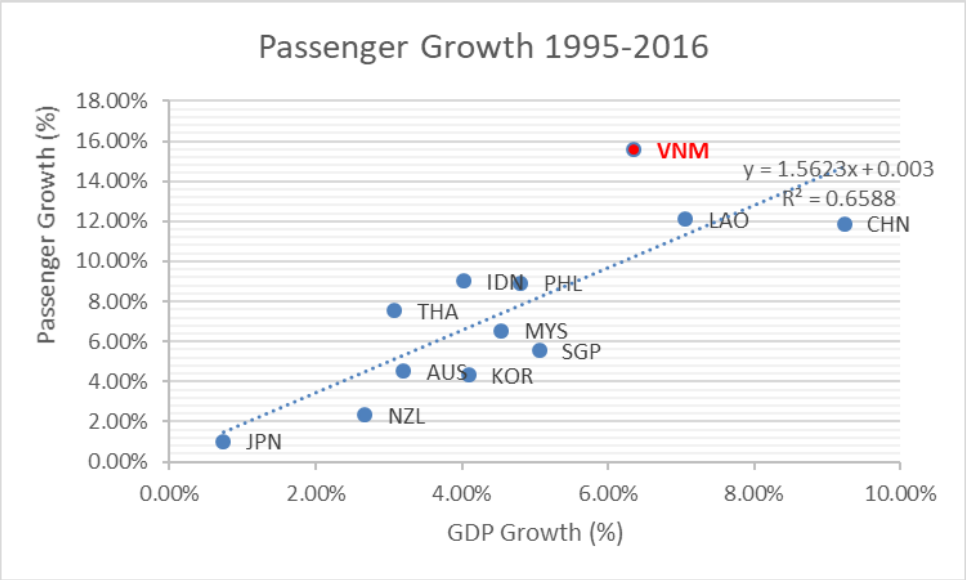


Hình 1: Mối quan hệ giữa tăng trưởng GDP và vận chuyển hành khách hàng không (Nguồn: ICAO/IATA)

Mối quan hệ giữa tăng trưởng GDP và tăng trưởng hàng không phụ thuộc vào đặc điểm của khu vực và quốc gia. Hình 2 mô tả mối quan hệ giữa tăng trưởng GDP và tăng trưởng hàng không của các quốc gia có đặc điểm tương tự như Việt nam (thuộc khu vực Châu Á- Thái Bình Dương, dân số năm 2016 trên 1 triệu người, và không gồm các quốc gia có thu nhập thấp vào năm 2016). Ta có thể rút ra được những điểm sau đây:

- Trong giai đoạn 1996-2016, trung bình 1% tăng trưởng GDP của khu vực châu Á-TBD sẽ tạo ra 1,56% tăng trưởng hành khách hàng không trong khu vực. Khoảng 66% biến động của tăng trưởng hàng không giai đoạn 1996-2016 được giải thích bởi các biến động tăng trưởng GDP.

- Tăng trưởng vận chuyển hành khách hàng không Việt nam nằm xa ở phía trên đường xu hướng. Tại Việt nam, trung bình 1% tăng trưởng GDP sẽ tương ứng với 2,44% tăng trưởng vận chuyển hành khách hàng không. Mức độ đàn hồi vận chuyển hành khách hàng không/GDP của Việt nam cao hơn nhiều so với các quốc gia khác trong khu vực vì đặc điểm đất nước dài, hẹp, và các phương tiện vận chuyển hành khách cạnh tranh với hàng không như tàu lửa cao tốc chưa phát triển. Khi thu nhập tăng lên thì người dân Việt nam có xu hướng chọn đường hàng không thay vì các đường khác như tàu lửa và xe hơi.



Hình 2: Tăng trưởng GDP và vận chuyển hành khách hàng không khu vực châu Á – Thái Bình Dương

(Nguồn: tính toán của tác giả)

2.2. Dự báo cầu hành khách đi và đến TP.HCM và khu vực lân cận giai đoạn 2017-2025

TSN là sân bay duy nhất phục vụ đi lại hàng không của TP.HCM và khu vực lân cận ít nhất đến năm 2025 khi Long thành dự kiến sẽ đi vào hoạt động. Vì vậy dự báo cầu hành khách hàng không tại TP.HCM và khu vực lân cận cho giai đoạn 2017-2025 đồng nghĩa với dự báo cầu cho TSN giai đoạn này.

Để dự báo cầu tăng trưởng hành khách hàng không, chúng ta cần phải ước lượng hệ số đàn hồi của tăng trưởng hành khách/GDP. Bảng 1 mô tả hệ số đàn hồi của tăng trưởng 5 năm hành khách/GDP trong các giai đoạn khác nhau của Thế giới, các quốc gia có thu nhập trung bình và thấp, Việt nam, Quốc tế TSN, Quốc nội TSN và Tổng hành khách TSN.

Bảng 1 Hệ số đàn hồi tăng trưởng 5 năm của Hành khách/GDP

	Giai đoạn 1996-2016			Giai đoạn 1996-2006			Giai đoạn 2006-2016		
	GDP	HK hàng không	Hệ số đàn hồi HK/GDP	GDP	HK hàng không	Hệ số đàn hồi HK/GDP	GDP	HK hàng không	Hệ số đàn hồi HK/GDP
1 Tăng trưởng Thế giới	2.91%	5.01%	1.72	3.34%	4.07%	1.22	2.47%	5.95%	2.41
2 Tăng trưởng Quốc gia có thu nhập thấp và trung bình	5.22%	8.65%	1.66	5.17%	6.30%	1.22	5.27%	11.06%	2.10
3 Tăng trưởng Việt nam	6.36%	15.55%	2.44	6.69%	9.63%	1.44	6.04%	21.79%	3.61
4 Tăng trưởng Quốc nội TSN	6.36%	14.82%	2.33	6.69%	10.88%	1.63	6.04%	18.90%	3.13
5 Tăng trưởng Quốc tế TSN	6.36%	9.76%	1.53	6.69%	10.24%	1.53	6.04%	9.29%	1.54
6 Tổng tăng trưởng TSN	6.36%	12.38%	1.95	6.69%	10.51%	1.57	6.04%	14.28%	2.37

Ta có thể rút ra các điểm sau đây:

- Trong toàn bộ giai đoạn 1996-2016, tốc độ tăng trưởng GDP và tăng trưởng vận chuyển hành khách bình quân của Thế giới lần lượt là 2,91%/năm và 5,01%/năm, ứng với hệ số đàn hồi hành khách/GDP là 1,72 lần. Hệ số đàn hồi này tăng từ 1,22 lần trong nửa giai đoạn đầu lên 2,41 lần trong nửa giai đoạn sau. Điều này một mặt do công nghệ hàng không ngày càng phát triển khiến cho chi phí vận chuyển hàng không rẻ hơn, nên cùng 1% tăng trưởng GDP sẽ tạo ra nhiều phần trăm tăng trưởng hành khách hơn. Mặt khác, sự kiện khủng bố hàng không 11/9/2000 tại Mỹ khiến cho tốc độ tăng trưởng hàng không thế giới chựng lại trong giai đoạn 1996 – 2006 nên hệ số đàn hồi trong nửa giai đoạn đầu cũng thấp hơn bình thường.

- Tốc độ tăng trưởng GDP và tăng trưởng hàng không của các quốc gia có thu nhập trung bình và thấp lần lượt là 5,22% và 8,65%, cao hơn các trung bình tương ứng của Thế giới. Tuy nhiên, hệ số đàn hồi hành khách/GDP của các quốc gia này cũng tương tự như của Thế giới.

- Tăng trưởng GDP và vận chuyển hành khách của Việt nam trong từng nửa giai đoạn luôn cao hơn nhiều so với trung bình của Thế giới lẫn trung bình của các quốc gia có thu nhập trung bình và thấp. Hệ số đàn hồi hành khách/GDP của Việt nam trong toàn bộ giai đoạn 1996-2016 là 2,44 lần, tăng từ 1,44 lần trong nửa giai đoạn đầu lên 3,61 lần trong nửa giai đoạn sau.

- Hệ số đàn hồi hành khách/GDP của Quốc tế TSN luôn ổn định ở mức 1,5 lần trong cả 2 giai đoạn, ứng với mức tăng trưởng hành khách quốc tế ổn định 9-10%/năm. Trong khi đó, hệ số đàn hồi hành khách/GDP của Quốc nội TSN tăng từ 1,63 lần giai đoạn 1996-2006 lên 3,13 lần trong giai đoạn 2006-2016, ứng với mức tăng trưởng hành khách nội địa tăng từ 10,88% lên 18,9%. Mức tăng trưởng nội địa ấn tượng này được tạo ra trong bối cảnh hàng không giá rẻ phát triển mạnh ở Việt nam.

Tốc độ tăng trưởng tổng hành khách bình quân của TSN là 12,38% trong giai đoạn 1996-2016. Đây là tốc độ tăng trưởng cao so với bình quân tại các sân bay khác trên thế giới. Để tránh ước lượng lạc quan dựa trên tăng trưởng cao trong quá khứ, chúng ta sẽ dự báo tăng trưởng hành khách TSN sử dụng các giả định mang tính bảo thủ như sau:

1. Dự báo tăng trưởng GDP của Việt nam giai đoạn 2017-2025: 6%/năm (tình huống tăng trưởng Trung bình), 5,5% (tình huống tăng trưởng thấp) và 6,5% (tình huống tăng trưởng cao).

2. Hệ số đàn hồi của hành khách/GDP đối với hành khách quốc tế TSN là 1,5 lần.

3. Hệ số đàn hồi của hành khách/GDP đối với hành khách quốc nội TSN là 1,8 (tình huống tăng trưởng Trung bình), 1,5 (tình huống tăng trưởng thấp) và 1,9 (tình huống tăng trưởng cao). Mặc dù tăng trưởng dài hạn của quốc nội TSN gấp 2,33 lần tăng trưởng GDP, nhưng để tránh dự báo quá lạc quan, hệ số trung bình của thế giới (1,8) sẽ được áp dụng cho tình huống tăng trưởng Trung bình giai đoạn 2017-2025. Hệ số này dù thấp hơn nhiều so với tăng trưởng thực tế ở Việt nam nhưng được tổ chức ICAO khuyến cáo cho các quốc gia đang phát triển.

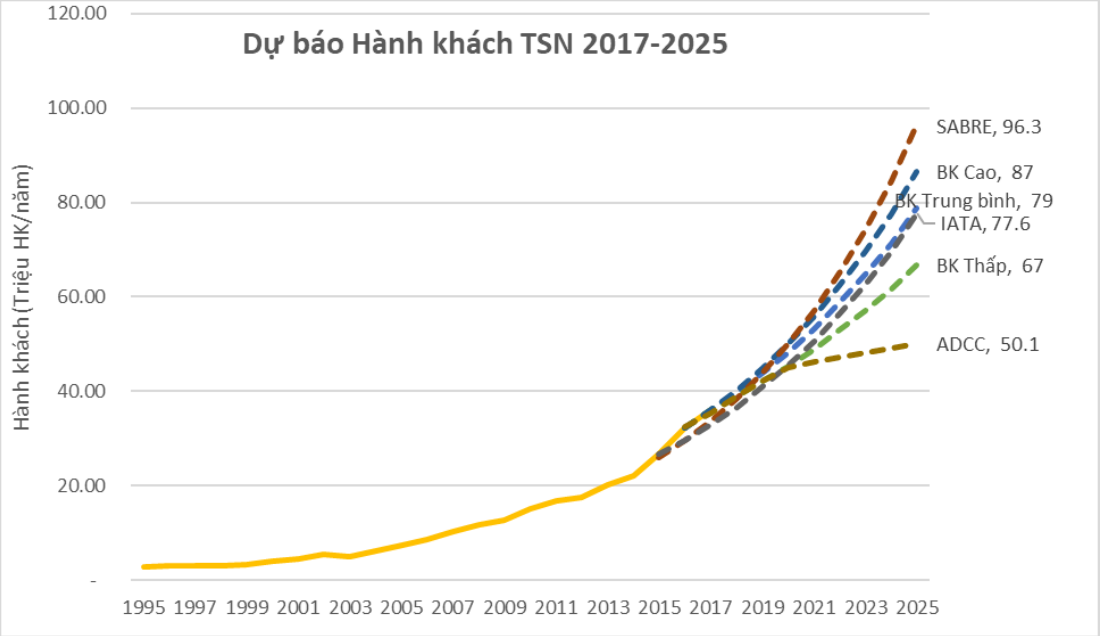
Bảng 2 tóm tắt kết quả dự báo tăng trưởng hành khách quốc tế và quốc nội thông qua TSN cho giai đoạn 2017-2025. Ứng với 3 tình huống tăng trưởng Trung bình, Thấp và Cao, tỷ lệ tăng trưởng hành khách quốc tế tại TSN lần lượt là 9%, 8% và 10%; và khách quốc nội lần lượt là 11%, 8%, và 12,5% (đã làm tròn đến 0,5%); tổng số khách đi qua TSN vào năm 2025 lần lượt là 79, 67, và 87 triệu hành khách.

Bảng 2 Dự báo tăng trưởng hành khách quốc tế và quốc nội thông qua TSN cho giai đoạn 2017-2025

A. Các tình huống dự báo tăng trưởng	**Trung bình**	**Thấp**	**Cao**
Tăng trưởng GDP	6.0%	5.5%	6.5%
Hệ số đàn hồi HK Quốc tế TSN/GDP	1.5	1.5	1.5
Dự báo tốc độ tăng trưởng hành khách QT TSN *	**9%**	**8%**	**10%**
Hệ số đàn hồi HK Quốc nội TSN/GDP	1.8	1.5	1.9
Dự báo tốc độ tăng trưởng Quốc nội TSN*	**11%**	**8%**	**12.5%**
B. Dự báo số lượt hành khách thông qua TSN năm 2025	**Trung bình**	**Thấp**	**Cao**
Số khách QT TSN 2025 (Triệu HK)	27	25	29
Số khách NĐ TSN 2025 (Triệu HK)	52	41	57
Tổng Số khách TSN 2025 (Triệu hành khách)	79	67	87

Hình 3 mô tả dự báo cầu hành khách đi qua TSN giai đoạn 2017 - 2025 của một số nguồn khác nhau. SABRE và IATA dự báo cầu HK đi qua TSN vào năm 2025 lần lượt là 96 và 78 triệu HK (số tròn). Các dự báo Trung bình và Cao của chúng tôi (gọi tắt là BK) đều nằm trong khoảng giữa 2 dự báo của SABRE và IATA. Kịch bản BK Trung bình cho thấy tổng cầu hành khách TSN sẽ đạt 48 triệu vào năm 2020. Kết quả dự báo này khá trùng khớp với ước tính 47,7 triệu của Cục Hàng không. Tất cả các dự báo, kể cả của ADCC, cũng đều chỉ ra cầu hành khách TSN sẽ vượt 45 triệu HK/năm vào 2020.

Hình 3: Dự báo tăng trưởng TSN của Bách khoa, SABRE, IATA, và ADCC



Tuy tất cả các dự báo đều cho thấy cầu HK qua TSN vào năm 2025 sẽ đạt hoặc vượt 70 triệu/năm, nhưng riêng ADCC dự báo 50 triệu HK vào năm 2025, ứng với tăng trưởng 2,2%/năm giai đoạn 2020-2025. Dự báo của ADCC thực chất không phản ánh cầu HK đi qua TSN mà phản ánh cung khi TSN bị giới hạn công suất. Để xác định qui mô mở rộng tối ưu cho sân bay TSN chúng ta cần phải xác định cầu hành khách chứ không phải cung hành khách. Cung hành khách sẽ được quyết định dựa trên phân tích cầu hành khách, nên dự báo của ADCC không phù hợp cho mục tiêu đánh đánh giá hiệu quả kinh tế của giới hạn công suất sân bay. Vì kết quả dự báo của BK khá tương đồng với các dự báo của SABRE, IATA và cả Cục Hàng không Việt nam (Cục HKVN chỉ có dự báo đến 2020), nên các dự báo của BK sẽ được sử dụng để đánh giá tác động kinh tế của các giới hạn công suất đến tăng trưởng kinh tế Việt nam cũng như tính khả thi tài chính của các phương án mở rộng sân bay.

