

GIẢI PHÁP KẾT NỐI HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ PHÁT TRIỂN KINH TẾ VÙNG TÂY NAM BỘ

HOÀNG VĂN LONG, NGUYỄN MINH DAT, LƯƠNG CÔNG NGUYỄN

Với diện tích khoảng 40 nghìn km², vùng Tây Nam Bộ gồm 13 tỉnh, thành phố, khoảng 20 triệu dân. Trong những năm gần đây, vùng Tây Nam Bộ có những đóng góp to lớn vào phát triển kinh tế đất nước, góp phần đưa Việt Nam vào một trong những nước xuất khẩu lương thực, thực phẩm đứng thứ 2 thế giới. Bên cạnh đó, giao thông đường bộ có một vai trò quan trọng và thiết yếu đối với kinh tế - xã hội. Bài viết này đánh giá về hệ thống giao thông đường bộ vùng Tây Nam Bộ, cung cấp nội dung về định hướng phát triển bền vững gắn với phát triển giao thông đường bộ, từ đó đưa ra những giải pháp phát triển bền vững kinh tế, gắn với phát triển hệ thống giao thông đường bộ của Vùng.

Từ khóa: Tây Nam Bộ, kinh tế Vùng, giao thông đường bộ, phát triển bền vững

SOLUTIONS TO LINKING THE ROAD TRANSPORT SYSTEM FOR THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE MEKONG DELTA REGION

Hoang Van Long, Nguyen Minh Dat, Luong Cong Nguyen

With an area of approximately 40,000 km², the Mekong Delta region includes 13 provinces and cities, with about 20 million people. In recent years, the Mekong Delta region has made significant contributions to the country's economic development, contributing to making Vietnam one of the top 2 rice and food exporters in the world. Besides, road transport plays an important and essential role for the economy and society. This article assesses the road transport system of the Mekong Delta region, provides content on sustainable development orientation associated with road transport development, from which, it proposes solutions for sustainable economic development, associated with the development of the road transport system of the region.

Keywords: Mekong Delta, regional economy, road transport, sustainable development

Ngày nhận bài: 13/01/2025

Ngày hoàn thiện biên tập: 3/02/2025

Ngày duyệt đăng: 10/02/2025

Đặt vấn đề

Vận tải đường bộ là một trong những yếu tố quan trọng trong phát triển kinh tế xã hội tại khu vực và quốc gia. Giao thông đường bộ là phương tiện chủ yếu để thực hiện các hoạt động di chuyển, thương mại, vận chuyển hàng hóa và dịch vụ.

Trong nhiều năm qua, bên cạnh hệ thống giao thông thủy, hàng không thì hệ thống giao thông đường bộ được sự quan tâm chú trọng phát triển kinh tế.

Với sự phát triển của hoạt động nâng cấp, cải tạo hệ thống giao thông đường bộ cũng như sự phát triển kinh tế tại khu vực hiện nay, vùng Tây Nam Bộ đã có những đóng góp to lớn vào kết quả phát triển kinh tế của Việt Nam trong lĩnh vực xuất khẩu lương thực, thực phẩm. Được điều chỉnh, quy hoạch, nâng cấp, xây mới theo cấu trúc bàn cơ, bao gồm nhiều quốc lộ đã và đang được đưa vào xây dựng, nâng cấp, khu vực Tây Nam Bộ có vị trí kết nối với vùng Đông Nam và Tây Nguyên nhằm xóa bỏ sự ngắt quãng, chia cắt và góp phần cải thiện năng lực kết nối của các vùng. Quyết định số 68/QĐ-TTg và Quyết định số 939/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ đã xác định khu vực đồng bằng Sông Cửu Long là vùng kinh tế trọng điểm, trung tâm sản xuất lúa gạo, nuôi trồng, đánh bắt và chế biến thủy sản. Do đó, việc cân nhắc hoạt động quy hoạch giao thông đường bộ vừa góp phần đảm bảo phát triển kinh tế, vừa thúc đẩy xã hội và gìn giữ môi trường lân cận là điều thiết yếu.

