BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC SƯ PHẠM HÀ NỘI

NGUYỄN THỊ NGỌC

NGHIÊN CỨU GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ TỈNH THANH HÓA DƯỚI GÓC ĐỘ ĐỊA LÝ KINH TẾ - XÃ HỘI

Chuyên ngành: Địa lí học
Mã số: 9.31.05.01

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ ĐỊA LÍ

HÀ NỘI - 2019

CÔNG TRÌNH ĐƯỢC HOÀN THÀNH
TẠI TRƯỜNG ĐẠI HỌC HỌC SƯ PHẠM HÀ NỘI

Người hướng dẫn khoa học: **1. PGS. TS. NGUYỄN THỊ SƠN**
2. PGS.TS. LÊ VĂN TRƯỞNG

Phản biện 1: GS.TSKH Phạm Hoàng Hải

Cơ quan công tác: Viện Địa lý

Phản biện 2: GS.TS Đỗ Thị Minh Đức

Cơ quan công tác: Trường ĐHSP Hà Nội

Phản biện 3: PGS.TS Hoàng Phúc Lâm

Cơ quan công tác: Học viện CTQG HCM

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án cấp Trường họp tại: Phòng Bảo vệ luận án, