

Hệ thống đường ô tô cao tốc với sự phát triển bền vững vùng Tây Nam bộ

Hoàng Văn Long^(*)

Tóm tắt: Bài viết trình bày tóm tắt những lợi ích, vai trò của giao thông nói chung, hệ thống đường ô tô cao tốc nói riêng đối với sự phát triển bền vững của vùng Tây Nam bộ, trên cơ sở đó đưa ra một số đề xuất nhằm khai thác hiệu quả hệ thống đường ô tô cao tốc ở Tây Nam bộ những năm tới.

Từ khóa: Phát triển bền vững, Hệ thống đường ô tô cao tốc, Tây Nam bộ

Abstract: The article summarizes the benefits and roles of transport in general, the highway system in particular toward a sustainable development of the Southwest region, through which some suggestions are made to effectively exploit the highway system in the Southwest region in the coming years.

Keywords: Sustainable Development, Highway System, Southwest Region

Đặt vấn đề

Hệ thống giao thông nói chung, hệ thống đường ô tô cao tốc (gọi tắt là đường cao tốc - ĐCT) nói riêng có vai trò quan trọng đối với sự phát triển của mỗi quốc gia, vùng miền từ cả góc độ kinh tế lẫn góc độ xã hội. Vùng Tây Nam bộ (còn gọi là vùng đồng bằng sông Cửu Long - ĐBSCL hay đồng bằng Nam bộ) là vùng cực Nam của Việt Nam, bao gồm 1 thành phố trực thuộc trung ương là Cần Thơ và 12 tỉnh: Long An, Tiền Giang, Bến Tre, Vĩnh Long, Trà Vinh, Hậu Giang, Sóc Trăng, Đồng Tháp, An Giang, Kiên Giang, Bạc Liêu và Cà Mau. Hệ thống ĐCT có vai trò như thế nào trong phát triển bền

vững vùng Tây Nam bộ? Những giải pháp cơ bản nào cần thực hiện nhằm khai thác hiệu quả hệ thống ĐCT ở vùng Tây Nam bộ trong thời gian tới? Nội dung bài viết sẽ phân nào giải đáp những câu hỏi này.

1. Nhu cầu giao thông vận tải ở Tây Nam bộ trong sự phát triển kinh tế vùng

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê (2017), dân số các tỉnh Tây Nam bộ ước tính khoảng 17.738 nghìn người. Tuy nhiên hiện nay tình trạng di cư ở đây đang diễn ra mạnh mẽ. Tất cả 13 tỉnh/thành Tây Nam bộ đều có tình trạng xuất cư. Trong đó, các tỉnh có tỷ suất xuất cư (di cư thuần âm) cao nhất là Cà Mau (-47,8‰), Hậu Giang (-46,6‰), An Giang (-42,8‰), Bạc Liêu (-42,2‰), Sóc Trăng (-41,5‰) (Tổng cục Thống kê, Quỹ Dân số Liên Hợp Quốc, 2016). Dân số các tỉnh vùng Tây Nam bộ có xu hướng

^(*) TS., Trường Đại học Luật Thành phố Hồ Chí Minh; Email: hvlong@hcmulaw.edu.vn

Bảng 1. Tổng sản phẩm, tăng trưởng của các tỉnh ĐBSCL

(Đơn vị: GRDP - Tỷ đồng; Tốc độ tăng trưởng GDP - %;
GRDP/người - nghìn đồng; Tính theo giá so sánh 2010)

Chỉ tiêu/Năm	2013	2014	2015	2016	2017
GRDP	429.727	461.118	494.115	528.324	561.639
Tăng trưởng	7,8	7,3	7,2	6,9	6,3
GRDP/người	28.530	31.276	33.502	35.926	38.260

Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê của các tỉnh/thành ĐBSCL giai đoạn 2010-2017.

Bảng 2. Phương tiện quy đổi đến năm 2020

STT	Các trục giao thông chính	Lưu lượng xe đến năm 2020
1	TP. HCM - Trung Lương	179.155
2	Trung Lương - Mỹ Thuận	57.640
3	Mỹ Thuận - Cần Thơ	32.304
4	Cần Thơ - Bạc Liêu	30.772
5	Châu Đốc - Cần Thơ	25.363
6	Hà Tiên - Rạch Giá	15.401
7	Rạch Giá - Bạc Liêu	12.948
8	Trung Lương - Bến Tre	18.948
9	Bến Tre - Trà Vinh	17.109
10	Trà Vinh - Sóc Trăng	7.818

Nguồn: Viện Quy hoạch xây dựng miền Nam, 2012.

dịch chuyển về Đông Nam bộ - vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

Mặc dù vậy, những năm qua, các tỉnh vùng Tây Nam bộ vẫn đạt mức tăng trưởng kinh tế cao. Tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) tăng đều qua các năm, từ 429.727 tỷ đồng năm 2013 lên 561.639 tỷ đồng năm 2017. GRDP bình quân đầu người cũng tăng đều qua các năm, từ 28.530 nghìn đồng năm 2013 lên 38.260 nghìn đồng năm 2017 (bảng 1).