Thực trạng kết nối giao thông đường bộ vùng Tây Nam Bộ

Định hướng, chủ trương về phát triển hệ thống giao thông đường bộ

Nghị quyết số 01/NQ-CP ngày 05/01/2024 của Chính phủ về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu thực

hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và dự toán ngân sách nhà nước năm 2024, đề ra nhiệm vụ và giải pháp gồm “Đẩy mạnh xây dựng, phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng chiến lược đồng bộ, hiện đại, nhất là hệ thống đường cao tốc, cảng hàng không, bến cảng, hạ tầng đô thị, hạ tầng liên vùng, hạ tầng số, hạ tầng xã hội, y tế, giáo dục” và “Thúc đẩy phát triển liên kết vùng, Hội đồng vùng hoạt động có hiệu quả, thực hiện nghiêm quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh; đẩy nhanh tốc độ, nâng cao chất lượng đô thị hoá và kinh tế đô thị”. Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XIII đã khẳng định, xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại về cả mặt kinh tế và xã hội, ưu tiên phát triển một số công trình trọng điểm quốc gia về giao thông.

Có thể thấy, định hướng phát triển giao thông đường bộ của Nhà nước luôn được quan tâm, chú trọng nhưng không thể tách rời khỏi các vấn đề liên quan đến phát triển bền vững, đảm bảo hài hòa của các bên có liên quan.

Hạ tầng giao thông đường bộ vùng Tây Nam Bộ đóng vai trò thiết yếu trong việc kết nối các tỉnh nội vùng và liên vùng, tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Nhà nước cũng đã triển khai nhiều chính sách quy hoạch và đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ. Quyết định số 287/QĐ-TTg về quy hoạch tổng thể vùng Tây Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn 2050 nêu rõ, hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ bao gồm đường cao tốc, quốc lộ, đường ven biển và các tuyến liên tỉnh, mỗi thành phần đều có đặc điểm và vai trò riêng. Hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ vùng Tây Nam Bộ đã có những bước tiến quan trọng trong việc cải thiện kết nối nội vùng và liên vùng, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Tuy nhiên, khu vực này vẫn đối mặt với nhiều thách thức về chất lượng, tiến độ đầu tư, và tác động từ điều kiện tự nhiên. Các giải pháp quy hoạch đồng bộ, huy động nguồn vốn hiệu quả và ứng dụng công nghệ thông minh sẽ là chìa khóa để phát triển hệ thống giao thông bền vững trong tương lai.

Tầm quan trọng của kết nối hạ tầng giao thông đường bộ

Hạ tầng giao thông đường bộ có tầm quan trọng nhất định trong phát triển kinh tế, trong đó tác động mạnh mẽ đến hoạt động kinh doanh nông nghiệp và dịch vụ (Phí Vĩnh Tường và cộng sự, 2019) tại khu vực. Theo đó, việc phát triển hạ

tầng giao thông đường bộ tạo điều kiện cho sự phát triển kinh tế và cải thiện khả năng vận chuyển (Xu, Liu, 2021), trong đó, phát triển nhanh chóng tuyến đường cao tốc không chỉ giúp cho hoạt động vận chuyển, kinh tế vùng được phát triển mà còn giúp cho toàn bộ vùng lân cận cũng được cải thiện.

Kết nối hạ tầng giao thông đường bộ là yếu tố trọng yếu trong việc tạo ra một mạng lưới vận chuyển liên hoàn, hiệu quả. Việc tăng cường kết nối giao thông đường bộ tại vùng Tây Nam Bộ không chỉ là yêu cầu cấp bách mà còn là chiến lược để thúc đẩy phát triển kinh tế, giảm chi phí vận tải, nâng cao chất lượng cuộc sống và cải thiện môi trường sống cho người dân thông qua thực hiện các vai trò chiến lược như: Kết nối nội vùng khi các tuyến đường bộ đóng vai trò quan trọng trong vận chuyển nông sản, thủy sản từ các huyện, xã ra các khu công nghiệp và cảng biển; Kết nối với TP. Hồ Chí Minh, Đông Nam Bộ và quốc tế, qua đó thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu; Tác động đến chi phí vận chuyển và khả năng tiếp cận thị trường.

Thực trạng kết nối hạ tầng giao thông đường bộ các tỉnh, thành phố vùng Tây Nam Bộ

Hạ tầng giao thông đường bộ vùng Tây Nam Bộ giữ vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội, tạo động lực kết nối nội vùng và liên vùng, tuy nhiên, thực trạng kết nối hạ tầng giao thông vẫn còn nhiều hạn chế.