2.3. Dự báo cầu hành khách đi và đến TP.HCM và khu vực lân cận giai đoạn 2025-2035

Dự báo tăng trưởng hành khách tại TP.HCM và khu vực lân cận trong giai đoạn 2025-2035 dựa trên các giả định sau:

- Tốc độ tăng trưởng GDP của Việt nam giai đoạn 2025-2035 là 5%/năm
- Hệ số đàn hồi hành khách hàng không so với tăng trưởng kinh tế là 1,4. Đây là hệ số tăng trưởng bảo thủ.

Theo đó, ta có được các dự báo tốc độ tăng trưởng HKVN giai đoạn 2025-2035 khoảng 7%/năm (5%*1,4). Khi tốc độ tăng trưởng HK VN ổn định ở mức 7%/năm thì tốc độ tăng trưởng hành khách QT và QN thông qua TSN cũng sẽ khoảng 7%/năm.

Bảng 4 Dự báo tổng nhu cầu tổng hành khách đi và đến TP.HCM giai đoạn 2025-2035

Đơn vị: Triệu lượt hành khách

Năm	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Tăng trưởng Trung bình	79	84	90	96	103	110	118	126	135	145	155
Tăng trưởng Thấp	67	71	76	82	87	93	100	107	115	123	131
Tăng trưởng Cao	87	93	99	106	114	122	130	139	149	159	170

Tóm lại, nghiên cứu này đã chỉ ra mối quan hệ chặt chẽ giữa tăng trưởng kinh tế và tăng trưởng hành khách hàng không trong dài hạn. Dựa trên cơ sở này, nghiên cứu này đã thực hiện dự báo tốc độ tăng trưởng hành khách quốc tế và quốc nội TSN trong giai đoạn 2017- 2035. Kết quả dự báo của nghiên cứu này, cũng như dự báo của các nguồn quốc tế tin cậy như IATA, SABRE đều cho thấy cầu hành khách tại TSN sẽ vượt ngưỡng 45 triệu vào năm 2020, 70 triệu vào năm 2025, và khoảng 131-170 triệu vào năm 2035.

3. TÁC ĐỘNG KINH TẾ CỦA GIỚI HẠN CÔNG SUẤT TSN

Các nghiên cứu trên thế đã chỉ ra nhiều lợi ích của phát triển hàng không. Theo Oxford Economics, vận chuyển hàng không mang lại 3 lợi ích chính như sau:

- Ngành HK và các công ty trong chuỗi cung ứng đóng góp vào GDP của nền kinh tế địa phương, đóng thuế và tạo công ăn việc làm.
- Tạo ra lợi ích cho hành khách và người vận chuyển khi sử dụng dịch vụ vận tải
- Kết nối giữa các thành phố và thị trường góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế lâu dài bằng cách:
  - thu hút đầu tư nước ngoài,
  - mở cửa thị trường nước ngoài đối với xuất khẩu Việt nam,
  - giảm chi phí vận tải, đặc biệt trong khoảng cách xa, giúp tăng tính cạnh tranh của sản phẩm Việt nam,
  - Tăng sự linh hoạt của nguồn cung lao động và nâng cao hiệu quả phân bổ lao động, giảm tỷ lệ thất nghiệp
  - Khuyến khích các doanh nghiệp Việt nam đầu tư và chuyên môn hóa trong một số lĩnh vực sở trường của mình
  - nâng cao năng suất lao động. Theo một nghiên cứu của Oxford Economic Forecasting, cứ 10% tăng trưởng kết nối hàng không sẽ dẫn đến 0,5% tăng trưởng năng suất lao động trong dài hạn.

Trong phần này, chúng ta sẽ tập trung đo lường đóng góp GDP của TSN và đánh giá tác động của việc giới hạn công suất đến tăng trưởng kinh tế của Việt nam nói chung. Đóng góp kinh tế của ngành hàng không được đo bằng giá trị gia tăng gộp (Gross Value Added, GVA). GVA thường được đo bằng một trong 2 cách như sau:

1. GVA= tổng đầu ra (doanh thu của ngành) – tổng chi phí trung gian mua từ bên ngoài

2. GVA= Lợi nhuận doanh nghiệp + khấu hao tài sản + lương thưởng phụ cấp của người lao động + thuế đóng cho nhà nước

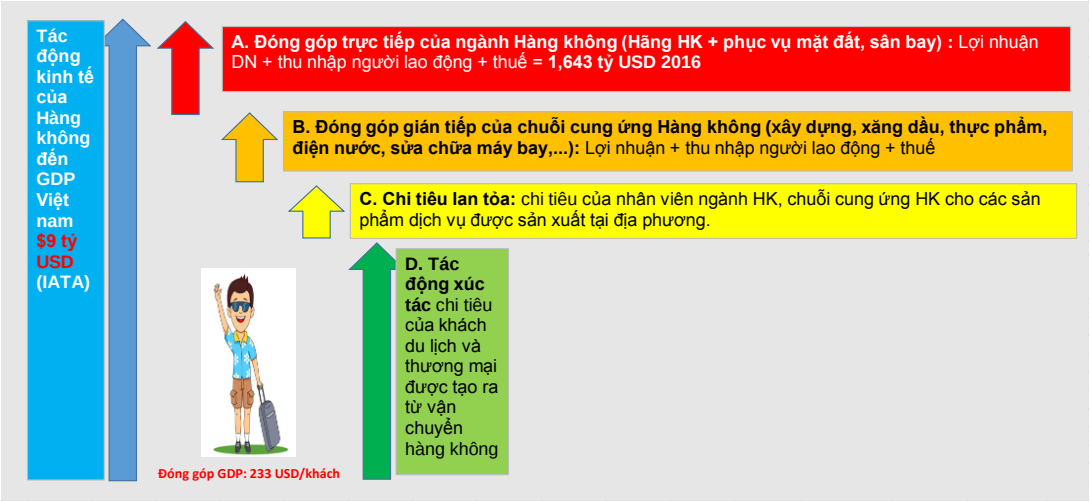
Cả 2 cách trên đều cho chung một kết quả. Nếu cộng tất cả các giá trị gia tăng (GTGT) của các doanh nghiệp trong ngành thì sẽ ra phần đóng góp GDP trực tiếp của ngành. Bên cạnh đóng góp trực tiếp, ngành HK còn tác động đến kinh tế theo 3 kênh khác nhau:

- Đóng góp gián tiếp của chuỗi cung ứng Hàng không, bao gồm GTGT được tạo ra bởi các hoạt động SXKD liên quan đến hàng không như xây dựng, cung ứng xăng dầu, thực phẩm, điện nước, sửa chữa máy bay

- Chi tiêu lan tỏa: chi tiêu của nhân viên ngành HK và các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng HK cho các sản phẩm dịch vụ được sản xuất tại địa phương.

- Tác động xúc tác: ví dụ như chi tiêu của khách du lịch và thương mại được tạo ra từ vận chuyển hàng không. Mỗi khách du lịch đến TSN sẽ không chỉ chi tiêu mua vé máy bay mà còn chi mua sắm các dịch vụ, sản phẩm địa phương như khách sạn, taxi, ăn uống, vé tham quan, quà cáp...

- Hình 3 dưới đây mô tả đóng góp của từng thành phần



Hình 3: Các tác động kinh tế của hoạt động ngành Hàng không

Trong phần tiếp theo chúng ta sẽ phân tích tác động của ngành HKVN đến kinh tế Việt nam và sau đó sẽ đánh giá tác động của sân bay TSN đến kinh tế Việt nam.

3.1. Đóng góp trực tiếp của ngành Hàng không VN

Ngành HKVN bao gồm các doanh nghiệp liên quan trực tiếp đến hàng không VN như các hãng HK của Việt nam (Vietnam Airlines, Vietjet, Jetta Pacific, và Vasco), Tổng công ty cảng hàng không VN (ACV) và Tổng công ty quản lý bay VN (VATM). Các hãng DN như Vietnam Airlines, Vietjet, và ACV là những doanh nghiệp niêm yết nên có số liệu tài chính công khai trên website công ty. Jetta Pacific và Vasco tuy không có dữ liệu tài chính công bố nhưng có thể suy đoán dựa trên đối sánh với doanh nghiệp hàng không giá rẻ Vietjet. Bảng 5 cho thấy các DN HKVN, chưa kể VATM vì thiếu dữ liệu, đã tạo ra GTGT 35.072 tỷ (tương đương 1,643 tỷ đô la) trong năm 2016.

Bảng 5: GTGT tạo ra bởi các doanh nghiệp hàng không Việt nam trong năm 2016

ĐV: tỷ đồng	ACV	VNA	VJC	Jetstar & VASCO*	Tổng ngành HKVN	Tỷ trọng Doanh thu	Đóng góp/HK (USD/HK)
Doanh thu	14,709	70,089	15,811	6,475	92,375	100%	108
Giá vốn hàng bán	8,884	59,246	13,632	5,582	78,46	85%	92
Lợi nhuận gộp	5,825	10,843	2,179	892	13,914	15%	16
Tổng GTGT	13,61	18,192	3,27	1,339	36,411	39%	43
Khấu hao	3,44	5,218	40	16	8,714	9%	10
Lương, phúc lợi người lđ	3,355	9,962	1,703	697	15,717	17%	18
Lợi nhuận DN	5,29	2,105	1,423	583	9,401	10%	11
Thuế lợi nhuận DN	1,525	907	104	43	2,579	3%	3
Tổng GTGT (Triệu USD)	*614*	*821*	*148*	*60*	*1.643*		
Tỷ giá VND/USD	*22,155*						
** Dữ liệu suy tính dựa vào so sánh hoạt động với Vietjet*							

Bảng 6 mô tả chi tiết cấu trúc doanh thu và GTGT của ngành hàng không VN trên đầu hành khách. Trung bình mỗi hành khi chi 108 USD, bao gồm 75 USD cho vé máy bay và 33 USD cho các dịch vụ/ phí khác. Ứng với mỗi hành khách, ngành Hàng không tạo ra GTGT 43 USD, bao gồm 10 USD khấu hao, 18 USD lương và phúc lợi cho người lao động, 11 USD lợi nhuận doanh nghiệp và 3 USD thuế thu nhập doanh nghiệp. Tuy nhiên, cấu trúc doanh thu và GTGT của vận chuyển hành khách quốc tế khác nhiều so với hành khách nội địa. Giá vé trung bình của khách QT là 169 USD so với 45 USD giá vé trung bình của hành khách nội địa. GTGT của vận chuyển một hành khách quốc tế là 98USD, so với 25USD của vận chuyển một HK nội địa.

Bảng 6: Cấu trúc Doanh thu và GTGT của ngành HKVN (đơn vị USD/hành khách)

Cấu trúc DT và GTGT/HK	**Nội địa**	**Quốc tế**	**Trung bình ngành HKVN**
Tổng Doanh thu/ Hành khách	**64**	**248**	**108**
Giá vé trung bình	*45*	*169*	
Doanh thu khác	*19*	*79*	
Tổng GTGT/ Hành khách	**25**	**98**	**43**
Khấu hao	*6*	*23*	*10*
Lương, phúc lợi người lđ	*11*	*42*	*18*
Lợi nhuận DN	*7*	*25*	*11*
Thuế lợi nhuận DN	*2*	*7*	*3*

3.2. Đóng góp gián tiếp của chuỗi cung ứng và chi tiêu phát sinh

Thông thường để tính được đóng góp gián tiếp của chuỗi cung ứng đến GDP của một quốc gia, chúng ta cần dữ liệu thống kê chi tiết các đầu vào và đầu ra của tất cả các ngành kinh tế (bảng Input Output). Tổng cục thống kê Việt nam có cung cấp bảng I/O năm 2012 nhưng lại không có chi tiết đến ngành hàng không. Vì vậy, nghiên cứu này sử dụng phương pháp đối sánh tỷ lệ đóng góp của chuỗi cung ứng và chi tiêu phát sinh so với đóng góp trực tiếp bởi ngành HK tại một số quốc gia. Bảng 7 cho thấy tỷ lệ đóng góp của chuỗi cung ứng và chi tiêu phát sinh của CB-CNV ngành HK và chuỗi cung ứng tại các quốc gia phát triển như Mỹ, Anh cao hơn các quốc gia đang phát triển như Ấn độ,

Mexico, Columbia và Nigeria. Trong số các quốc gia đang phát triển này thì Nigeria có các tỷ lệ đóng góp của chuỗi cung ứng và mức chi tiêu phát sinh thấp nhất, lần lượt là 59% và 47% của tổng đóng góp trực tiếp. Để tránh ước lượng cao, nghiên cứu này sẽ giả định mức đóng góp của chuỗi cung ứng và chi tiêu phát sinh tại Việt nam tương đương với Nigeria. Vì tổng đóng góp trực tiếp của ngành HKVN trong năm 2016 là 1,64 tỷ USD nên mức đóng góp của chuỗi cung ứng và chi tiêu phát sinh của CB-CNV ngành HK và chuỗi cung ứng tại Việt nam lần lượt là 963 triệu USD và 765 triệu USD. Như vậy, tổng đóng góp trực tiếp của ngành hàng không, đóng góp gián tiếp của chuỗi cung ứng và chi tiêu phát sinh tại VN là 3,37 tỷ USD năm 2016. Trung bình mỗi hành khách (cả quốc tế và quốc nội) đóng góp trực tiếp 43 USD cho ngành HKVN, nhưng nếu cộng thêm các tác động kinh tế của chuỗi cung ứng và chi tiêu phát sinh thì tổng đóng góp của một hành khách vào GDP của Việt nam là 87 USD. Mức đóng góp này chưa bao gồm tác động xúc tác, tức là các chi tiêu cá nhân của hành khách đối với các sản phẩm dịch vụ địa phương, hoặc giá trị gia tăng do các hợp đồng, dịch vụ mà hành khách mang đến cho địa phương. Để tính tác động xúc tác chúng ta cần phải phân tích mức chi tiêu của hành khách. Tuy nhiên, vì thiếu dữ liệu khảo sát mức chi tiêu của hành khách hàng không, nghiên cứu này sẽ dựa vào thống kê chi tiêu của khách du lịch để làm cơ sở ước tính chi tiêu của hành khách hàng không.

Bảng 7: Tỷ lệ đóng góp của chuỗi cung ứng và chi tiêu phát sinh so với đóng góp trực tiếp

	Ấn độ	Mexico	Columbia	Nigeria	US	UK	Việt nam	Tổng Đóng góp (Tỷ USD)	Đóng góp USD/HK
Đóng góp trực tiếp	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	1,643	43
Đóng góp chuỗi cung ứng	73%	66%	75%	59%	82%	75%	59%	963	25
Chi tiêu phát sinh	52%	48%	55%	47%	62%	58%	47%	765	20
Tổng cộng	225%	214%	230%	205%	244%	233%	205%	3,371	87

(nguồn: Oxford economics và tính toán của tác giả)

Bảng 8 dưới đây mô tả chi tiêu của khách du lịch quốc tế và nội địa năm 2016 của Việt nam. Trong năm 2016, Việt nam đón nhận khoảng 10 triệu khách du lịch quốc tế và 62 triệu khách du lịch nội địa. Khoảng 82% khách du lịch quốc tế đến Việt nam theo đường hàng không. Trung bình mỗi khách du lịch quốc tế chi 1008 USD và khách nội địa chi 131 USD. Khoảng 25% chi tiêu của khách là hàng hóa nhập khẩu hoặc dịch vụ cung ứng mua ngoài. Như vậy, 75% chi tiêu dành cho các sản phẩm và dịch vụ của địa phương chính là đóng góp của khách du lịch vào kinh tế Việt nam.