Song song với tăng trưởng kinh tế là sự gia tăng của nhu cầu vận tải trong vùng. Theo dự báo của Viện Quy hoạch Xây dựng miền Nam (2012), lưu lượng xe trên các trục

giao thông chính ở vùng là khá lớn, đặc biệt là tuyến thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương, tiếp đến là tuyến Trung Lương - Mỹ Thuận (bảng 2). Nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa theo các tuyến chính đến năm 2020 và tầm nhìn 2030 cũng được dự báo ở mức cao đến năm 2020, có

tuyến tăng gấp nhiều lần đến năm 2030, như: nhu cầu vận tải hành khách tuyến Rạch Giá - Cà Mau, tuyến Cần Thơ - Vị Thanh; nhu cầu vận tải hàng hóa tuyến An Giang - Cà Mau, tuyến Hà Tiên - Rạch Giá,... (bảng 3).

Theo Quyết định số 11/2012/QĐ-TTg ngày 10/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch Phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030: Khối lượng vận tải hành khách vùng sẽ đạt 450 - 500 triệu lượt hành khách/năm với tốc độ tăng trưởng bình quân 5,1%/năm, trong đó năng lực thông qua các cảng hàng không - sân bay trong vùng khoảng 11,8 triệu hành khách năm 2020. Vận tải hành khách công cộng tại thành phố Cần Thơ đạt tỷ lệ từ 10 - 15% nhu cầu đi lại và tại các thành phố khác trong vùng đạt tỷ lệ từ 5% - 10% nhu cầu đi lại. Lượng hàng hóa đạt khoảng 100 - 110 triệu tấn/năm với tốc độ tăng trưởng bình quân 8,1%/năm, trong đó lượng hàng hóa thông qua các cảng biển đến năm 2020 khoảng 58,5 triệu tấn/năm.

Ngoài hệ thống giao thông đường bộ (đường ô tô), Tây Nam bộ còn phát triển hệ thống giao thông đường sắt, đường thủy và đường hàng không. Tuyến đường sắt Cần Thơ - Cà Mau sẽ được thực hiện ở giai đoạn sau năm 2030. Tổng số cảng, bến cảng thủy

Bảng 3: Khối lượng hành khách và hàng hóa đến năm 2020 và định hướng 2030

TT	Các trục giao thông chính	Khối lượng hành khách (hàng khách/ngày)		Khối lượng hàng hóa (tấn/ngày)	
		Năm 2020	Năm 2030	Năm 2020	Năm 2030
1	Hà Tiên - Rạch Giá	33.612	45.933	31.967	73.361
2	Rạch Giá - Cà Mau	17.710	62.567	18.365	41.590
3	An Giang - Cà Mau	8.925	55.196	541	2.230
4	Long Xuyên - Rạch Giá	29.703	25.889	27.547	62.385
5	Cần Thơ - Long Xuyên	71.099	49.544	71.096	77.713
6	Long Xuyên - Châu Đốc	17.390	39.587	12.639	27.830
7	Cần Thơ - Vị Thanh	6.341	46.894	1.830	2.283
8	Cần Thơ - Phụng Hiệp	26.085	53.286	15.601	24.856
9	Phụng Hiệp - Cà Mau	43.866	51.098	9.386	20.467

Nguồn: Viện Quy hoạch xây dựng miền Nam, 2012.

nội địa ở vùng là 4.702 (Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, 2015). Khu vực Tây Nam bộ còn có 4 cảng hàng không (Cần Thơ, Rạch Giá, Phú Quốc và Cà Mau).

2. Hệ thống đường cao tốc kết nối với Tây Nam bộ hiện nay và vai trò đối với sự phát triển bền vững vùng

Trên cơ sở dự báo nhu cầu vận tải, định hướng phát triển kinh tế - xã hội đất nước, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 về việc Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, trong đó ĐCT đặc biệt được chú trọng. Theo Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/03/2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc Phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030: hệ thống ĐCT Việt Nam sẽ gồm 21 tuyến với tổng chiều dài 6.411 km.