Thành tựu

Hạ tầng giao thông nói chung và hạ tầng giao thông đường bộ nói riêng của các tỉnh trong Vùng đã được nâng cấp và hoàn thiện, theo đó, nâng cấp hệ thống giao thông đường bộ giúp tăng cường liên kết của ngành, lĩnh vực kinh doanh trong và ngoài tỉnh cũng như khả năng kết nối với những cơ sở hạ tầng giao thông khác được tốt hơn. Hệ thống giao thông đường bộ nội vùng chủ yếu dựa trên hệ thống Quốc lộ và đường tỉnh tạo thành các trục dọc và trục ngang phân bố tương đối đều trên toàn vùng, cùng với hệ thống giao thông nội bộ các tỉnh và đường đô thị đã hình thành giúp cho hoạt động vận chuyển, di chuyển trở nên dễ dàng, thuận tiện, rút ngắn được thời gian nhất định,

Một số tỉnh có đường biên giới, có thể liên kết với tỉnh của quốc gia tiếp giáp, cấu trúc hạ tầng đường bộ hiện nay hỗ trợ cho hoạt động xuất nhập khẩu sang các nước lân cận được dễ dàng hơn, đảm bảo các tiêu chuẩn chất lượng



về sản phẩm.

Hạn chế

Cơ chế chính sách thường xuyên thay đổi, nhất là các văn bản quy phạm pháp luật về hướng dẫn quản lý đầu tư xây dựng dẫn đến các dự án phát triển đường bộ gặp nhiều khó khăn. Ngoài ra, hoạt động liên quan đến quy hoạch tổng thể và đền bù còn gặp nhiều khó khăn, dẫn đến hoạt động triển khai tổng thể bị chậm.

Nguồn vốn đầu tư phát triển hệ thống giao thông đường bộ hiện nay vẫn chưa đáp ứng được sự phát triển của nền kinh tế, trong đó, huy động nguồn lực xã hội để thực hiện dự án còn nhiều khó khăn. Thêm vào đó, tuyến đường bộ hiện nay do thiếu hụt nguồn vốn nên công tác bảo dưỡng, sửa chữa chưa đáp ứng đúng nhu cầu sử dụng, đặc biệt là hệ thống giao thông nông thôn, dẫn đến sự xuống cấp nhanh chóng của tuyến đường bộ.

Sự xuống cấp nhanh chóng của tuyến đường bộ trên địa bàn còn do sự ảnh hưởng của sự thay đổi khí hậu, dẫn đến khó khăn trong bảo dưỡng, sửa chữa cũng như triển khai dự án đường bộ, dẫn đến tình trạng đình hoãn, gián tiến độ. Ngoài ra, tác động của biến đổi khí hậu khiến cho tình trạng sụt lún diễn ra liên tục, ảnh hưởng đến kết cấu hạ tầng giao thông tại Tây Nam Bộ.

Thiếu đồng nhất trong quy hoạch đường bộ đang là một trong những hạn chế của khu vực Tây Nam Bộ khi tải trọng chưa đồng đều dẫn đến khả năng kết nối và rút ngắn thời gian di chuyển bị ảnh hưởng, đặc biệt với những phương tiện được sử dụng trong thương mại, vận chuyển hàng hóa

Đánh giá về các tồn tại

- Hạn chế trong quy hoạch: Các tuyến quốc lộ, cao tốc và hạ tầng giao thông đô thị trong vùng phát triển chậm so với cả nước. Quy hoạch hạ tầng giao thông còn manh mún, hệ thống giao thông chưa được đồng bộ với các loại hình vận tải khác (đường thủy, cảng biển). Mật độ cao tốc hiện tại chỉ đạt 0,16 km/km², thấp hơn nhiều so với trung bình cả nước.

- Nguồn vốn: Các dự án phụ thuộc nhiều vào ngân sách Nhà nước, trong khi nguồn vốn xã hội hóa chưa đủ mạnh. Các dự án trọng điểm gặp khó khăn về nguồn vốn, dẫn đến tiến độ chậm trễ và gặp khó khăn trong giải phóng mặt bằng.

- Chất lượng hạ tầng và năng lực đáp ứng: Nhiều tuyến đường xuống cấp, thiếu bảo trì thường xuyên. Vận tốc trung bình trên các tuyến

đường tại ĐBSCL chỉ đạt 37-49 km/h, thấp hơn nhiều so với các khu vực khác trong cả nước. Kết nối liên vùng yếu, đặc biệt trong việc liên kết giữa các trung tâm kinh tế.