Bảng 8: Đóng góp vào GDP của khách du lịch 2016

Cấu trúc khách du lịch	Quốc tế	Nội địa	
Hàng không	8.260.623		
Đường bộ +biển	1.752.112		
Tổng	**10.012.735**	**62.000.000**	
	Tiêu dùng du lịch 2016 (tỷ VND)	**Số khách du lịch (khách)**	**Chi tiêu/khách (USD 2015)**
Tiêu dùng du lịch trong nước	**404.601**		
Giá trị XK khách QT*	224.039	10.012.735	1.008
Chi tiêu khách nội địa	180.562	62.000.000	131
cung ứng du lịch, bao gồm cả hàng hóa nhập khẩu (chuỗi cung ứng)	*(102.750)*		
Đóng góp trực tiếp của Du lịch và Lữ hành vào GDP	**301.851**	**72.012.735**	
Tỷ lệ đóng góp/tổng chi tiêu	**75%**		

(Nguồn: WTTC & Tổng cục thống kê)

Chi tiêu bình quân khách QT là 1.008 USD/khách, bao gồm cả vé máy bay 2 chiều. Giả định vé máy bay 2 chiều là 338 USD (xem bảng 6) thì các chi tiêu khác là 670 USD/khách QT. Chi tiêu TB của khách du lịch nội địa là 131 USD/khách. Khách du lịch nội địa bao gồm cả khách đi đường bộ và khách đi đường hàng không. Tham khảo báo giá của các tour du lịch hiện nay cho thấy cùng một chương trình như nhau thì chênh lệch giá tour đi bằng máy bay và giá tour đi đường bộ xấp xỉ bằng giá vé máy bay nên chúng ta có thể giả định rằng chi tiêu của hành khách nội địa chưa bao gồm vé máy bay tương tự như chi tiêu của khách du lịch nội địa. Ứng với một chiều đi/ về máy bay thì chi tiêu của hành khách nội địa là 50% chi tiêu của khách du lịch nội địa, tức 65,5 USD/ hành khách nội địa. Khách VN trở về nước giả định chi tiêu như khách nội địa. Mục A của Bảng 9 mô tả tổng chi tiêu của khách quốc tế và khách nội địa năm 2016 là 7,637 tỷ USD. Sau khi trừ tri phí trung gian như hàng hóa nhập khẩu, dịch vụ mua ngoài thì tổng chi tiêu mua sắm sản phẩm và dịch vụ của địa phương là 5,727 tỷ USD. Mục B cho thấy Tổng đóng góp của ngành HKVN là 9,099 tỷ USD, bao gồm 3,372 tỷ USD đóng góp trực tiếp của ngành, chuỗi cung ứng, chi tiêu CB CNV và 5,727 tỷ USD chi tiêu của hành khách quốc tế và nội địa. Kết quả này cũng tương đồng với con số 9 tỷ USD do IATA ước tính tại Hội thảo Escom "Các sân bay Đông Dương năm 2017" vào tháng 3/2017.

Bảng 9: Đóng góp của ngành HKVN vào GDP năm 2016

Năm 2016	Hành khách	Chi tiêu ngoài vé máy bay (USD / HK)	Tổng chi tiêu (Triệu USD)	Chi phí trung gian gồm hàng hóa NK (Triệu USD)	Chi tiêu mua sắm sản phẩm, dịch vụ của địa phương (Triệu USD)
A. Tác động xúc tác					
Khách vào sân bay QT VN	11.841.394				
Khách QT vào Việt nam	*8.260.623*	*670*	*5.531*	*1.383*	*4.148*
Khách Việt nam trở về nước	*3.580.771*	*66*	*235*	*59*	*176*
Khách nội địa HKVN	28.517.732	66	1.871	468	1.403
Tổng hành khách vào VN và nội địa	**40.359.125**		**7.637**	**1.909**	**5.727**
B. Đóng góp Trực tiếp, gián tiếp và lan tỏa ngành HKVN (Triệu USD)					**3.372**
Tổng tác động (Triệu USD)					**9.099**

3.3. Tác động kinh tế của giới hạn công suất sân bay Tân Sơn Nhất

Theo các phân tích ở trên, vận chuyển HK quốc tế mang lại nhiều hiệu quả kinh tế hơn so với vận chuyển hành khách quốc nội nên có thể giả định rằng khi sân bay TSN bị giới hạn công suất thì chỉ có vận chuyển hành khách nội địa bị ảnh hưởng. Bảng 10 mô tả chi tiết giá trị gia tăng tạo ra do vận chuyển HK nội địa.

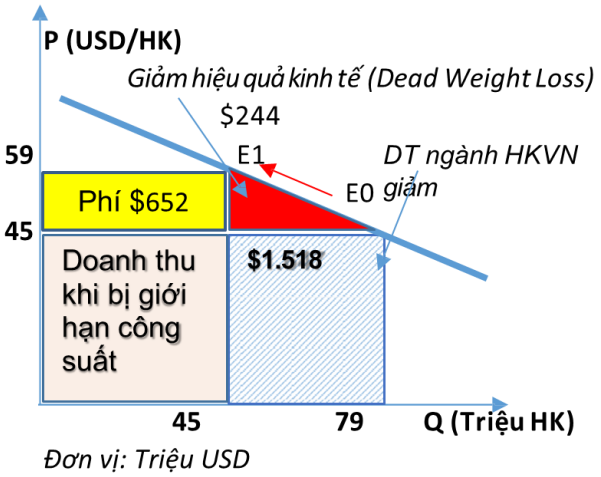
Bảng 10 Tác động của 01 hành khách nội địa đến GDP Việt Nam (USD/khách)

Giá trị gia tăng		25
Khấu hao	*6*	
Lương, phúc lợi người lao động	*11*	
Lợi nhuận doanh nghiệp	*7*	
Thuế thu nhập DN	*2*	
Tác động của chuỗi cung ứng		15
Chi tiêu phát sinh		12
Tác động xúc tác		49
Tổng tác động đến GDP		**101**

Ví dụ sau đây mô tả tác động của giới hạn công suất đến vận chuyển hành khách nội địa TSN vào năm 2025 trong tình huống tăng trưởng trung bình. Nếu sân bay không bị giới hạn công suất thì nhu cầu đi lại của hành khách dự kiến sẽ tăng lên 79 triệu HK/năm 2025. Tuy nhiên nếu công suất sân bay bị giới hạn ở mức 45 triệu HK/năm thì cơ quan chức năng buộc phải có biện pháp hạn chế đi lại giờ cao điểm. Giả định rằng cơ quan chức năng sẽ áp đặt phí cất hạ cánh giờ cao điểm để hạn chế lưu lượng hành khách. Hình 4 mô tả thay đổi cung và cầu khi sân bay TSN bị giới hạn công suất mức 45 triệu HK/năm. Theo IATA, hệ số đàn hồi giá của các sân bay châu Á là -1,33. Tức là, khi giá tăng lên 1% thì nhu cầu đi lại giảm 1,33%. Vì lượng HK đi lại giảm 43% (từ 79 triệu xuống còn 45 triệu) nên mức giá tăng tương ứng là 32%, tức tăng từ 45 USD/HK nội địa lên 59USD/HK nội địa. Ứng với mức giá này, cơ quan chức năng sẽ thu được phí giờ cao điểm 652 triệu USD, nhưng doanh thu ngành HKVN giảm 1,52 tỷ USD, hiệu quả kinh tế (Deadweight loss) giảm 244 triệu USD, và lợi ích hành khách giảm 897 triệu USD (79 triệu hành khách có nhu cầu đi lại và sẵn sàng trả giá hợp lý 45 USD/vé nội địa hoặc 169

USD/ vé quốc tế nhưng chỉ có 45 triệu HK đi được với giá 59 USD/nội địa hoặc 169 USD/vé quốc tế).

Kịch bản: Giới hạn công suất 45 triệu HK/năm, tăng trưởng Trung bình Năm 2025



Đơn vị: Triệu USD

Hệ số đàn hồi giá của Cầu (IATA)	-1,33
Qo (triệu HK)	79
Q1 (Triệu HK)	45
(Q1-Q0)/Q0	-43%
(P1-P0)/P0	32%
P0=	45
P1=	59
Giảm doanh thu ngành HKVN	1.518
Giảm hiệu quả kinh tế (DWL)	244
Tăng Phí sân bay	652
Giảm thặng dư người tiêu dùng	897

Hình 4: Minh họa thay đổi cung/cầu khi sân bay TSN bị giới hạn c/suất mức 45trHK/năm

3.4. Thiệt hại kinh tế do giới hạn công suất TSN

Khi hành khách có nhu cầu đi lại qua TSN với mức giá hợp lý (VD: 45USD/vé nội địa) nhưng nhu cầu không được đáp ứng thì họ sẽ bỏ ý định đi lại hoặc lựa chọn một phương án di chuyển đường bộ. Nếu hành khách bỏ ý định đi lại thì kinh tế Việt nam sẽ thiệt hại 101 USD/hành khách (xem bảng 9). Nếu hành khách di chuyển đường bộ thì sẽ tạo ra GTGT cho vận tải đường bộ. Vì thiếu dữ liệu khảo sát ý định đi lại của hành khách nên nghiên cứu này giả định 30% hành khách sẽ chọn phương án đi lại đường bộ và 70% sẽ hủy ý định đi lại. Ngoài ra, chúng ta giả định thêm là GTGT của giao thông đường bộ sẽ tương tự như GTGT của đường hàng không. Hai giả định này có lẽ chưa phản ánh đầy đủ mức thiệt hại vì hành khách chọn đường bộ thường chi tiêu ít hơn hành khách đường hàng không, GTGT của đường bộ cũng thấp hơn so với đường hàng không. Tuy hai giả định này không giúp chúng ta xác định được được mức thiệt hại chính xác nhất khi bị giới hạn công suất, nó sẽ giúp chúng ta ước lượng mức thiệt hại ít nhất. Nói một cách khác là ước lượng thiệt hại trong nghiên cứu này là thiệt hại tối thiểu khi công suất bị giới hạn. Bảng 11 mô tả thiệt hại kinh tế ít nhất do giới hạn công suất ở mức 45 triệu HK/năm. Cụ thể, năm 2020 công suất khai thác sân bay sẽ đạt ngưỡng 45 triệu HK. Các biện pháp hạn chế giờ cao điểm sẽ được áp dụng và góp phần giảm lưu lượng hành khách nhưng lại tăng thiệt hại kinh tế. Mức thiệt hại kinh tế càng tăng mạnh ở những năm sau. Năm 2019 chưa có thiệt hại gì vì công suất khai thác dưới mức 45 triệu HK/năm nhưng năm 2020 sẽ có thiệt hại 257 triệu USD vì nhu cầu HK vượt khả năng đáp ứng của TSN. Mức thiệt hại sẽ tăng lên 660 triệu vào năm 2021 và sẽ tăng dần lên 2,87 tỷ USD vào năm 2025, và 3,89 tỷ USD vào năm 2027 nếu Long Thành chưa đi vào hoạt động. Tổng thiệt hại tích lũy đến 2025 là 8,751 tỷ USD và đến năm 2027 là 16 tỷ USD (nếu Long Thành chưa đi vào hoạt động). Các đối tượng bị thiệt hại nhiều nhất tính đến 2025 là các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng ngành HK, ngành du lịch và kinh tế địa phương (6,4 tỷ USD), hành khách (2,96 tỷ USD), thu nhập người lao động trong ngành HKVN (1,14

tỷ USD), ngân sách Nhà nước gồm thuế VAT và thu nhập doanh nghiệp (873 triệu USD), lợi nhuận ngành HKVN (683 triệu USD), và khấu hao ngành HKVN (633 triệu USD).

Các bên hưởng lợi từ việc giới hạn công suất sân bay là cơ quan thu phí quota giờ cao điểm (giá trị 2,37 tỷ USD tính đến 2025) và giao thông đường bộ (1,58 tỷ USD).

Bảng 11 Thiệt hại kinh tế do giới hạn công suất CHKQT TSN ở mức 45trHK/năm

Tác động của giới hạn công suất	Đơn vị	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Tích lũy đến 2025	Tích lũy đến 2027
Tổng nhu cầu	Triệu HK	36.0	39.7	43.8	48.3	53.2	58.7	64.7	71.4	78.7	84.2	90.1		
Công suất giới hạn	Triệu HK	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45		
Số khách nội địa bị ảnh hưởng	Triệu HK	-	-	-	3	8	14	20	26	34	39	45		
Số khách nội địa hủy chuyến (70% số khách bị ảnh hưởng)	Triệu HK	-	-	-	2.3	5.7	9.6	13.8	18.5	23.6	27.5	31.6		
Giảm GDP do giới hạn công suất	Triệu USD	-	-	-	230	580	967	1,394	1,864	2,384	2,774	3,191	7,419	13,384
Giảm thuế VAT (10% GDP)	Triệu USD	-	-	-	23	58	97	139	186	238	277	319	742	1,338
Thiệt hại hiệu quả kinh tế (DWL)	Triệu USD	-	-	0	4	21	54	102	165	244	309	382	590	1,281
Tổng thiệt hại	Triệu USD	-	-	-	257	660	1,117	1,634	2,216	2,867	3,360	3,892	8,751	16,004
Các bên Thiệt hại	**Triệu USD**	-	-	-	408	1,018	1,678	2,395	3,175	4,027	4,660	5,333	12,701	22,694
Người tiêu dùng (hành khách NĐ)	Triệu USD	-	-	-	106	256	409	565	727	897	1,018	1,145	2,961	5,124
Lợi nhuận ngành HKVN	Triệu USD	-	-	-	21	53	89	128	172	219	255	294	683	1,232
Thu nhập người LĐ ngành HKVN	Triệu USD	-	-	-	35	89	149	214	287	367	427	491	1,142	2,060
Khấu hao ngành HKVN	Triệu USD	-	-	-	20	50	82	119	159	203	237	272	633	1,142
GTGT Chuỗi cung ứng, ngành du lịch và kinh tế địa phương	Triệu USD	-	-	-	199	501	835	1,204	1,611	2,060	2,396	2,756	6,409	11,562
Ngân sách nhà nước (Thuế TNDN & VAT)	Triệu USD	-	-	-	27	68	114	164	219	281	326	375	873	1,575
Các bên Hưởng lợi	**Triệu USD**	-	-	-	152	358	561	760	959	1,159	1,299	1,441	3,949	6,690
Đơn vị thu phí Giờ cao điểm TSN	Triệu USD	-	-	-	103	235	355	464	563	652	709	762	2,371	3,843
GTGT của Giao thông đường bộ	Triệu USD	-	-	-	49	123	206	296	397	507	590	679	1,578	2,847
Thiệt hại ròng	**Triệu USD**	-	-	-	257	660	1,117	1,634	2,216	2,867	3,360	3,892	8,751	16,004

Bảng 13 tổng hợp kết quả phân tích tác động kinh tế của các phương án mở rộng sân bay so với ngưỡng 45 triệu HK/năm. Ứng với tình huống tăng trưởng trung bình, khi công suất tăng từ 45 lên 55 triệu HK/năm thì GDP tăng khoảng 4,4 tỷ USD tính đến 2025, và 6,2 tỷ USD tính đến năm 2027. Nếu công suất được nâng từ 45 triệu HK/năm lên 65 triệu HK/năm thì mức tăng GDP trung bình là 7,1 tỷ vào 2025, và 10,7 tỷ USD vào 2027.

Bảng 12: GDP tạo ra do mở rộng CHKQT TSN (so với ngưỡng 45trHK/năm)

Lợi ích tăng công suất (Triệu USD)		45	55	65	70
Tích lũy đến 2025	Tăng trưởng Trung bình	-	4,379	7,138	7,949
	Tăng trưởng Cao	-	4,746	7,948	9,141
	Tăng trưởng Thấp	-	3,502	5,015	5,144
Tích lũy đến 2027	Tăng trưởng Trung bình	-	6,223	10,748	12,413
	Tăng trưởng Cao	-	6,625	11,636	13,706
	Tăng trưởng Thấp	-	5,275	8,470	9,404

4. KẾT LUẬN

Nghiên cứu này đã cho thấy mối quan hệ chặt chẽ giữa tăng trưởng kinh tế và tăng trưởng hành khách hàng không trong dài hạn. Dựa trên cơ sở này, nghiên cứu này đã thực hiện dự báo nhu cầu hành khách hàng không tại TP.HCM và khu vực lân cận trong giai đoạn 2017- 2035. Kết quả dự báo của nghiên cứu này, cũng như tham khảo dự báo của các nguồn quốc tế tin cậy như IATA, SABRE đều cho thấy cầu hành khách hàng không sẽ vượt 45 triệu vào năm 2020, 70 triệu vào năm 2024, và khoảng 131-170 triệu vào năm 2035.

Nghiên cứu này đã đánh giá thiệt hại kinh tế nếu sân bay bị giới hạn công suất ở các mức công suất khác nhau. Nếu sân bay TSN bị giới hạn công suất ở mức 45 triệu

HK/năm thì tổng thiệt hại kinh tế sẽ lên đến 8,7 tỷ USD tính đến 2025, và 16 tỷ USD tính đến 2027 (nếu sân bay Long thành chưa kịp đi vào hoạt động).