Trong hệ thống ĐCT ở Việt Nam, cao tốc Bắc - Nam phía Đông liên quan đến các tỉnh ĐBSCL gồm các tuyến ĐCT sau: Bến

Lức - Long Thành; thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương; Trung Lương - Mỹ Thuận; Mỹ Thuận - Cần Thơ; Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu; Cần Thơ - Cà Mau (bảng 4).

Cho đến nay, hệ thống ĐCT của Việt Nam đang trong quá trình xây dựng, hoàn thiện và từng bước đưa vào khai thác. Tuyến ĐCT có liên quan đến khu vực Tây Nam bộ mới hoàn thành và đưa vào khai thác từ năm

2010 là tuyến ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương. Do vậy chúng tôi nhìn nhận

Bảng 4: Quy hoạch đường bộ cao tốc phía Nam

TT	Tuyến cao tốc	Chiều dài (km)	Quy mô làn xe
<i>Cao tốc Bắc - Nam phía Đông</i>			
1	Bến Lức (Long An) - Long Thành (Đồng Nai)	58	6-8
2	TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương (Tiền Giang)	40	8
3	Trung Lương - Mỹ Thuận (Tiền Giang)	54	6
4	Mỹ Thuận (Tiền Giang) - Cần Thơ	38	6
<i>Cao tốc khu vực phía Nam</i>			
5	Châu Đốc (An Giang) - Cần Thơ - Sóc Trăng	200	4
6	Hà Tiên - Rạch Giá (Kiên Giang) - Bạc Liêu	225	4
7	Cần Thơ - Cà Mau	150	4

Nguồn: Tổng hợp từ Quy hoạch đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 theo Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/03/2016 của Thủ tướng Chính phủ.

đây là trường hợp điển hình để khảo sát thực tế và có những phân tích, đánh giá.

Hệ thống ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương có vai trò rất quan trọng trong phát triển bền vững vùng Tây Nam bộ, thể hiện ở các khía cạnh sau:

** Lĩnh vực kinh tế*

Giải quyết vấn đề lưu thông hàng hóa: Giá trị hàng hóa chịu tác động bởi các yếu tố như thời hạn sử dụng và việc thu hồi nhanh vốn do giá thành sản xuất, bên cạnh đó, hàng hóa được vận chuyển nhanh chóng do giao thông thuận tiện (sử dụng ĐCT) sẽ làm giảm thiểu rủi ro trong quá trình vận chuyển, đặc biệt là hàng đông lạnh và rau củ quả, đồng thời sẽ làm giảm tối đa chi phí vận chuyển.

Tiết kiệm thời gian di chuyển của hành khách: Trước khi có tuyến ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương, các phương tiện giao thông phần lớn đều phải sử dụng quốc lộ 1A (QL1A) để di chuyển từ thành phố Hồ Chí Minh đến các tỉnh Tây Nam bộ và ngược lại, bình quân phương tiện di chuyển trên QL1A đối với từng loại xe từ 74 phút đến 110 phút (trong điều kiện QL1A không bị kẹt xe). Tuy nhiên khi lưu thông trên tuyến ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương, thời gian được rút xuống từ 52 phút đến 72 phút cho từng loại phương tiện (Hoàng Văn Long, 2015). Như vậy, việc di chuyển trên ĐCT này so với QL1A (trên cùng một quãng đường) tùy từng loại phương tiện có thể giúp tiết kiệm được từ 22 đến 38 phút.

Mở rộng thị trường, kết nối, lan tỏa: Hệ thống giao thông thuận lợi góp phần khắc phục khoảng cách chênh lệch trong phát triển giữa các vùng miền. ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương rõ ràng tạo nên một huyết mạch kết nối giữa trung tâm kinh tế của miền Nam là thành phố Hồ Chí Minh

và phần còn lại của khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam là các tỉnh Tiền Giang, Cần Thơ, Vĩnh Long, v.v...