- Biến đổi khí hậu: Tình trạng ngập lụt, nước biển dâng và sạt lở đất ảnh hưởng lớn đến tuổi thọ và chi phí duy tu các tuyến đường. Các tuyến ven sông, kênh rạch chịu áp lực lớn, đòi hỏi bảo trì, bảo dưỡng thường xuyên.

Dù đạt được những kết quả đáng ghi nhận, hạ tầng giao thông ĐBSCL còn yếu và thiếu tính liên kết vùng. Nhiều dự án hạ tầng quan trọng triển khai chậm, hệ thống giao thông đường bộ và thủy chưa được gắn kết chặt chẽ, làm giảm hiệu quả khai thác. Quy hoạch giao thông còn thiếu khả năng ứng phó với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

Hạ tầng giao thông đường bộ tại ĐBSCL, dù đã có những cải thiện, vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển của khu vực. Để khắc phục, cần tập trung đầu tư đồng bộ, tăng cường kết nối liên vùng, và ưu tiên hoàn thiện các dự án trọng điểm nhằm tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội bền vững.

Một số giải pháp đề xuất

Các tuyến đường cao tốc được coi là xương sống của hệ thống giao thông, có tác động mạnh mẽ đến phát triển kinh tế vùng. Việc xây dựng các tuyến cao tốc không chỉ kết nối các tỉnh thành trong khu vực mà còn tạo điều kiện thuận lợi cho vận chuyển hàng hóa và dịch vụ, giảm thiểu khoảng cách địa lý, thúc đẩy sự phát triển đồng bộ giữa các khu vực

Tăng cường kết nối vùng và liên vùng không chỉ là một mục tiêu kinh tế mà còn là yêu cầu cần thiết để phát triển bền vững. Các tỉnh trong khu vực cần phối hợp để tạo ra một không gian kinh tế thống nhất, giúp tối ưu hóa tiềm năng từng địa phương và nâng cao năng lực cạnh tranh của toàn vùng. Ngoài ra, hành lang vận tải đường bộ không chỉ tạo ra các tuyến giao thông huyết mạch mà còn thúc đẩy phát triển các khu công nghiệp và khu đô thị mới. Việc hình thành các hành lang vận tải sẽ giúp giảm chi phí vận chuyển, tạo điều kiện thuận lợi cho sản xuất và tiêu thụ hàng hóa. Thêm vào đó, kết nối với hành lang kinh tế khi các tuyến giao thông được đồng bộ với các khu kinh tế, khu công nghiệp, sẽ tạo ra chuỗi giá trị gia tăng cao. Đồng thời, các hành lang kinh tế và vận tải cần kết nối chặt chẽ để tạo ra cơ hội thu hút đầu tư, phát triển bền vững và cải thiện chất lượng cuộc sống

của người dân.

Với địa hình đặc thù, việc kết nối các phương thức vận tải như đường bộ, đường thủy, đường sắt và đường hàng không trong một chuỗi cung ứng là một giải pháp quan trọng để tối ưu hóa quá trình vận chuyển, giảm chi phí và tăng năng lực cạnh tranh. Các phương thức vận tải cần được kết hợp linh hoạt, giúp tối ưu hóa vận chuyển và giảm thiểu ùn tắc giao thông. Vận tải đường bộ cần kết nối tốt với các phương thức vận tải khác như đường thủy, hàng không và đường sắt để tạo ra mạng lưới vận tải hiệu quả. Các địa phương cần tăng cường hợp tác và kêu gọi đầu tư để mở rộng, nâng cấp các tuyến đường quốc lộ và tỉnh lộ, phát triển các cảng sông, cảng biển hiện đại và sân bay, đồng thời kết nối các trung tâm logistics, nâng cao năng lực vận tải của khu vực.

Giao thông đô thị là yếu tố quan trọng để giảm ùn tắc và ô nhiễm, đồng thời thúc đẩy phát triển KTXH. Việc phát triển giao thông đô thị ở Tây Nam Bộ không chỉ giúp cải thiện chất lượng sống mà còn tạo điều kiện cho sự phát triển của các khu vực nông thôn. Tăng cường đầu tư vào hệ thống xe buýt, tàu điện, đường sắt đô thị và các phương tiện công cộng hiện đại, phục vụ nhu cầu di chuyển của người dân. Các đô thị cần được quy hoạch hợp lý, phân vùng chức năng rõ ràng, xây dựng các đô thị vệ tinh để giảm tải cho các trung tâm đô thị lớn. Đồng thời, phát triển các khu đô thị mới với hệ thống giao thông hiện đại và đồng bộ.