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Airbus. Global market forecast: "Growing horizon 2017/2036"

Arup. Solutions for increasing Tan Son Nhat Int. Airport's capacity for the period 2017-2030. Final Report dated 12th January 2018

Boeing, 08/2017. Vietnam market analysis.

Hội thảo Escom, 3/2017. "Các sân bay Đông Dương năm 2017"

IATA, 2017. 20-year air passenger forecast.

Oxford Economics, 2012. Economic Benefits from Air Transport in India

Oxford Economics, 2017. The economic impact of Gatwick airport.

Oxford Economics, 2016

World Travel and Tourism Council, 2016. Tác động kinh tế của Du lịch và Lữ hành ở Việt Nam – năm 2016

Báo cáo tài chính của HK Việt nam, Vietjet, ACV và Tân Sơn Nhất.

PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG SẮT ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG CẦN GIẢI PHÁP ĐỘT PHÁ

TS. Nguyễn Trọng Tâm
Đại học Giao thông vận tải - TPHCM
TS. Trịnh Văn Chính
TS. Đỗ Khánh Hùng

Tóm tắt: Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL), một vùng kinh tế quan trọng của đất nước, chưa có giao thông dường sắt, một loại hình giao thông quan trọng của các nước trên thế giới. Với 18 triệu người, ĐBSCL sản xuất hầu hết gạo và các sản phẩm nông nghiệp của nhà nước. Tuy nhiên, mức sống của khu vực vẫn còn thấp so với mức trung bình của cả nước, tỷ lệ đô thị hóa còn thấp...

Bài viết trình bày các quan điểm về phát triển đường sắt Đồng bằng sông Cửu Long đã được nêu trong các quy hoạch của khu vực, tình hình phát triển đường sắt trên thế giới với loại hình đường sắt liên tỉnh, đường sắt đô thị….Bài viết cũng trình bày một số nghiên cứu hiện nay để phát triển đường sắt khu vực, ý tưởng về quy hoạch phát triển bền vững của các đô thị xung quanh các ga đường sắt dọc theo đường sắt, với mục tiêu góp phần phát triển kinh tế xã hội khu vực, theo quan điểm TOD.

Để phát triển đường sắt khu vực, cần có các cơ chế chính sách chi tiết, cụ thể phù hợp, tạo được các giải pháp đột phá.

Từ khóa: Phát triển giao thông vận tải bền vững, đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao, Phát triển theo định hướng giao thông công cộng TOD

1. Đồng bằng Sông Cửu Long và quy hoạch phát triển đường sắt:

ĐBSCL có 13 tỉnh, thành phố, dân số 18 triệu người (19% dân số toàn quốc), diện tích trên 40 ngàn 816 km2, một khu vực có tiềm năng kinh tế lớn nhưng thu nhập chưa cao.

Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) là vựa lúa lớn nhất của cả nước, đồng thời là vùng trọng điểm thủy sản, trái cây, nông sản; hằng năm đóng góp khoảng 90% sản lượng gạo, 70% sản lượng trái cây, 60% kim ngạch xuất khẩu thủy sản cả nước. *(nguồn: nhandan, 30-8-2017*)

Vùng đồng bằng sông Cửu Long có diện tích gần 4 triệu héc-ta, trong đó có trên 2,4 triệu héc-ta đất canh tác nông nghiệp và gần 700 nghìn héc-ta đất nuôi trồng thủy sản, hàng năm cung cấp khoảng 55% sản lượng gạo cả nước (trong đó, đóng góp 90% lượng gạo xuất khẩu của Việt Nam ra thế giới), hơn 60% lượng thủy sản và hơn 70% lượng trái cây cho cả nước. (*(nguồn: Tapchicongsan, 5-12-2018*)

Tuy nhiên, Đồng bằng sông Cửu Long đứng về phương diện thu nhập vẫn còn nghèo hơn cả nước: thu nhập bình quân đầu người với mức 89,6 % so cả nước, 59,6% so Miền đông Nam Bộ (*(nguồn: NGTK, TCTK*).

Tỷ lệ đô thị hóa của ĐBSCL là 25,2 % còn thấp so với toàn quốc tỷ lệ này là 34,5%, so với TP HCM là 81,2 % v.v.

Hiện nay, cần ưu tiên tháo gỡ các nút thắt về hạ tầng giao thông cho vùng ĐBSCL, hạ tầng giao thông vận tải vẫn còn là điểm yếu trong thời gian dài và đang là điểm nghẽn trong phát triển cho vùng, tập trung nguồn lực cho vùng để triển khai, hoàn thành các dự án đường cao tốc, hệ thống đường quốc lộ, các tuyến giao thông kết nối liên vùng, bên cạnh đó là phát triển các loại hình giao thông đường thủy, hàng không, **đường sắt**. (*(nguồn: Cần tháo gỡ nút thắt hạ tầng giao thông Đồng bằng sông Cửu Long, dangcongsan.vn 5-4-2019*).

Tuyến đường sắt thành phố Hồ Chí Minh (TPHCM) – Cần Thơ được nêu trong các văn bản quy hoạch của nhà nước, là một tuyến giao thông huyết mạch nối liền TP HCM, trung tâm kinh tế Miền Đông Nam Bộ với Cần Thơ, trung tâm vùng Đồng Bằng Sông Cửu Long. Với tầm quan trọng đối với vùng, tuyến đường sắt này đã được nêu trong nhiều văn bản nhà nước gần đây, như:

+ Điều chỉnh Quy hoạch xây dựng ĐBSCL đến 2020 và tầm nhìn 2025 (2018, số 68 QĐTTg) [2]

+ Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế – xã hội vùng kinh tế trọng điểm vùng ĐBSCL (2014, số 245 QĐ TTg) [11]

+ Điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam (2015, số 214 QĐTTg) [3],

+ Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam (2015, số 1468) [4].

+ Điều chỉnh Chiến lược GTVT đến 2020, tầm nhìn 2030 (2013, 355/ QĐ TTg) [12].

Trong các văn bản Nhà nước [1] cũng nêu **phát triển đường sắt đô thị** là loại hình giao thông công cộng bền vững, cần thiết. Tuy nhiên cho đến nay, chưa có dự án nào được triển khai, vùng ĐBSCL chưa có hệ thống đường sắt trong khu vực.

2. Phát triển đường sắt liên tỉnh, đường sắt đô thị trên thế giới:

Các phương thức giao thông vận tải bao gồm đường sắt, đường sông, đường bộ, đường biển, hàng không…. **Vận tải đường sắt** có thể vận chuyển hàng khối lượng lớn, đặc biệt là hàng nặng, vận chuyển đường dài, tốc độ tương đối cao, có ý nghĩa quan trọng khi khẩn cấp quốc gia như: anh ninh quốc phòng, ứng cứu thiên tai…. **Vận tải đường bộ** có tính cơ động linh hoạt cao trong vận chuyển hàng hóa, tốc độ tương đối cao, rất thích hợp trong vận tải đường ngắn, đặc biệt trong việc gom hàng (*feeder)* cho các phương thức đường sắt, đường thủy...**Vận tải đường thủy** (sông, biển) là sự tận dụng khai thác các điều kiện tự nhiên như sông, hồ, biển nên chi phí đầu tư xây dựng hệ thống đường chủ yếu là xây dựng cảng, và nạo vét luồng lạch, có thể vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn, giá thành thấp, tuy nhiên tốc độ vận chuyển không cao. **Hàng không** rất thích hợp với vận chuyển hành khách cự ly trung bình và cự ly dài, do tốc độ cao, và tính tiện nghi của nó….Trong từng khu vực, cần thực hiện tích hợp các loại hình giao thông, góp phần phát triển khu vực.

Đường sắt các nước:

Toàn thế giới có khoảng 1.370.782 km, bình quân **4814** dân/km (2018). Đứng đầu về chiều dài đường sắt là các nước như: Hoa Kỳ: 257.720 km, 1373 dân/km2; Trung Quốc: 131.000 km, 10945 dân/km; Nga: 85.500 km, 1678 dân/km; Ấn độ: 67.368 km, 19656 dân/km; Canada: 46.552 km, 716 dân/km; Đức: 43.486 km, 1881 dân/km...

Các nước khu vực: Thái Lan: 4.700 km, 16084 dân/km; Hàn Quôc: 4078 km, 9348 dân/km; Myanmar: 3955km, 12127 dân/km; Singapore: 160km, 3163 dân/km; Việt Nam: 2347km, 27763 dân/km... (*Nguồn: List of countries by rail transport network size, bao gồm giao thông công cộng đô thị / ngoại thành…*).

Trong đó,

a. Đường sắt quốc gia, với tốc độ cao đã được vận hành tại 27 quốc gia, chiều dài 55.977 km; đang xây dựng 21,848 km *(nguồn: List of high-speed railway lines)*

ICE thế hệ thứ ba Đức, tuyến đường sắt cao tốc Cologne-Frankfurt

E5 Series Shinkansen tại Nhật Bản
Nguồn: Wikipedia, 5-2019

Hình 1: đường sắt tốc độ cao

b. **Đường sắt đô thị gồm**:

+ MRT (metro) có khoảng 15.210 km tại 178 thành phố *(nguồn: List of metro systems),* thường được xây dựng tại các đô thị lớn trên 1 triệu dân, trên các hành lang giao thông lưu lượng lớn...

+ Đường sắt nhẹ LRT và xe điện (tram): loại hình giao thông công cộng phổ biến, sử dụng điện, trong các đô thị không quá lớn, và trên các hành lang giao thông có lưu lượng tương đối lớn nhưng chưa tới mức cần metro của đô thị lớn, hiện nay có khoảng 376 thành phố có xe điện mặt đất - tramway, khoảng 226 thành phố có đường sắt nhẹ - Ligh Rail *(nguồn: A world of trams and urban transit*).

Năng lực vận chuyển LRT bằng 1/3-1/2 metro, giờ cao điểm có thể chở được 20 ngàn đến 40 ngàn khách một giờ 1 hướng. Chi phí đầu tư xây dựng chỉ bằng 1/5 đến 1/2 của metro. Đồng thời như metro, do sử dụng điện không gây ô nhiễm khí thải, tiết kiệm nguồn năng lượng.

Xe điện (tram) Alstom Citadis 302 tuyến 2 Lyon, Pháp

LRT S70 Siemens tại Atlanta, Hoa Kỳ *(Nguồn: Wikipedia, 5-2019)*

Hình 2: Đường sắt đô thị, loại hình đường sắt nhẹ Tram, LRT.

3. Nghiên cứu phát triển đường sắt tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long:

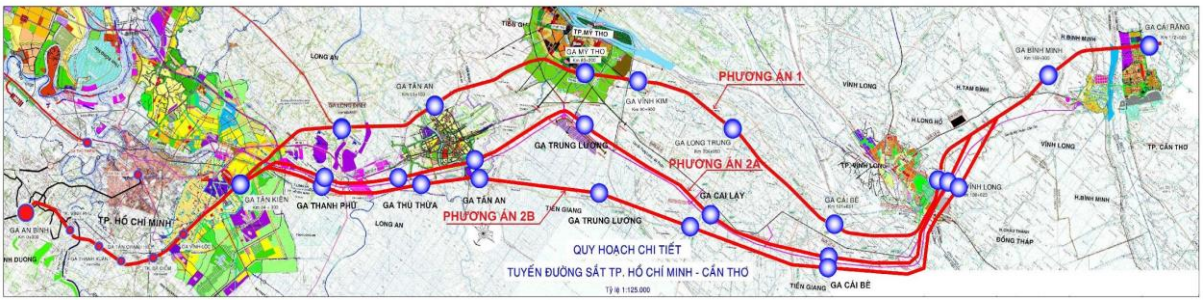
3.1 Đường sắt quốc gia - liên tỉnh liên vùng

Năm 2013, Bộ GTVT đã phê duyệt Quy hoạch chi tiết tuyến đường sắt TP HCM – Cần Thơ, theo quyết định số 2563/QĐ-BGTVT, tuyến dài 173,677 km đi từ ga An Bình đến ga Cái Răng, đường đôi, khổ 1435mm [5]. Từ Tân Kiên đến Cái Răng dài 139,677 km có 10 ga, đi sát các đô thị Tân An, Mỹ tho, Vĩnh Long, Phương án 1.

Năm 2017, TEDI South nghiên cứu phương án 2B, Từ Tân Kiên đến Cái Răng dài 135,5 km, có 9 ga [6].

Năm 2018, TEDI South và Viện Phương Nam nghiên cứu phương án 2B, Từ Tân Kiên đến Cái Răng dài 139 km, có 9 ga.

Trong hình 1, nêu tuyến đường sắt quy hoạch theo phương án 1 năm 2013, phương án 2A, 2B cho đường sắt tốc độ cao.



Hình 3. Phương tuyến quy hoạch tuyến. Nguồn: Viện Phương Nam - TEDI South

Các hướng tuyến 1, 2A, 2B có sự khác nhau về vị trí so với các đô thị hiện hữu, hiện nay cần xem xét đánh giá cụ thể về công tác di dời giải tỏa; mức tăng thêm mật độ lưu thông trong khu vực này, vấn đề ùn tắc giao thông, khó khăn và thuận lợi cho việc phát triển đô thị mới xung quanh các ga đường sắt, tác động thế nào đến phát triển kinh tế – xã hội của ĐBSCL... Từ đó, chọn phương án tốt nhất trình Bộ GTVT trong thời gian tiếp theo.

3.2 Đường sắt đô thị

Hiện nay đã có một vài nghiên cứu ban đầu về đường sắt đô thị, loại hình đường sắt nhẹ xe điện LRT cho đô thị trong ĐBSCL, như:

a) Đường sắt đô thị thành phố Cần Thơ:

Nghiên cứu ban đầu về đường sắt nhẹ LRT tại thành phố Cần Thơ đã được tiến hành trong các năm 2015-2018 [7]. Từ nghiên cứu này, đã hoàn chỉnh và đề xuất ba tuyến như sau:

Hình 4: Sơ đồ 3 tuyến LRT Cần Thơ được nghiên cứu

+ **Tuyến số 1** từ trung tâm TP Cần Thơ, công Viên Lưu Hữu Phước lên phía bắc dọc theo QL 91, khoảng 22 km đến bến xe khách Ô Môn.

Ưu tiên giai đoạn đầu 12 km đi qua sân bay Cần Thơ, đến khu vực Trà Nóc, nơi dự kiến bố trí depot.

+ **Tuyến 2** từ công viên Lưu Hữu Phước đi về phía tây qua khu vực Đại học Cần Thơ đi đến bến xe Nam Cần Thơ gần giao lộ QL 61C & QL 1A , dài 7,5 km, dự kiến có depot thứ 2.

+ **Tuyến 3** từ công Viên Lưu Hữu Phước đi theo đường Quang Trung đến khu vực cảng Cái Cui, dài khoảng 9km. Cả 3 tuyến được dự kiến bố trí trên cầu cao.

b) **Thành phố Rạch Giá**, từ 2017-2018 nghiên cứu đường sắt nhẹ tuyến xe điện mặt đất – tram từ trung tâm thành phố (giao lộ Trần Phú & Nguyễn Bỉnh Khiêm, đi theo đường Trần Phú, Ngô quyền, Lạc Hồng, Nguyễn Trung Trực, cách mạng tháng 8 đến gần cổng sân bay Rạch Giá, chiều dài tuyến khoảng 10,5 km [8].

c) **Thành phố Tân An:** từ 2018, bắt đầu nghiên cứu phát triển tuyến đường sắt nhẹ (LRT) Tân Kiên – Bến Lức –Tân An, chiều dài khoảng 33km, một phần lớn dự kiến đi trên cao, mục góp phần phát triển hành lang đô thị dọc theo quốc lộ 1A và giao thông công cộng hiện đại khu vực [9].

3.3 Nghiên cứu kinh nghiệm phát triển đô thị quanh ga đường sắt trên thế giới theo quan điểm TOD

Khu vực xung quanh các ga đường sắt sẽ dần hình thành đô thị mới, thu hút lao động, cần tạo công ăn việc làm, giảm thiểu di dân từ các tỉnh ĐBSCL đến các tỉnh thành phố khác. Cần nghiên cứu phân khu chức năng đô thị, có thể bố trí trường học, bệnh viện, các khu vực dịch vụ thương mại tài chính, vui chơi, giải trí, và có thể, công nghiệp sạch, nông nghiệp công nghệ cao, làng nghề truyền thống…

Đã nghiên cứu các lý luận về phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng TOD – Transit Oriented Development, của Peter Calthorpe, Urban TOD, Neighborhood TOD và hình thái đô thị - mô hình cộng đồng (Transit Oriented Community TOC) … theo định hướng **đô thị xanh** phát triển bền vững khu vực xung quanh ga [10].