** Lĩnh vực xã hội*

Nếu trong lĩnh vực kinh tế, vai trò của ĐCT liên quan trực tiếp đến việc khai thác, thu lợi từ dự án ĐCT, chi phí vận tải hay đến những vấn đề vĩ mô hơn trong tăng trưởng kinh tế, thì các lợi ích xã hội thường khó định lượng và phân tích hơn. Tuy nhiên, điều này không có nghĩa là các giá trị xã hội của ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương không tồn tại. Ngược lại, các giá trị xã hội của ĐCT là rất đáng kể, ở đây chúng tôi sẽ đề cập những lợi ích xã hội của ĐCT Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương ở các khía cạnh: giảm thiểu ùn tắc, giảm tai nạn giao thông,...

Giảm thiểu ùn tắc: Trước khi ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương đưa vào khai thác, tình trạng ùn tắc giao thông thường xuyên diễn ra tại các vùng thị tứ, đặc biệt là huyện Bình Chánh (thành phố Hồ Chí Minh) và thành phố Tân An (Long An). ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương khi đưa vào khai thác đã góp phần trực tiếp vào việc giảm thiểu ùn tắc giao thông tại cửa ngõ phía Tây của thành phố Hồ Chí Minh và thành phố Tân An nhờ hệ thống nút giao.

Giảm tai nạn giao thông: Ngoài vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế-xã hội cho các địa phương và cả vùng, ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương còn góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông, một lượng lớn phương tiện trước đây lưu thông trên QL1A sẽ dịch chuyển sang lưu thông trên ĐCT này, từ đó làm giảm lưu lượng xe cho quốc lộ.

** Lĩnh vực môi trường*

Các phương tiện giao thông vận tải là một trong những tác nhân gây tác động

xấu đến môi trường xung và sức khỏe con người. Các tác nhân gây ô nhiễm chủ yếu của các phương tiện giao thông vận tải chủ yếu là tiếng ồn, khí thải từ đốt cháy nhiên liệu, bụi. Tiếng ồn là dạng ô nhiễm phổ biến ở các đô thị, trong các nguồn sinh ra tiếng ồn ở đô thị thì các phương tiện giao thông vận tải đóng vai trò chủ yếu với những yếu tố sau: tiếng ồn từ động cơ, ống xả; tiếng ồn từ rung động các bộ phận xe; tiếng ồn từ còi xe, phanh xe, tiếng ồn từ sự tương tác giữa lốp xe và mặt đường,... Bên cạnh đó, khi phương tiện lưu thông trên đường luôn tạo ra khói bụi, nhất là khi các loại phương tiện thắng (hãm phanh), lốp xe ma sát mạnh với mặt đường làm mòn đường, mòn lốp xe và tạo ra bụi đá, bụi cao su, bụi sợi. Các bộ phận ma sát của thắng (phanh) bị mòn cũng thải ra bụi kẽm, đồng, niken, crom, sắt và cadmi. Ngoài ra, nhiên liệu cháy không hết cũng thải ra bụi các bon.

Các tuyến ĐCT được xây dựng chủ yếu ở các khu vực vành đai, xa khu dân cư, các phương tiện lưu thông với tốc độ cao, ít chướng ngại vật sẽ hạn chế khói bụi, tiếng ồn... Vì vậy các tuyến ĐCT có thể góp phần hạn chế những tác động xấu đến môi trường hơn so với các tuyến đường bộ trước đây.

3. Một số đề xuất nhằm khai thác hiệu quả hệ thống đường cao tốc

Trên cơ sở xem xét hệ thống ĐCT kết nối Tây Nam bộ và vai trò của nó trong sự phát triển bền vững vùng hiện nay, chúng tôi đưa ra một số đề xuất sau nhằm khai thác hiệu quả hệ thống ĐCT vùng trong thời gian tới, đặc biệt tập trung vào hệ thống ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương.

*** Đảm bảo lợi ích kinh tế của nhà khai thác**

Các dự án ĐCT nói chung và dự án ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương nói riêng là những dự án có số vốn

đầu tư rất lớn, nếu xem ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương là một dự án kinh doanh thì mục đích quan trọng nhất và cụ thể nhất là khi đưa vào sử dụng sẽ thu lại được khoản đầu tư bỏ ra trong khoảng thời gian hợp lý. Từ góc độ này, chúng tôi cho rằng cần lưu ý các vấn đề sau:

Tối ưu hóa lưu lượng phương tiện giao thông: Hiện nay việc di chuyển từ thành phố Hồ Chí Minh đi các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long và ngược lại được thực hiện chủ yếu trên 2 tuyến đường là QL1A và ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương. Việc đầu tư mạnh vào tuyến ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương sẽ tối ưu hóa lưu lượng phương tiện giao thông theo tuyến này, từ đó giảm dần lưu lượng qua QL1A.