Việc ứng dụng công nghệ trong quản lý giao thông vận tải là một xu hướng tất yếu, giúp tối ưu hóa hệ thống giao thông và nâng cao hiệu quả vận hành. Sử dụng công nghệ thông tin để quản lý giao thông, bao gồm hệ thống giám sát giao thông, quản lý tín hiệu và thu phí. Việc ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) và Internet vạn vật (IoT) giúp theo dõi tình hình giao thông, dự báo ùn tắc và điều chỉnh tín hiệu giao thông linh hoạt.

Việc nâng cấp hạ tầng giao thông và phát triển hệ thống kết nối vùng Tây Nam Bộ là nhiệm vụ cấp bách, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Các giải pháp như xây dựng đường cao tốc, kết nối vùng, gia tăng kết nối phương thức vận tải, phát triển giao thông đô thị và ứng dụng công nghệ quản lý giao thông sẽ giúp tạo ra một hệ thống giao thông đồng bộ, hiện đại, giảm chi phí vận chuyển và thúc đẩy phát triển bền vững.

Kết luận

Thời gian qua, giao thông đường bộ Tây Nam

Bộ đã có những thành tựu nhất định, đóng góp phần không nhỏ trong quá trình phát triển kinh tế của khu vực. Ngoài ra, sự quan tâm chú trọng của Nhà nước trong phát triển kinh tế xã hội gắn liền với phát triển hệ thống giao thông giúp cho Khu vực có nhiều cơ hội phát triển và nâng cấp hệ thống trong thời gian sắp tới. Tuy vậy, hệ thống giao thông đường bộ tại khu vực Tây Nam Bộ vẫn còn nhiều hạn chế nhất định mang tính chủ quan và khách quan. Các giải pháp nhằm phát triển hệ thống giao thông đường bộ cần được cân nhắc, chú trọng và triển khai có lộ trình, kế hoạch, đảm bảo tận dụng tốt nguồn kinh phí của nhà nước và hạn chế ảnh hưởng đến hoạt động kinh tế - xã hội tại khu vực.

Tài liệu tham khảo:

1. Nghị Quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng;
2. Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28/02/2022 về phê duyệt quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021- 2030, tầm nhìn đến 2050;
3. 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;
4. 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;
5. Hult.A, Bradley.K, (2017), "Planning for Sharing – Providing Infrastructure for Citizens to be Makers and Sharers," *Planning Theory & Practice*, Taylor & Francis Journals, vol. 18(4), pages 597-615, DOI: 10.1080/14649357.2017.1321776;
6. Khisty.C.J, 2010, *Citizen involvement in the transportation planning process: What is and what ought to be*, *Journal of Advanced Transportation*, Vol 34, Issue 1, 125-142, <https://doi.org/10.1002/atr.5670340107>;
7. Legacy.C, Curtis.C, Scheurer.J, (2017), *Planning transport infrastructure: examining the politics of transport planning in Melbourne, Sydney and Perth*. *Urban Policy and Research*, 35(1), 44–60. <https://doi.org/10.1080/08111146.2016.1272448>;
8. Phi Vinh Tuong, Dang Thai Binh, Nguyen Dinh Hoa, (2019), *Impact of transport infrastructure on firm performance: case study of Cuu long delta area, Vietnam*, Vol 17, Issue 2, 51-62, [http://dx.doi.org/10.21511/ppm.17\(2\).2019.04](http://dx.doi.org/10.21511/ppm.17(2).2019.04);
9. Xu.X, Liu.C, (2021), *Research on the Impact of Expressway on the County Economy Based on a Spatial DID Model: The Case of Three Provinces of China*, *Mathematical problems in Engineering*, Vol 2021, Issue 1, 1-13, <https://doi.org/10.1155/2021/4028236>.

Thông tin tác giả:

TS. Hoàng Văn Long, Nguyễn Minh Đạt, Lương Công Nguyên
Khoa Quản trị - Trường Đại học Luật TP. Hồ Chí Minh
Email: hvlong@hcmulaw.edu.vn