4. Kết luận

Để phát triển đường sắt khu vực ĐBSCL, trên cơ sở các văn bản chiến lược, quy hoạch, Luật liên quan của nhà nước đã ban hành, cần nghiên cứu và công bố có các cơ chế chính sách chi tiết, cụ thể phù hợp, tạo được các giải pháp đột phá cho khu vực ĐBSCL

1) Cần làm rõ, cụ thể về yêu cầu Nhà nước đóng vai trò chủ đạo trong việc đầu tư xây dựng, tổ chức quản lý, bảo trì và khai thác, kinh doanh đường sắt tốc độ cao theo Luật đường sắt 2017.

2) Để thu hút được nhà đầu tư nhằm thúc đẩy dự án xây dựng tuyến đường sắt, cần nghiên cứu cụ thể hóa, đặc thù cho ĐBSCL về các cơ chế chính sách liên quan để khuyến khích lĩnh vực tư nhân tham gia, bảo đảm việc quản lý của nhà nước, theo Luật đường sắt đã ban hành:

+ Dành quỹ đất theo quy hoạch để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt.

+ Ưu tiên phân bổ ngân sách trung ương trong kế hoạch đầu tư công trung hạn và hằng năm với tỉ lệ thích đáng để bảo đảm phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia theo quy hoạch.

+ Xây dựng và ban hành cơ chế đặc thù cụ thể cho ĐBSCL về khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải đường sắt theo các hình thức Hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (Hợp đồng BOT), Hợp đồng xây dựng - chuyển giao (Hợp đồng BT), đối tác công tư (PPP)...

+ Xây dựng cơ chế khai thác quỹ đất đặc thù của ĐBSCL cho các dự án nhất là các dự án đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, khu vực nhà ga... để huy động nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy hoạch và quản lý của Nhà nước.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Luật Đường sắt Việt Nam, 03/2017/L-CTN.
2. Điều chỉnh Quy hoạch xây dựng ĐBSCL đến 2020 và tầm nhìn 2025, số 68 QĐTTg 2018,
3. Phê duyệt Điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050, số 214/QĐ-TTg 2-2015.
4. Điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam, số 214 QĐTTg 2015,
5. Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam (số 1468 TTg 2015.
6. Phê duyệt quy hoạch chi tiết đường sắt thành phố Hồ Chí Minh – Cần Thơ, Quyết định số 2563/QĐ-BGTVT 8-2013.
7. Quy hoạch chi tiết tuyến đường sắt Tp. Hồ Chí Minh – Cần Thơ, Viện Phương Nam - TEDI South, 2017.
8. Hồ Văn Lời, Nghiên cứu phát triển tuyến đường sắt nhẹ (LRT) Ô Môn-Cái Cui trên địa bàn thành phố Cần Thơ, luận văn ThS, ĐH GTVT TP HCM, 2018.
9. Huỳnh Minh Tân, nghiên cứu đề xuất tuyến giao thông khối lượng lớn trên hành lang Rạch Giá – Rạch Sỏi, Luận văn Ths, ĐH GTVT TP HCM, 2018.
10. Phạm Chí Khang, nghiên cứu phát triển tuyến đường sắt nhẹ (LRT) Tân Kiên – Bến Lức –Tân An, luận văn ThS, 2018-2019.
11. Trịnh Văn Chính, Survey and Proposals for TOD Surrounding Area of Metro Stations, the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Proceedings vol.11, 2017.
12. Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế – xã hội vùng kinh tế trọng điểm vùng ĐBSCL (2014, số 245 QĐ TTg)
13. Điều chỉnh Chiến lược GTVT đến 2020, tầm nhìn 2030 (2013, 355/ QĐ TTg).

FOR RAILWAY DEVELOPMENT IN MEKONG DELTA, NEED A BREAKTHROUGH SOLUTION

Abstract: The Mekong Delta (DBSCL), an important economic region of the country, does not yet have railway transport, an important transportation form for countries around the world. With 18 million people, the Mekong Delta produces most of the state's rice and agricultural products. However, the living standard of the region is still low compared to the national average, the urbanization rate is still low ...

The paper presents the views on the development of the Mekong Delta railway as stated in the regional plannings, the situation of railway development in the world with the type of intercity railway, urban railway ... The article also presents some current studies to develop regional railways, ideas of sustainable development planning of urban area around railway stations, with the aim of contributing to the Regional socio-economic development, according to the TOD view.

In order to develop regional railways, it is necessary to have appropriate details, specificational mechanisms and policies to create breakthrough solutions

Keywords: Development of sustainable transportation, national railways, urban railways, high-speed railways, TOD - Oriented Transit Development

PHẦN 3
THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG Ở MỘT SỐ TỈNH KHU VỰC NAM BỘ

DỰ ÁN ĐƯỜNG CAO TỐC
CHÂU ĐỐC – CẦN THƠ – SÓC TRĂNG

I. THÔNG TIN TÓM TẮT VỀ ĐỀ XUẤT DỰ ÁN CỦA BỘ GIAO THÔNG GIAO THÔNG VẬN TẢI:

1. ***Tên dự án:*** Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng.

2. ***Căn cứ pháp lý xây dựng dự án:***

Căn cứ Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/03/2016 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định 625/QĐ-BKHĐT ngày 05/5/2017 của Bộ Kế hoạch & đầu tư ban hành bộ tiêu chí xác định các dự án liên kết vùng đồng bằng sông Cửu Long, giai đoạn 2016-2020;

Văn bản số 9339/BGTVT-KHĐT ngày 22/8/2018 của Bộ Giao thông vận tải về Đề xuất danh mục dự án liên kết vùng đồng bằng sông Cửu long.

Văn bản số 4259/BKHĐT-KTĐPLT ngày 22/6/2018 của Bộ Kế hoạch & Đầu tư về Đề xuất các dự án liên kết vùng ưu tiên.

3. Quy mô của dự án

- Tổng chiều dài: khoảng 200 km.
- Mặt cắt ngang đường gồm 4 làn xe cao tốc bề rộng mặt đường 17,0 m.
- Vận tốc thiết kế 80 km/h.
- Bề rộng cầu : 17,5 m
- Tải trọng thiết kế lấy theo tiêu chuẩn 22 TCN 272-05.
- Tiêu chuẩn hình học thiết kế theo tiêu chuẩn đường cao tốc TCVN 5729-2012. Độ dốc dọc tối đa của cầu nên nhỏ hơn 4% theo quy định.
- Cao độ mực nước thiết kế với tần suất 1%.

4. Kinh phí dự án

- Tổng vốn dự án	29.602 tỷ đồng
- Chi phí xây dựng	20.744 tỷ đồng
- Chi phí tư vấn, QLDA	3.009 tỷ đồng
- Chi phí GPMB	2.380 tỷ đồng
- Dự phòng	3.468 tỷ đồng

5. Phương án tài chính:

Đầu tư theo hình thức đối tác công tư PPP có sự hỗ trợ của Nhà nước khoảng 50% tổng mức đầu tư từ nguồn vay ODA.

6. Cơ cấu bộ máy quản lý, thực hiện dự án và cơ chế phối hợp:

Cơ chế làm việc và quan hệ giữa các cơ quan để quản lý thực hiện dự án theo quy định của Nghị định số 16/2016/NĐ-CP ngày 16 tháng 3 năm 2016 của Chính phủ về quản lý và sử dụng nguồn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và nguồn vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ. Hình thức quản lý dự án:

- Cơ quan chủ quản: Bộ Giao thông vận tải;
- Chủ dự án: Bộ Giao thông vận tải;
- Bộ GTVT giao Tổng công ty đầu tư phát triển & quản lý hạ tầng giao thông Cửu Long. Đại

diện chủ dự án trực tiếp quản lý dự án.

- Các địa phương nơi tuyến đi qua (tỉnh An Giang, TP Cần Thơ, Thị xã Ngã Bảy tỉnh Hậu Giang, tỉnh Sóc Trăng): Là chủ đầu tư tiểu dự án giải phóng mặt bằng.

7. Kế hoạch thực hiện dự án :

Kế hoạch thực hiện dự án và các bên tham gia thực hiện dự án:

TT	Các bước thực hiện	Đơn vị trình	Đơn vị TĐ, phê duyệt	Thời gian thực hiện (Năm)
I	**Đề xuất dự án**			
1	Đề xuất dự án	CIPM	Bộ GTVT	Quý III/2019
2	Cơ quan có thẩm quyền thẩm định	Bộ GTVT	Bộ KH&ĐT, BTC	Quý I/2020
3	Quyết định Chủ trương lập BCNCTKT	Bộ GTVT	TTgCP	Quý IV/2020
III	**Chủ trương đầu tư dự án**			
4	lập BCNCTKT	CIPM	Bộ GTVT	Quý I/2021
5	Thẩm định nội bộ		Bộ GTVT	Quý III/2021
6	Quyết định Chủ trương đầu tư	Bộ GTVT	TTgCP	Quý IV/2021
IV	**Quyết định đầu tư dự án**			
7	Lập văn kiện dự án (Hồ sơ dự án F/S)	CIPM	Bộ GTVT	Quý I/2022
8	Thẩm định		Bộ KH&ĐT, BTC, NHNN.	Quý III/2022
9	Phê duyệt văn kiện và Quyết định đầu tư dự án.		Bộ GTVT	Quý IV/2022
V	**Ký kết điều ước quốc tế**			Quý IV/2022
10	Nhà tài trợ thực hiện thẩm định khoản vay	CIPM	Bộ GTVT ,Nhà tài trợ, các Bộ ngành liên quan (nếu có)	
11	Ký kết hiệp định vay			
12	Hiệp định có hiệu lực			
VI	**Thực hiện dự án đầu tư**			
13	Lựa chọn tư vấn TKKT và GSTC	CIPM	Bộ GTVT	Quý I/2023
14	Thực hiện hợp đồng tư vấn	CIPM	Bộ GTVT	Quý I/2023
15	Phê duyệt TKKT	CIPM		Quý IV/2023
16	Lựa chọn nhà thầu xây lắp		Bộ GTVT	Quý I/2024
17	Khởi công			Quý II/2024
18	Hoàn thành đưa vào khai thác			Năm 2026

8. Kế hoạch theo dõi và đánh giá thực hiện Dự án:

Việc theo dõi và đánh giá thực hiện dự án theo các quy định hiện hành của Chính Phủ Việt Nam và theo các quy định của Nhà tài trợ.

II. THÔNG TIN TÓM TẮT VỀ ĐOẠN CAO TỐC CHÂU ĐỐC – LONG XUYÊN (nội suy từ số liệu đường cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng)

***1. Tên đoạn*:** Đoạn cao tốc Châu Đốc – Long Xuyên thuộc tuyến đường cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng.

2. Quy mô đoạn cao tốc Châu Đốc – Long Xuyên:

- Tổng chiều dài: 65km (thuộc địa bàn tỉnh An Giang).

- Mặt cắt ngang, vận tốc thiết kế, bề rộng mặt cầu, tải trọng thiết kế, tiêu chuẩn hình học thiết kế, cao độ mực nước thiết kế theo quy định của dự án đường cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng nêu ở mục I.

3. Kinh phí dự án:

Đoạn cao tốc Châu Đốc – Long Xuyên có kinh phí ước tính như sau:

- Tổng vốn đầu tư: 9.620 tỷ đồng.
- Chi phí xây dựng: 6.741 tỷ đồng.
- Chi phí tư vấn: 489 tỷ đồng.
- Chi phí QLDA & CP khác: 489 tỷ đồng.
- Chi phí GPMB: 782 tỷ đồng (Quy mô 148 ha).
- Dự phòng: 1.119 tỷ đồng.

4. Phương án tài chính:

Đầu tư theo hình thức đối tác công tư PPP có sự hỗ trợ của Nhà nước 50% tổng mức đầu tư.

Tổng vốn hỗ trợ của Nhà nước ước tính 4.810 tỷ đồng.

5. Cơ cấu bộ máy quản lý thực hiện dự án:

- Phương án I: Theo đề xuất của Tổng công ty Cửu Long ở mục I.6

- Phương án II: UBND tỉnh An Giang mời gọi nhà đầu tư thực hiện theo hình thức PPP.

+ Cơ quan chủ quản: Bộ Giao thông vận tải.

+ Chủ dự án: Bộ Giao thông vận tải.

+ Bộ Giao thông vận tải ủy quyền cho UBND tỉnh An Giang mời gọi nhà đầu tư theo hình thức PPP.

+ Quản lý dự án: Tổng công ty đầu tư phát triển và quản lý hạ tầng giao thông Cửu Long.

6. Kế hoạch thực hiện dự án:

- Phương án I: Theo đề xuất của Tổng công ty Cửu Long ở mục II.7.

- Phương án II: UBND tỉnh An Giang mời gọi nhà đầu tư thực hiện theo hình thức PPP.

+ Đề xuất dự án: Theo đề xuất chung của dự án Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng

. Đề xuất dự án: Quý III/2019

. Quyết định chủ trương lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (BCNCTKT) Quý IV/2020

+ Chủ trương đầu tư dự án: Theo đề xuất chung của dự án Châu đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng.

. Lập BCNCTKT: Quý I/2021.

. Quyết định chủ trương đầu tư (Chính phú trình Quốc hội quyết định): Quý IV/2021.

+ Quyết định đầu tư dự án

. Lập Báo cáo nghiên cứu khả thi đoạn Châu Đốc – Long Xuyên Quý I/2022.

. Thẩm định BCNCKT Quý II/2022.

. Phê duyệt BCNCKT Quý II/2022.

+ Ký kết điều ước quốc tế vay vốn hỗ trợ 4.810 tỷ đồng (213,77 triệu USD)

. Nhà tài trợ thẩm định khoản vay Quý III,IV/2022.

. Ký kết hiệp định vay: Quý I/2023.

+ Thực hiện dự án:

. Đấu thầu lựa chọn tư vấn khảo sát thiết kế: Quý III/2022.

. Lập, thẩm định, phê duyệt thiết kế kỹ thuật: Quý V/2022 – Quý I/2023.

. Đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư: Quý II/2023.

. Khởi công: Quý III/2023.

III. ĐÁNH GIÁ CÁC PHƯƠNG ÁN THỰC HIỆN:

Nhận xét chung:

- Dự án chưa đề cập đến các công trình kết nối từ các đô thị, các vị trí trọng điểm tập kết hàng hóa ra đường cao tốc.

- Cần tính đến tỷ lệ phân chia lưu lượng xe giữa tuyến cao tốc và tuyến Quốc lộ 91 song hành để thiết kế đấu nối ra đường cao tốc hợp lý thuận lợi cho khai thác.

- Việc chia ra từng đoạn cao tốc để mời gọi đầu tư sẽ thuận lợi hơn (có nhiều nhà đầu tư tham gia hơn) mời gọi nhà đầu tư toàn tuyến 200km. Tuy nhiên phải làm rõ phân chia các đoạn thu phí trên toàn tuyến.

- Hiện nay trên 8 tuyến cao tốc đã đưa vào khai thác trên toàn quốc.

+ Hà nội – Hải Phòng: Dài 105km, vận tốc 120km/h.

+ Hà nội – Lào Cai: Dài 245km, vận tốc 120km/h.

+ Pháp Vân – Cầu Giẽ: Dài 29km, vận tốc 100km/h.

+ Cần Giờ – Ninh Bình: Dài 51km, vận tốc 100km/h.

+ Lạng Sơn – Trung Lương: Dài 66km, vận tốc 80km/h.

+ Đà Nẵng – Quãng Ngãi: Dài 130km, vận tốc 120km/h.

+ TP.HCM – Trung Lương: Dài 40km, vận tốc 120km/h.

+ TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây: Dài 50km, vận tốc 100km/h.

- Theo thông tin từ Bộ Giao thông vận tải có một số vấn đề đáng lưu ý như sau:

+ Trên 8 tuyến cao tốc hạch toán chỉ có tuyến TP.HCM – Trung Lương có lãi đến thời điểm lưu lượng xe hiện nay.