Tối ưu hóa doanh thu: Cho đến nay doanh thu của ĐCT chỉ duy nhất từ nguồn tiền bán vé, doanh thu của tuyến đường này là một tích số giữa lưu lượng xe nhân với giá vé xe (tùy theo từng loại xe). Do vậy, cần tính toán hợp lý vấn đề giá vé, bởi giá vé càng cao thì lưu lượng càng giảm và ngược lại giá vé càng giảm thì khả năng các phương tiện giao thông tham gia càng cao.

Tự động hóa quản lý ĐCT: Ứng dụng công nghệ thông tin và các hệ thống giao thông thông minh vào quản lý hệ thống ĐCT không những giúp giảm chi phí quản lý mà còn đảm bảo hơn về tính an toàn cũng như tiết kiệm thời gian. Đối với ĐCT có thể áp dụng một số hệ thống quản lý như: (1) *Hệ thống bán vé thông minh ITS* (Intelligent Transport System) - ứng dụng kỹ thuật công nghệ bao gồm các thiết bị cảm biến, điều khiển, điện tử, tin học và viễn thông trong lĩnh vực giao thông để điều hành và quản lý hệ thống giao thông vận tải; (2) *Hệ thống thu phí tự động ETC* (Electronic toll collection) - kết hợp với các

công nghệ thu phí truyền thống như nhận dạng biển số, nhận dạng phương tiện bằng laser, hệ thống phục vụ hậu kiểm bằng hình ảnh kết hợp với dữ liệu, đảm bảo thu phí tự động, chính xác, tin cậy và minh bạch; (3) *Hệ thống chiếu sáng tự động*; (4) *Hệ thống tận dụng năng lượng mặt trời trong chiếu sáng* (điện tái sinh).

** Đảm bảo vốn đầu tư*

Việc thực hiện chậm tiến độ so với kế hoạch ban đầu dẫn đến tình trạng đội vốn của các dự án nói riêng và đặc biệt là các dự án về giao thông vận tải. Bên cạnh các vấn đề về giải phóng mặt bằng (mà nguyên nhân là do cơ chế chính sách về đất đai, quy hoạch, bồi thường giải phóng mặt bằng không ổn định, thường xuyên thay đổi) thì một vấn đề vướng mắc khác là năng lực tài chính của các nhà đầu tư. Vốn ngân hàng đổ vào các dự án này chiếm từ 85% - 90% tổng mức đầu tư, trong khi năng lực tài chính của một số nhà đầu tư rất hạn chế (<http://www.tapchigiaothong.vn/cho-vay-hon-85-von-du-an-bot-cac-ngan-hang-gion-voi-rui-ro-d32168.html>).

Trước tình trạng này, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018 về Đầu tư theo hình thức đối tác công tư để thay thế Nghị định số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015. Theo đó, điều chỉnh quy định về tỷ lệ vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư trong dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP). Đối với dự án có tổng vốn đầu tư đến 1.500 tỷ đồng, tỷ lệ vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư không được thấp hơn 20% tổng vốn đầu tư (theo Nghị định số 15/2015/NĐ-CP là 15%). Như vậy, cần thẩm định tài chính nhà đầu tư một cách khoa học, khách quan và minh bạch nhằm chọn ra những nhà đầu tư đủ mạnh về tài chính, uy tín để thực hiện, hạn chế tình trạng chỉ định thầu.

** Tạo ra một hệ thống kết nối ĐCT và phát triển các dịch vụ hỗ trợ, đi kèm*

Tạo hệ thống kết nối: Mỗi dự án ĐCT cần được kết nối với các hệ thống ĐCT khác. Ví dụ tuyến ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương cần kết nối với các tuyến ĐCT: thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành (Đồng Nai) - Dầu Giây (Đồng Nai); thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Hóa (Long An); thành phố Hồ Chí Minh - Cần Đước (Long An); thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh; Bến Lức (Long An) - Long Thành (Đồng Nai). Việc xây dựng các hệ thống kết nối sẽ tạo thành mạng lưới cao tốc, làm nền tảng cho sự phát triển của khu vực và tối ưu hóa hiệu quả của ĐCT.