+ Suất đầu tư đường cao tốc với vận tốc 120km/h cao gấp đôi đường cao tốc với vận tốc 80km/h. Khả năng đảm bảo lưu lượng tỷ lệ thuận với vận tốc (Cùng bề rộng đường vận tốc 120km/h có khả năng đảm bảo lưu lượng gấp 1,5 lần đường vận tốc 80km/h)

+ Lưu lượng xe lưu thông Long Xuyên – Châu Đốc hiện nay rất thấp so với khả năng đảm bảo lưu lượng của tuyến cao tốc 80km/h với 4 làn xe.

- Tuyến cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng có Cần Thơ là trọng tâm cả vùng ĐBSCL, để đảm bảo khai thác đạt lưu lượng xe thiết kế cần phân kỳ đầu tư ưu tiên kết nối thành phố Cần Thơ với các đô thị còn lại.

- Dù chọn phương án I hay phương án II công tác đề xuất dự án và xin chủ trương đầu tư dự án vẫn phải thực hiện chung cho toàn tuyến Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng trình Quốc Hội biểu quyết chủ trương.

Phương án I.

Nhận xét ưu điểm:

+ Có nhiều thuận lợi trong công tác đề xuất dự án, xin chủ trương đầu tư dự án, lập thẩm định phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi, thương thảo ký kết hiệp định vay vốn (đối với khoản hỗ trợ của Nhà nước 50% tổng mức đầu tư).

+ Mời gọi đầu tư của Bộ Giao thông và các bộ ngành TW cho toàn tuyến thuận lợi nhưng ít nhà đầu từ trong nước có đủ khả năng đầu tư (Tổng vốn 29.602 tỷ đồng, nhà nước tài trợ 14.801 tỷ đồng)

+ Việc khai thác toàn tuyến Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng hiệu quả do đảm bảo lưu lượng xe đạt cao nhất.

Khuyết điểm:

+ Các địa phương không chủ động trong mời gọi đầu tư.

+ Chỉ một nhà đầu tư (hoặc một liên danh) thực hiện dự án.

Phương án II:

Nhận xét ưu điểm:

+ Thời gian thực hiện đoạn cao tốc Châu Đốc – Long Xuyên nhanh hơn phương án I khoảng 9 tháng.

+ Địa phương chủ động mời gọi đầu tư có thể có nhiều nhà đầu tư tham gia đủ khả năng đảm bảo vốn đầu tư.

(Tổng vốn 9.620 tỷ đồng, nhà nước tài trợ 4.810 tỷ đồng)

Khuyết điểm:

+ Tuyến đưa vào khai thác không đồng bộ với thời gian làm hạn chế hiệu quả.

+ Địa phương thiếu bộ máy nhân sự chuyên môn triển khai công tác đấu thầu chọn nhà đầu tư.

IV. ĐỀ XUẤT PHƯƠNG ÁN CHỌN:

- Đề xuất chọn phương án I, nhằm đảm bảo khai thác toàn tuyến hiệu quả (lưu lượng thông xe trên toàn tuyến **quyết định hiệu quả dự án và góp phần phát triển KTXH toàn vùng)**

- Đề xuất bổ sung hợp phần các công trình kết nối từ các đô thị các trọng điểm hàng hóa ra đường cao tốc do UBND các địa phương chủ quản đầu tư, nguồn vốn hỗ trợ từ Trung ương.

- UBND tỉnh có tờ trình đề xuất Chính phủ (đồng kính gửi Bộ Giao thông vận tải) sớm cho chủ trương lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi cho công trình.

Trên đây là phần trình bày tham luận của Sở Giao thông vận tải An Giang về đề xuất xây dựng tuyến Đường cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng. Xin báo Hội nghị./.

HẠ TẦNG GIAO THÔNG TỈNH KIÊN GIANG THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN

Sở Giao thông Vận tải Kiên Giang

Thực hiện Công Văn số 2764/VP-KTN ngày 19 tháng 5 năm 2019 của văn Phòng Ủy ban nhân dân tỉnh Kiên Giang về việc tham gia viết bài tham luận cho Hội thảo quốc gia "Hạ tầng giao thông khu vực Nam bộ: Vấn đề và giải pháp phát triển"; Thông báo số 520/TB-ĐHQG-KHCN ngày 29/3/2019 và Thông báo số 752/TB-ĐHQG-KHCN ngày 2/5/2019 của Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh về Hội thảo quốc gia "Hạ tầng Giao thông khu vực Nam bộ: Vấn đề và giải phát phát triển"; Sở Giao thông vận tải tỉnh Kiên Giang tham luận với Hội thảo về Kết cấu hạ tầng giao thông tỉnh Kiên Giang thực trạng và giải pháp phát triển hệ thống giao thông kết nối Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh đồng bằng sông cửu Long, với nội dung sau:

1. Vị trí địa lý và thực trạng giao thông kết nối

- Kiên Giang là một tỉnh thuộc vùng đồng bằng Sông Cửu Long - phía Tây Nam tổ quốc; phía Bắc giáp Vương quốc Campuchia, phía Nam giáp hai tỉnh Bạc Liêu và Cà Mau, phía Đông và Đông Nam giáp tỉnh An Giang, thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang, phía Tây giáp Vịnh Thái Lan; có nhiều tài nguyên phong phú để phát triển kinh tế - xã hội. Với vị trí địa lý thuận lợi, là cửa ngõ ra biển Tây của Tổ quốc và Đồng bằng Sông Cửu Long; có vùng biển rộng trên 63.290 km^2 với 143 hòn đả lớn nhỏ, trong đó có 43 hòn đảo có dân sinh sống, đảo lớn nhất là đảo Phú Quốc với diện tích 593 km^2 là điều kiện phát triển kinh tế biển, đảo và giao lưu với các nước trong khu vực và quốc tế.

Trong những năm qua Tỉnh ủy, UBND tỉnh đã có những chương trình kế hoạch đầu tư để đẩy nhanh phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế - phát triển nói chung va kết cấu hạ tầng giao thông nói riêng nhằm thay đổi bộ mặt hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh Kiên Giang, phát triển giao thông vùng nông thôn cũng đã góp phần nâng cao đời sống cho nhân dân, góp phần vào sự tăng trưởng về kinh tế- xã hội, đảm bảo quốc phòng – an ninh, khai thác thế mạnh và tiềm năng sẵn có. Một số công trình giao thông hiện đại như: đường bộ, cảng biển và cảng hàng không quốc tế đã được đầu tư xây dựng đạt tiêu chuẩn khu vực và quốc tế, góp phần tạo diện mạo mới cho tỉnh.

Tuy nhiên, chất lượng đường giao thông còn chưa tốt, quy mô nhỏ, lưu lượng phương tiện giao thông tiếp tục gia tăng, quá tải so với quy mô hiện tại và tồn tại nhiều điểm đen, thường xuyên xảy ra tai nạn giao thông; thiếu đồng bộ từng đoạn trên các tuyến Quốc lộ qua địa bàn (thiếu đồng bộ giữa đường và cầu có tải trọng nhỏ, các xe container có tải trọng lớn không thể đi qua được), làm ảnh hưởng rất lớn đến việc vận chuyển hang hóa, thủy hải sản, nông sản đến tiêu thụ tại TP. HCM, cũng như đi các tỉnh đồng bằng Sông Cửu Long, một số tỉnh thành khác và ngược lại của các doanh nghiệp chủ yếu là vận chuyển bằng đường bộ, làm phát sinh chi phí vận chuyển cao, hàng hóa, thủy hải sản, nông sản giảm chất lượng do vận chuyển xa trong thời gian dài; tuyến đường cao tốc chưa được triển khai đầu tư kết nối đến các tỉnh; nhiều tuyến đường thuỷ quốc gia chưa

được quan tâm đầu tư cải tạo, nạo vét, dẫn đến luồng lạch ngày càng bị bồi lấn và dần bị thu hẹp, ảnh hưởng nhiều đến chi phí vận doanh và chất lượng sản phẩm; khả năng kết nối giao thông đến TP. HCM, với các tỉnh đồng bằng Sông Cửu Long còn nhiều hạn chế, đặc biệt là hạ tầng giao thông quan trọng (hải cảng, sân bay, các tuyến quốc lộ, đường tỉnh,…)

Thực trạng hệ thống giao thông trên địa bàn tỉnh Kiên Giang hiện nay (đánh giá khả năng kết nối) :

1.1. Về đường bộ

*** Quốc lộ :**

+ Trục dọc từ Bắc – Nam (Hà Tiên - Rạch Giá – Minh Lương – Thứ Bảy -An minh đến giáp Cà Mau) dài 163 km. Đoạn Hà Tiên – Rạch Giá (88,1 km): Quốc lộ 80 là tuyến đường trục dọc quan trọng nhất trong hệ thống đường bộ hiện nay, tuy nhiên quy mô đạt cấp IV hạn chế, với hai làn xe. Lưu lượng vận tải trên Quốc lộ 80 hiện nay rất lớn, một số đoạn tuyến hiện đã quá tải, giảm năng lực thông qua của tuyến, đặc biệt các đoạn đi quan thị trấn Kiên Lương và đoạn Hòn Đất - Rạch Giá. Nhiều đoạn tuyến hiện đang xuống cấp và nhiều đường cong bán kính nhỏ,… là các điểm đen thường xuyên xảy ra tai nạn giao thông. Đoạn Rạch Sỏi – Minh Lương (6.58km): Quốc lộ 61 đoạn Rạch Sỏi – Minh lương, lưu lượng phương tiện tiếp tục gia tăng, quá tải so với quy mô hiện tại và thường xuyên xảy ra tai nạn giao thông.

+ Trục ngang, gồm: Đường N1 hiện trạng, mặt đường láng nhựa chất lượng khá xấu, một số đoạn mặt đường bị bong chốc, phương tiện di chuyển rất khó khăn, cần đầu tư nâng cấp mặt đường cấp cao. Quốc lộ 80 (Kinh B - Rạch Sỏi) dài 29,17 km là tuyến đường trục ngang quan trọng nhất trong hệ thống đường bộ hiện nay, tuy nhiên quy mô chủ yếu mới đạt cấp IV với 02 làn xe; lưu lượng vận tải trên tuyến quốc lộ 80 hiện nay rất lớn và đang tăng nhanh, nhiều đoạn tăng từ 10-12%/năm. Quốc lộ 61 (đoạn Cái tư – Rạch Sỏi) đã được đầu tư xây dựng nâng cấp mở rộng đạt tiêu chuẩn đường cấp III tuyến Quốc lộ 61 đoạn Cái Tư – Bến Nhất dài 26,7 km; còn lại đoạn từ Bến Nhất – Rạch Sỏi. Quốc lộ 63 (đoạn Thứ Bảy – Vĩnh thuận) dài 40km, hiện nay quy mô đường cấp VI chỉ đảm bảo cho 01 làn xe lưu thông.

- Đường tỉnh kết nối với hệ thống đường quốc gia qua các tỉnh vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng Sông Cửu Long:

Nhiều đường tỉnh chưa được đầu tư xây dựng như: đường tỉnh ĐT.970 (kết nối từ Quốc lộ 80 qua tỉnh An Giang), đường tỉnh ĐT.963 và ĐT.963B (kết nối từ Quốc lộ 80 và Quốc lộ 61 qua TP Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang); ĐT.962 (kết nối từ Quốc lộ 61 qua tỉnh Bạc Liêu); ĐT.967 (kết nối từ Quốc lộ 63 qua tỉnh Cà Mau) hiện nay quy mô đường cấp VI, chỉ đảm bảo cho 01 làng xe lưu thông và không đáp ứng tải trọng khai thác khi giao thông kết nối.

1.2. Đường Thủy nội địa

Các tuyến đường ông do Trung ương quản lý đều đã đạt tiêu chuẩn cấp III đường thủy nội địa (ĐTNĐ), khả năng trọng tải tàu hoạt động hạn chế Q_{th}=101-300T đối với tàu tự hành; Q_{sl}=200-750T đối với tàu sà lan kéo đẩy. Nhìn chung, giao thông đường thủy nội địa vẫn lợi dụng điều kiện tự nhiên là chính, hạn chế lớn nhất là không đồng cấp trên các

tuyến vận tải chính như: bán kính cong hạn chế, tỉnh không các công trình vượt sông như cầu, cống.

1.3. Đường biển

Với 13 tuyến vận tải hành khách, hàng hóa từ bờ ra đảo trên địa bàn tỉnh Kiên Giang và đang triển khai xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế tại Phú Quốc và các cảng bến tại các khu vực khác. Hầu hết các cảng biển, với mạng kỹ thuật hạ tầng sau cảng (điện, nước, đường giao thông, đường bộ nối mạng lưới đường chung) không đồng bộ giữa cảng và luồng vào cảng, mà hạn chế về độ sâu luồng là chính. Chưa phát triển các tuyến vận tải ven biển từ TP. HCM qua các tỉnh ven biển và liên vận quốc tế qua Campuchia và Thái Lan.

1.4. Hàng không

Hiện có 02 cảng hàng không đang hoạt động khai thác, trong đó: cảng hàng khách quốc tế Phú Quốc đáp ứng khai thác loại máy bay A321, cảng hàng không Rạch Gía đáp ứng khai thác loại máy bay ATR72, F70.

*** Đánh giá chung:**

Trong thời gian qua, việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông chủ yếu được thực hiện trong giới hạ từng địa phương, chưa có sự hợp tác tham gia của các địa phương liên quan nên hiệu quả kinh tế - xã hội, hoạt động dịch vụ thương mại, vấn đề quản lý dịch bệnh, giao thông đi lại, an ninh trật tự, môi trường, y tế, giáo dục, lao động việc làm,... chưa đạt như mong muốn.

2. Giải pháp phát triển giao thông kết nối

2.1. Về phát triển mạng lưới đường bộ

Kiến nghị Chính phủ tập trung đầu tư phát triển kết cái hạ tầng giao thông quốc gia đi qua địa bàn tỉnh nhằm nâng cao năng lực khai thác khả năng kết nối giao thông đến TP. HCM với các tỉnh đồng bằng Sông Cửu Long và liên vận quốc tế qua các nước Campuchia và Thái Lan gồm: đầu tư dự án đường hành lang ven biển phía Nam (giai đoạn 2 và cửa khẩu quốc tế Hà Tiên) theo tiêu chuẩn đường cao tốc; xây dựng hoàn thành đường Hồ Chí Minh, đoạn Lộ Tẻ - Rạch Sỏi quản lý vận hành theo tiêu chuẩn đường cao tốc và triển khai xây dựng đoạn Rạch Sỏi – Cà Mau nhằm phát huy hiệu quả cầu Vàm Cống, cầu Cao Lãnh; Song song đó, nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 30 (đoạn Cao lãnh - An Hữu) kết nối vào tuyến đường cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận. Nâng cấp mở rộng Quốc lộ 61 (đoạn Bến Nhất – Rạch Sỏi) đây là tuyền đường giao thông trọng yếu kết nối các tỉnh Hậu Giang, Bạc Liêu, Sóc Trăng với đường Hồ Chí Minh, đoạn Lộ Tẻ - Rạch Sỏi và đường hành lang ven biển phía Nam qua cửa khẩu Hà Tiên, liên vận qua các nước Campuchia và Thái Lan. Đầu tư nâng cấp, mở rộng đường quốc lộ N1 (qua các tỉnh Kiên Giang – An Giang – Long An và kết nối với TP HCM). Đề nghị Chính phủ hỗ trợ đầu tư nâng cấp, mở rộng các tuyến đường tỉnh kết nối từ các tuyến quốc lộ với các tỉnh trong vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng Sông Cửu Long như: đường tỉnh ĐT.970, đường tỉnh ĐT.963 và ĐT.963B, ĐT.962, ĐT.967, ĐT.969B.

2.2. Về đường thủy nội địa

Kiến nghị đầu tư nạo vét một số tuyền đường thủy quan trọng để phục vụ nhu cầu vận tải gồm: Nạo vét từng đoạn trên tuyến Rạch Giá – Hà Tiên, Rạch Sỏi- Hậu Giang; mở rộng tuyến đường thủy quốc gia Rạch Giá – Hà Tiên tại vị trí ngã ba giao với Cầu Cái Tre (trên tuyến quốc lộ 80) nhằm đảm bảo an toàn cho các phương tiện đường thủy vào Khu công nghiệp Kiên lương và cải tạo tĩnh không cầu Cái Tre. Nạo vét các cửa biển phục vụ cho vận tải biển từ đất liền ra các đảo an toàn thuận lợi.

2.3. Về đường biển

Để góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế biển, phát triển vận tải ven biển cần tập chung xây dựng hoàn thành cảng hành khách quốc tế Phú Quốc; Nâng cấp, mở rộng cảng Bãi Vòng; xây dựng cảng tổng hợp tại Mũi Đất đỏ và cảng Vịnh Đầm- Phú Quốc và nâng cấp, mở rộng cảng Rạch Giá; xây dựng cảng Hòn Chông.

2.4. Về hàng không

Việc kết nối đa phương thức giữa vận chuyển hàng không với phương thức vận chuyển đường bộ, đường biển chưa hiệu quả, còn bị động; việc khai thác vận tải hàng không quốc tế đến cảng hàng không quốc tế Phú Quốc còn hạn chế chưa thật sự tương xứng với quy mô đầu tư và kế hoạch phát triển, mới tập trung năng lực vào các đường bay nội địa. Thực hiện Quyết định số 2119/QĐ-TTg ngày 28/12/2017 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt đề án định hướng phát triển đường bay trực tiếp giữa Việt Nam và các quốc gia, địa bàn trọng điểm của các hãng hàng không Việt Nam và nước ngoài để thúc đẩy đầu tư phát triển, tăng cường giao lưu, hội nhập quốc tế. Ngoài các đường bay nội địa đền Hà Nội, TP. HCM, Cần Thơ, cần tiếp tục phát triển các đường bay từ Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc đến các nước khu vực Đông Nam Á như : Bangkok hoặc Phuket (Thái Lan), Kuala Lumpur (Malaysia), Singapore, Lào, Campuchia; đến các nước Hàn Quốc, Nhật Bản, Nga, Đức, Úc, Pháp, Anh và Ấn Độ cũng như các thị trường tiềm năng khác,… Đề nghị, tiếp tục đầu tư thêm đường hạ cất cánh theo quy hoạch đối với cảng hàng không quốc tế Phú Quốc và đầu tư nâng cấp cảng hàng không Rạch Giá.

Tóm lại

Để hiện thực hóa mục tiêu phát triển hệ thống hạ tầng giao thông hiện đại, đồng bộ, tạo đột phá để khai thác tiềm năng, thế mạnh thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh nhanh hơn, với mục tiêu xây dựng hệ thống giao thông liên hoàn, kết nối hợp lý với hệ thống giao thông quốc gia, vùng và nội tỉnh, tạo thành một mạng lưới giao thông thông suốt, hiệu quả, đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa nông nghiệp, nông thôn, phục vụ nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh; hội nhập với vùng, cả nước và quốc tế. Tỉnh Kiên Giang sẽ tập trung vào những giải pháp trọng tâm như:

- Rà soát, tập trung nguồn lực ưu tiên đầu tư các công trình giao thông có tính kết nối đồng bộ từ hệ thống giao thông quốc gia đến các trung tâm kinh tế thuộc vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long, các đầu mối giao thông trọng yếu, thông qua việc rà soát, điều chỉnh tích hợp vào quy hoạch của tỉnh, các danh mục đầu tư không cân đối được nguồn lực; đảm bảo tính khả thi, phù hợp với thực tế của tỉnh.

- Thực hiện tốt công tác xúc tiến đầu tư; công bố rộng rãi danh mục, kế hoạch đầu tư đến năm 2020, các danh mục kêu gọi vốn đầu tư trực tiếp để định hướng cho các nhà đầu

tư lựa chọn. Nghiên cứu, chuyển đổi mô hình quản lý, chuyển nhượng quyền khai thác một số công trình hạ tầng giao thông (cầu đường bộ, cảng biển, bến thủy nội địa, bến xe,…) phù hợp đặc điểm từng dự án.

- Tăng cường xúc tiến đầu tư, khuyến khích và tạo mọi điều kiện thuận lợi cho mọi thành phần kinh tế trong và ngoài nước tham gia đầu tư. Chủ động lập đầy đủ các thủ tục về đầu tư xây dựng, huy động các nguồn vốn đầu tư xây dựng.

- Tích cực huy động tối đa mọi nguồn lực, tạo điều kiện thuận lợi để thu hút mạnh đầu tư trong và ngoài nước, từ các thành phần kinh tế, với nhiều hình thức (BOT, BTO, BT,…) để đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông như nguồn vốn ngân sách, trái phiếu chính phủ, vốn ODA, các dự án, chương trình mục tiêu quốc gia, đóng góp của nhân dân và cộng đồng xã hội…

Với các nội dung trên, Sở Giao thông vận tải tỉnh Kiên Giang tham luận với Hội thảo về hạ tầng giao thông tỉnh Kiên Giang thực trạng và giải pháp phát triển hệ thống giao thông kết nối Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh đồng bằng sông cửu Long với các tỉnh đồng bằng song Cửu Long và liên vận quốc tế.

VAI TRÒ, VỊ TRÍ VÀ ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GTVT TỈNH ĐỒNG NAI TRONG VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM PHÍA NAM

Sở Giao thông Vận tải Đồng Nai

Hạ tầng giao thông khu vực Nam bộ trong thời gian gần đây đã được Chính phủ, các Bộ ngành và chính quyền địa phương các tỉnh thành khu vực Nam Bộ quan tâm đầu tư, nhiều công trình đã hoàn thành đưa vào khai thác như cầu Cần Thơ, cầu Mỹ Thuận, cầu Rạch Miễu thay thế các phà, các tuyến cao tốc TP.HCM – Trung Lương, TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây ... đã góp phần rất lớn vào thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội cho khu vực.

Tuy nhiên, khu vực Nam bộ bao gồm miền Đông Nam bộ, miền Tây Nam bộ và TP.HCM với vị thế là một trong những khu vực có hoạt động sản xuất, kinh doanh năng động nhất nước, là vùng sản xuất lương thực trọng điểm của quốc gia, việc đầu tư phát triển hạ tầng giao thông trong thời gian qua vẫn chưa theo kịp tốc độ phát triển kinh tế xã hội. Do đó, trong thời gian tới cần tiếp tục quan tâm tìm kiếm các giải pháp để đầu tư phát triển mạnh hơn nữa hạ tầng giao thông cho khu vực này.

Trong khu vực Nam bộ, vùng kinh tế trọng điểm phía Nam là vùng phát triển năng động, những con số như đóng góp GDP, thu ngân sách, giải quyết công ăn việc làm, thu nhập bình quân đầu người… cho thấy vị trí quan trọng, vai trò động lực của vùng này. Tỉnh Đồng Nai là một trong những tỉnh thành phát triển của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, là một trong các địa phương dẫn đầu về phát triển KCN với 31 khu công nghiệp đang hoạt động chiếm 10% KCN cả nước, tỷ lệ lấp đầy khoảng 78% *(trung bình cả nước đạt 51%)*, giải quyết việc làm khoảng 600.000 lao động, trong đó 60% là lao động ngoài tỉnh. Về vị trí địa lý, Đồng Nai là cửa ngõ phía đông thành phố Hồ Chí Minh, nối Nam Trung Bộ, Nam Tây Nguyên với toàn bộ vùng Đông Nam Bộ bởi các tuyến giao thông huyết mạch như cao tốc TP.Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây, Quốc lộ 1, Quốc lộ 1K, Quốc lộ 51, Quốc lộ 20, Quốc lộ 56 và tuyến đường sắt Bắc – Nam, các tuyến đường thủy nội địa trên sông Đồng Nai, Nhà bè, Lòng Tàu, sông Thị Vải… có thể xem tỉnh Đồng Nai như là "bản lề chiến lược" giữa bốn vùng của các tỉnh phía Nam. Nó không chỉ có vai trò trọng yếu trong phát triển kinh tế, mà còn có ý nghĩa đặc biệt về kinh tế kết hợp an ninh quốc phòng và môi trường của cả vùng.

Về hiện trạng giao thông, Đồng Nai có một hệ thống giao thông đa dạng và phong phú về cả đường bộ, đường thủy và đường sắt, cụ thể: Đường bộ, đến nay trên địa bàn tỉnh có 8.935,3 km đường, trong đó gồm 01 tuyến cao tốc dài 42km, 05 tuyến quốc lộ (QL.1, QL.20, QL.51, QL.56 và QL.1K) dài 263,8 km, 24 tuyến đường tỉnh với tổng chiều dài là 453,6km, 227 tuyến đường huyện với tổng chiều dài 1.331,3km, đường đô thị dài 765,9 km, đường xã có tổng chiều dài 6.078,6 km. Về đường thủy, trên địa bàn tỉnh có tổng chiều dài 2.642,7 km, trong đó: 04 tuyến do Trung Ương quản lý với tổng chiều dài 128,8 km; 13 tuyến do tỉnh quản lý với tổng chiều dài 114,8 km; 533 tuyến do huyện-thị-thành phố quản lý với tổng chiều dài 2.399,1 km. Cảng biển trên địa bàn đã hình thành và phát triển 14 cảng (Sông Đồng Nai có 3 cảng; sông Nhà Bè – Lòng Tàu có 6

cảng và sông Thị Vải có 5 cảng). Về đường sắt, trên địa bàn tỉnh có tuyến đường sắt Bắc – Nam đi qua, kết nối tỉnh Đồng Nai với các tỉnh phía Bắc và thành phố Hồ Chí Minh. Tổng chiều dài tuyến đường sắt qua địa bàn tỉnh 87,5 km với 8 ga gồm: Trảng Táo, Gia Ray, Bảo Chánh, Long Khánh, Dầu Giây, Trảng Bom, Hố Nai và Biên Hòa.

Mặc dù đã được Chính phủ, Bộ GTVT, các bộ ngành trung ương và chính quyền địa phương quan tâm đầu tư phát triển hạ tầng giao thông, nhưng hạ tầng giao thông vẫn chưa đáp ứng kịp thời tốc độ phát triển kinh tế xã hội. Tại Hội nghị phát triển vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (Nam Bộ) diễn ra vào sáng ngày 06/5/2019 vừa qua tại Đồng Nai, Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc đã đánh giá những tồn tại của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam như: đã xuất hiện dấu hiệu tăng trưởng chậm lại; cơ chế chính sách phát triển vùng chưa hoàn thiện, chưa có tính đột phá, thậm chí còn nhiều khó khăn; liên kết giữa các địa phương, liên kết vùng vẫn còn manh mún, mạnh ai nấy làm... Thủ tướng nhấn mạnh, cần phát triển hơn nữa mối liên kết vùng giữa các tỉnh trong khu vực. Trong đó, tỉnh Đồng Nai cần chú trọng cho phát triển hạ tầng kết nối nhằm phục vụ cho công tác đầu tư xây dựng và vận hành cảng hàng không quốc tế Long Thành trong thời gian sắp tới. Về phía Bộ GTVT, tại Hội nghị, Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Nguyễn Văn Thể cũng nêu một số "điểm nghẽn" đối với hệ thống giao thông kết nối vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Bộ trưởng cho rằng "hiện nay sân bay Tân Sơn Nhất đã quá tải, cảng biển Cái Mép – Thị Vải thiếu đồng bộ trong kết nối với giao thông đường bộ; tuyến đường sắt Bắc – Nam cũ kỹ".

Để giải quyết những tồn tại trên, hướng đến sự phát triển thực chất của liên kết vùng, tạo động lực thúc đẩy phát triển từng địa phương và cả vùng, tỉnh Đồng Nai đề xuất một số nội dung như sau:

Một là, Đối với Dự án Cảng HKQT Long Thành, để giải quyết giao thông kết nối, kịp thời phục vụ cho việc đầu tư khai thác sân bay cần bổ sung quy hoạch một số tuyến đường bộ và đưa vào dự án Cảng HKQT Long Thành giai đoạn 1 để đầu tư ngay; đồng thời xem xét đầu tư mở rộng tuyến đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây theo đúng quy hoạch được duyệt, ưu tiên đoạn từ thành phố Hồ Chí Minh đến nút giao cao tốc Biên Hòa Vũng Tàu để đảm bảo lưu lượng giao thông tăng cao khi đưa Cảng HKQT Long Thành đi vào sử dụng.

Hai là: Luật Quy hoạch có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2019, hiện nay các cơ quan Trung ương đang nghiên cứu lập quy hoạch Quốc gia và Quy hoạch Vùng. Kiến nghị Trung ương trong quá trình lập Quy hoạch Vùng cần nghiên cứu ban hành đồng bộ cơ chế, chính sách đặc thù cho Vùng kinh tế trọng điểm phía nam, nhằm cụ thể hóa việc phát triển vùng là ưu tiên hàng đầu, trong đó tập trung vào các lĩnh vực sau:

- Ưu tiên quy hoạch đầu tư các công trình hạ tầng mang tính liên kết vùng (đặc biệt là các tuyến đường cao tốc, hệ thống đường vành đai TP HCM, hệ thống cảng - Logictics); định hướng lĩnh vực ưu tiên phát triển từng địa phương nhằm tránh tình trạng các địa phương tự làm, đầu tư dàn trải gây ảnh hưởng đến hiệu quả chung sự phát triển của vùng. Trước mắt đẩy nhanh tiến độ thực hiện các tuyến giao thông huyết mạch liên vùng để tạo động lực phát triển kinh tế xã hội vùng như: dự án cao tốc Bến Lức - Long Thành, cao

tốc Dầu Giây - Liên Khương, cao tốc Phan Thiết - Dầu Giây; mở rộng tuyến đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây, dự án đường Vành đai 3, đường Vành đai 4, kéo dài tuyến đường sắt đô thị từ Quận 9 – TP. HCM đến tỉnh Bình Dương và TP. Biên Hòa; hệ thống cảng biển nhóm 5 nhằm kết nối có hiệu quả với Cảng Hàng không quốc tế Long Thành.

- Phân cấp mạnh hơn nữa về quản lý kinh tế và quản lý ngân sách để các tỉnh trong vùng có nguồn lực đầu tư phát triển hạ tầng kinh tế - xã hội, thu hút đầu tư, tạo động lực phát triển; đồng thời, tăng tỷ lệ điều tiết ngân sách để lại cho các địa phương có điều tiết lớn về ngân sách trung ương *(theo hướng mức để lại cho địa phương cao hơn mức chi ngân sách nhà nước bình quân đầu người so với các địa phương khác vì các địa phương này hàng năm* ***đón nhận số lượng lớn dân số tăng cơ học****, và nhu cầu chi đầu tư phát triển rất lớn nhằm giữ vững tốc độ tăng trưởng cao để tăng thêm nguồn lực đầu tư hạ tầng, giải quyết các công trình an sinh xã hội cấp bách, tái đầu tư để bồi dưỡng nguồn thu).*

Ba là: Về việc điều chỉnh quy hoạch sử dụng đất theo Luật Đất đai 2013:

Tốc độ phát triển kinh tế - xã hội, đô thị hóa Vùng ngày càng tăng, tầm nhìn các quy hoạch trước đây chưa theo kịp tốc độ phát triển kinh tế xã hội, trên địa bàn Vùng hiện có nhiều công trình tầm vóc cấp quốc gia đã và đang chuẩn bị đầu tư xây dựng như Cảng hàng không quốc tế Long Thành, đường Vành đai 3, Vành đai 4, các tuyến đường cao tốc …Với việc đầu tư các công trình trên, việc các địa phương rà soát bổ sung điều chỉnh qui hoạch sử dụng đất khu vực xung quanh các công trình trên là cần thiết nhằm khai thác có hiệu quả đất đai. Qui hoạch sử dụng đất thường áp dụng cho thời kỳ 5-10 năm, nếu chờ đến kỳ đầu lập qui hoạch, kế hoạch sử dụng đất hoặc điều chỉnh qui hoạch, kế hoạch sử dụng đất vào kỳ cuối, thì thời gian xử lý các dự án trên sẽ kéo dài do vướng thủ tục đất đai.

Do vậy, kiến nghị Trung ương cho phép các tỉnh thuộc vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam: Sau khi rà soát quỹ đất trên địa bàn, nếu có nội dung cần điều chỉnh qui hoạch, kế hoạch sử dụng đất, cho phép UBND các địa phương được chủ động báo cáo Hội đồng nhân dân địa phương xem xét điều chỉnh quy hoạch sử dụng đất, kế hoạch sử dụng đất cho phù hợp để triển khai các dự án.