Đường dẫn vào và ra của ĐCT: Để kích thích sự phát triển của các vùng miền có ĐCT đi qua, cần xây dựng thêm các đường dẫn vào và ra trên trục ĐCT. Ngoài ra, cũng nên xem xét đến việc sử dụng một phần trong gần 40 km đường dẫn của ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương để nâng cấp lên thành ĐCT, kéo dài thêm tuyến đường, giảm thời gian lưu thông. Trên thực tế, cơ sở hạ tầng và chiều rộng của đoạn đường dẫn không khác biệt nhiều so với ĐCT, nên giải pháp này theo chúng tôi là khá khả thi.

Các dịch vụ đi kèm ĐCT: Ở một số quốc gia như Hàn Quốc, Nhật Bản, Pháp, Mỹ, hệ thống ĐCT đường dài thường đi kèm theo với hàng loạt các dịch vụ cho phương tiện cũng như hành khách tham gia giao thông. Ở Việt nam hiện nay, các dịch vụ đi kèm ĐCT chủ yếu ở hai đầu ĐCT hoặc dọc trên tuyến đường dẫn vào ĐCT, phần lớn do tư nhân đầu tư với chất lượng rất khó kiểm soát. Theo chúng tôi, các dịch vụ đi kèm ĐCT có thể là: (1) Các dịch vụ bảo dưỡng, kiểm tra chất lượng xe; (2) Các dịch vụ cứu hộ cứu nạn; (3) Các dịch vụ

hiên liệu (xăng, dầu, nhớt, nước...); (4) Các dịch vụ nghỉ ngơi, ăn uống. Các dịch vụ này cần được bố trí nhiều hơn và ở các vị trí phù hợp.

Tận dụng không gian giải tỏa: Hệ thống ĐCT đóng vai trò quan trọng và là đường huyết mạch từ thành phố Hồ Chí Minh đi đến các tỉnh miền Tây Nam bộ và ngược lại. Tuy nhiên, do nhu cầu đa dạng trong giao thông vận tải mà có thể trong tương lai gần hay xa hệ thống này không đáp ứng được đầy đủ nhu cầu phát triển, nhất là về lưu lượng và vận tải hạng siêu nặng. Vì vậy, các dự án xây dựng ĐCT cần tính toán tới lưu lượng và mức độ nhu cầu trong tương lai xa hơn □

Kết luận

Với những ưu thế về nông nghiệp, thủy sản và nguồn lao động dồi dào, Tây Nam bộ là vùng có nhiều tiềm năng phát triển. Hệ thống ĐCT có vai trò quan trọng đối với sự phát triển bền vững vùng Tây Nam bộ. Bởi vậy, xây dựng hệ thống ĐCT cần được coi là một trong những hướng chiến lược trong xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng của vùng.

ĐCT thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương là một trong những tuyến ĐCT huyết mạch của Tây Nam bộ. Tuyến ĐCT này nối liền và hệ thống ĐCT nối chung kết nối với vùng nếu được khai thác hiệu quả sẽ là một trong những yếu tố thúc đẩy mạnh mẽ sự phát triển bền vững vùng Tây Nam bộ trong thời gian tới □

Tài liệu tham khảo

1. Bộ Giao thông Vận tải (2013), *Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020 định hướng đến năm 2030*.
2. Bộ Xây dựng (2013), *Điều chỉnh quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long*

đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030.

3. Cho vay hơn 85% vốn các dự án BOT: Các ngân hàng "giỡn" với rủi ro?, <http://www.tapchigiaothong.vn/cho-vay-hon-85-von-du-an-bot-cac-ngan-hang-gion-voi-rui-ro-d32168.html>
4. Hoàng Văn Long (2015), *Lợi ích kinh tế - xã hội của việc khai thác đường cao tốc tại Việt Nam*, Luận án tiến sĩ Kinh tế học, Học viện Khoa học xã hội.
5. Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018 của Chính phủ về Đầu tư theo hình thức đối tác công tư.
6. Quyết định số 11/2012/QĐ-TTg ngày 10/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc Phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.
7. Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/03/2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc Phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến 2020, định hướng đến 2030.
8. Tổng cục Thống kê, Quỹ Dân số Liên Hợp Quốc (2016), *Điều tra dân số và nhà ở giữa kỳ 2014: Di cư và đô thị hóa ở Việt Nam*, Nxb. Thông tấn, Hà Nội.
9. Nguyễn Xuân Thành (2011), *Nghiên cứu tình huống đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây*, Chương trình giảng dạy kinh tế Fulbright, Trường Đại học kinh tế TP. Hồ Chí Minh.
10. Viện Quy hoạch xây dựng miền Nam (2012), *Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long đến 2020 và định hướng đến 2030*.