Bốn là: về các dự án triển khai theo hình thức đối tác công tư: Trong thời gian qua, trên cả nước đã có nhiều dự án lập hồ sơ đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP) theo hợp đồng BT, Tuy nhiên ngày 28/3/2018, Bộ Tài chính ban hành văn bản số 3515/BTC-QLCS về việc xử lý một số vấn đề chuyển tiếp trong quản lý, sử dụng tài sản công; theo đó Bộ Tài chính chỉ đạo tạm dừng việc xem xét, quyết định sử dụng tài sản công để thanh toán cho nhà đầu tư kể từ ngày 01/01/2018 cho đến khi Nghị định của Chính phủ quy định việc sử dụng tài sản công để thanh toán cho nhà đầu tư hình thức xây dựng - chuyển giao có hiệu lực thi hành.

Hiện nay, vốn ngân sách không đáp ứng được nhu cầu đầu tư nên việc thực hiện PPP là rất cần thiết. Do vậy, đề nghị Thủ tướng Chính phủ sớm ban hành Nghị định hướng dẫn về việc triển khai sử dụng tài sản công theo quy định của Luật Tài sản công để thanh toán đối với các dự án theo hình thức hợp đồng BT.

Trên đây là một số vấn đề về giao thông của tỉnh Đồng Nai trong vùng kinh tế trong điểm phía Nam xin phép báo cáo tham luận tại Hội nghị.

Lời cuối cùng xin kính chúc quý vị đại biểu tham dự hội nghị dồi dào sức khỏe, chúc hội nghị thành công tốt đẹp./.

LONG AN TRONG MỐI QUAN HỆ LIÊN KẾT HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CỦA KHU VỰC NAM BỘ

Nguyễn Văn Được
Phó Bí thư Thường trực Tỉnh ủy Long An

1. Tổng quan giao thông đường bộ tỉnh Long An

Về vị trí địa lý29, Long An là tỉnh kết nối Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (*vùng kinh tế động lực có vai trò đặc biệt quan trọng trong Chiến lược phát triển kinh tế của Việt Nam*) với Vùng đồng bằng sông Cửu Long (*vựa lúa, thủy sản, trái cây của cả nước*); Long An không chỉ là cửa ngõ của Thành phố Hồ Chí Minh mà ngày càng thể hiện rõ nét vai trò là hành lang phát triển công nghiệp - đô thị kết nối miền Đông Nam Bộ và miền Tây Nam Bộ. Hiện nay, qua tỉnh Long An có 01 tuyến cao tốc đang khai thác *(Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương)*, 01 tuyến cao tốc đang xây dựng *(Bến Lức - Long Thành)*, 04 tuyến quốc lộ *(Quốc lộ 1, Quốc lộ 50, Quốc lộ 62, Quốc lộ N2)* và 50 tuyến tỉnh lộ, cùng với mạng lưới đường huyện, đường đô thị, đường giao thông nông thôn do cấp xã quản lý và một số đường chuyên dùng.

2. Khó khăn, vướng mắc trong hiện trạng kết nối hạ tầng giao thông đường bộ của khu vực Nam Bộ

Nhìn chung, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của tỉnh cơ bản tạo điều kiện vận chuyển hàng hóa từ các khu công nghiệp, hàng nông sản trong tỉnh và từ các tỉnh Vùng đồng bằng sông Cửu Long đi đến Thành phố Hồ Chí Minh thông qua hệ thống đường cao tốc, các trục quốc lộ và tỉnh lộ *(như: QL1, QL50, QL62, QLN2, cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương)*. Tuy nhiên, do tốc độ tăng trưởng nhanh của khu vực công nghiệp, dịch vụ của tỉnh Long An nói riêng và vùng Nam Bộ nói chung đã làm tăng hoạt động giao thương, vận chuyển hàng hóa trong khu vực, nên hiện nay hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ kết nối giữa Vùng đồng bằng sông Cửu Long và Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam chưa thực sự phát huy và khai thác tốt tiềm năng, lợi thế của vùng, trong đó có điểm nghẽn kết nối giao thông tại các huyện tiếp giáp giữa tỉnh Long An với Thành phố Hồ Chí Minh *(như Đức Hòa, Bến Lức, Cần Giuộc...);* các trục QL1, QL62, QL50, QLN2 hiện đang quá tải, quy mô mặt cắt ngang và chất lượng mặt đường không đáp ứng yêu cầu, thường xuyên ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông trong những dịp lễ, tết khi lưu lượng xe tăng đột biến.

3. Một số đề xuất về giải pháp, cơ chế đầu tư và danh mục công trình, dự án kết nối hạ tầng giao thông đường bộ khu vực Nam Bộ

Xuất phát từ nhu cầu tăng cường phát triển, kết nối đồng bộ hạ tầng giao thông giữa Thành phố Hồ Chí Minh nói riêng và Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nói chung với Vùng đồng bằng sông Cửu Long, đặc biệt là đầu tư kết nối hạ tầng giao thông, tỉnh Long

29 Phía Đông tiếp giáp với Thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Tây Ninh, phía Bắc giáp với nước bạn Campuchia, phía Tây giáp với tỉnh Đồng Tháp và phía Nam giáp tỉnh Tiền Giang. Tỉnh có đường biên giới quốc gia với Campuchia dài khoảng 133 km, với hai cửa khẩu chính là cửa khẩu quốc tế Bình Hiệp (thị xã Kiến Tường) và cửa khẩu quốc gia Mỹ Quý Tây (huyện Đức Huệ).

An đề xuất một số giải pháp, cơ chế đầu tư và danh mục một số tuyến đường giao thông có tính chất cấp thiết, trọng điểm cần tập trung đầu tư, nâng cấp, với mục tiêu chung là tạo động lực thúc đẩy phát triển mạnh mẽ hơn trong thời gian tới, cụ thể như sau:

3.1. Về một số nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm

- *Thứ nhất,* về cơ chế điều phối việc thực hiện: Cần thành lập cơ quan chuyên trách trong chỉ đạo, triển khai thực hiện điều phối liên kết vùng, trong đó có việc xây dựng hạ tầng giao thông liên vùng. Để cơ quan điều phối hoạt động có hiệu lực, hiệu quả, kiến nghị Thủ tướng Chính phủ *(hoặc Phó Thủ tướng Chính phủ)* làm trưởng ban; hai Phó trưởng ban là Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư và lãnh đạo Thành phố Hồ Chí Minh - địa phương có vai trò trọng yếu của vùng.

- *Thứ hai,* cần nghiên cứu thành lập Quỹ phát triển Vùng để đầu tư các lĩnh vực mang tính chất liên vùng. Nguồn vốn hình thành quỹ huy động từ vốn Ngân sách Trung ương; vốn đóng góp của các tỉnh, thành trong vùng; vốn đóng góp của các tổ chức trong và ngoài nước… Đồng thời, xây dựng cơ chế phân chia nghĩa vụ đóng góp trong đầu tư các dự án cấp vùng, cơ chế hỗ trợ từ các địa phương có lợi thế cho các địa phương khó khăn. Quốc hội, Chính phủ cần xác định lại tỷ lệ điều tiết cho ngân sách địa phương đảm bảo tương ứng với vai trò đóng góp của ngân sách từng tỉnh, thành phố với ngân sách Trung ương, tạo nguồn lực cho các tỉnh, thành phố tăng cường đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, trong đó có giao thông. Ngoài ra, cơ chế phân bổ ngân sách của Trung ương cần có khoản mục riêng cho đầu tư phát triển các vùng.

- *Thứ ba,* kiến nghị Quốc hội, Chính phủ phải chủ động, linh hoạt tạo cơ chế cho các địa phương trong vùng để huy động nguồn lực ngoài ngân sách để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, trong đó cho cơ chế, phương thức giao các tỉnh lập quy hoạch xây dựng, khai thác quỹ đất dọc hai bên các tuyến đường do Trung ương quản lý để kêu gọi đầu tư.

- *Thứ tư,* đẩy mạnh công tác tuyên truyền sâu rộng các chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách, pháp luật của Nhà nước để nâng cao nhận thức của cả hệ thống chính trị từ Trung ương đến cơ sở, nhất là tạo tạo sự đồng thuận cao của người dân và doanh nghiệp trong quá trình huy động mọi nguồn lực đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông phục vụ phát triển kinh tế - xã hội vùng, trong đó có công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng, tái định cư.

- *Thứ năm,* đẩy mạnh việc quy hoạch, đầu tư các dự án giao thông, gắn với khai thác quỹ đất hai bên đường nhằm huy động nguồn lực đầu tư ngoài ngân sách; có giải pháp khai thác hiệu quả nguồn lực tài chính từ việc sử dụng đất đai, tạo vốn xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, giảm bớt sự phụ thuộc vào ngân sách nhà nước. Đồng thời, cần nghiên cứu kỹ hướng tuyến đường giao thông đi qua, đảm bảo mật độ dân cư vừa phải và cơ sở hạ tầng chưa phát triển nhằm giảm thiểu chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng và khả năng tạo ra giá trị chênh lệch lớn của khu đất khi hạ tầng giao thông hoàn thành.

3.2. Về đề xuất cơ chế đầu tư và danh mục một số dự án trọng điểm, cấp bách

1- Trục động lực kết nối Thành phố Hồ Chí Minh - Long An - Tiền Giang: Tuyến đường kết nối từ đường Phạm Hùng, Thành phố Hồ Chí Minh đi qua tỉnh Long An đến Ngã ba Trung Lương, tỉnh Tiền Giang, với tổng chiều dài toàn tuyến gần 60Km, quy

hoạch quy mô mặt cắt ngang toàn tuyến rộng 40m. Tuyến đường có vai trò rất quan trọng trong việc phát triển hạ tầng giao thông - công nghiệp - đô thị, giảm áp lực giao thông đáng kể trên các tuyến Quốc lộ 1, Quốc lộ 50, tránh ùn tắc giao thông vào các dịp lễ, Tết; đồng thời, việc đầu tư tuyến đường sẽ hình thành quỹ đất rất lớn để phát triển công nghiệp - đô thị dọc theo tuyến, góp phần phát huy vai trò của tỉnh Long An trong kết nối hành lang phát triển kinh tế phía Đông của miền Tây Nam Bộ với Thành phố Hồ Chí Minh.

Về cơ chế thực hiện dự án đầu tư: Tỉnh đã kiến nghị Chính phủ cho bổ sung dự án này vào quy hoạch hệ thống giao thông quốc gia, giao thông vùng; đồng thời, kiến nghị ngân sách Trung ương giai đoạn 2021 - 2025 hỗ trợ thực hiện đầu tư các cầu lớn trên tuyến *(cầu Cần Giuộc, cầu bắc qua sông Vàm Cỏ Đông, cầu bắc qua sông Vàm Cỏ Tây)*; phần tuyến đường còn lại và giải phóng mặt bằng (rộng 40m) theo hình thức hợp tác công - tư (PPP) và ngân sách địa phương.

2- Đường Vành đai 3 và đường Vành đai 4, Thành phố Hồ Chí Minh (đoạn qua tỉnh Long An): Đây là hai tuyến đường huyết mạch mang tính kết nối vùng, giúp hạn chế phương tiện đi vào trung tâm Thành phố Hồ Chí Minh để lưu thông theo hướng Đông - Tây; theo quy hoạch được phê duyệt, hai tuyến đường có quy mô mặt cắt ngang 6-8 làn xe cao tốc. Tỉnh kiến nghị Trung ương cho chủ trương để tỉnh làm chủ đầu tư theo hình thức hợp tác công - tư (PPP); đồng thời tỉnh Long An sẽ lập quy hoạch xây dựng khai thác quỹ đất dọc hai bên tuyến thuộc địa bàn tỉnh Long An để kêu gọi đầu tư.

3- Đường Hồ Chí Minh (đoạn Chơn Thành - Đức Hòa): Đây là trục giao thông quan trọng kết nối các tỉnh Tây Nguyên từ Quốc lộ 14C qua các tỉnh Bình Phước, Tây Ninh, Long An đến Quốc lộ N2. Kiến nghị Chính phủ bố trí vốn giải phóng mặt bằng để tiếp tục chi trả cho người dân; đồng thời, bố trí vốn trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 để đầu tư hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng tuyến đường trước năm 2023.

4- Tuyến Quốc lộ N1: Đây là tuyến đường nằm trên trục hành lang biên giới kết nối các tỉnh Long An, Đồng Tháp, An Giang, Kiên Giang; có vai trò quan trọng trong việc đảm bảo an ninh, quốc phòng và phát triển kinh tế - xã hội của khu vực; dự án được đầu tư xây dựng sẽ góp phần giảm tải lưu lượng giao thông trên tuyến Quốc lộ N2 hiện đang quá tải. Theo đó, dự án đã được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt *(năm 2011)* với qui mô công trình cấp IV đồng bằng. Tỉnh kiến nghị Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đầu tư tuyến đường này trong giai đoạn 2021 - 2030.

5- Dự án nâng cấp Quốc lộ 62: Đây là tuyến đường nối với Quốc lộ 1, đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương, Quốc lộ N2, Quốc lộ N1 và cửa khẩu quốc tế Bình Hiệp. Tuyến đường được đầu tư xây dựng từ năm 1999, với quy mô cấp IV đồng bằng *(nền đường rộng 9,0m, mặt đường láng nhựa rộng 6,0m)*, chiều dài khoảng 76 km, đến nay đã xuống cấp nghiêm trọng, thường xuyên ách tắc giao thông và xảy ra tai nạn, ảnh hưởng đến việc lưu thông hàng hóa và công tác đảm bảo quốc phòng, an ninh trên địa bàn tỉnh. Tỉnh kiến nghị Trung ương có phương án đầu tư nâng cấp, mở rộng tuyến đường này trong giai đoạn 2021 - 2025.

6- Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ N2 (đoạn Đức Hòa - Mỹ An - Cao Lãnh): Tuyến Quốc lộ N2 được đầu tư và khai thác sử dụng từ năm 2008 với quy mô đường cấp IV đồng

bằng, hiện nay đã xuống cấp. Hiện nay, cầu Cao Lãnh và cầu Vàm Cống đã được khánh thành đưa vào sử dụng, thời gian tới lưu lượng xe đi qua tuyến Quốc lộ N2 sẽ tăng cao. Theo Quyết định số 326/QĐ-TTg, ngày 01/03/2016 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 thì sau năm 2030 tuyến Quốc lộ N2 *(đoạn Đức Hoà - Mỹ An)* là tuyến cao tốc với quy mô 04 làn xe; ngoài ra, theo Quyết định số 68/QĐ-TTg, ngày 15/01/2018 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch xây dựng Vùng đồng bằng Sông Cửu Long đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050, tuyến đường Hồ Chí Minh N2 *(Đức Hòa Cao Lãnh Long Xuyên Rạch Giá)* thuộc trục chính hướng Đông Bắc Tây Nam, với định hướng đầu tư nhằm kết nối các tuyến Quốc lộ, tỉnh lộ và các đô thị, góp phần nâng cao năng lực vận tải đường bộ Vùng đồng bằng Sông Cửu Long.

Tỉnh kiến nghị Trung ương đầu tư xây dựng dự án Đường Mỹ An - Cao Lãnh nối vào tuyến Quốc lộ N2 với quy mô cao tốc 4 làn xe và nâng cấp mở rộng thảm tăng cường lớp bê tông nhựa mặt đường tuyến Quốc lộ N2 *(đoạn Đức Hòa - Mỹ An)* với qui mô xây dựng 4 làn xe trong giai đoạn 202 1- 2025.

7- Đề nghị Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải và Thành phố Hồ Chí Minh quan tâm thực hiện đầu tư nâng cấp mở rộng các đoạn nút giao của Quốc lộ 1 và Quốc lộ 50 do Thành phố Hồ Chí Minh quản lý để tháo gỡ tình trạng *"nút thắt cổ chai"* trong lưu thông, cụ thể: Quốc lộ 1 *(Đoạn nút giao đường Võ Văn Kiệt với Quốc lộ 1 đến nút giao đường dẫn vào cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh Trung Lương với Quốc lộ 1)*, Quốc lộ 50 *(Đoạn từ nút giao Quốc lộ 50 với đường Nguyễn Văn Linh đến ranh tỉnh Long An)./.*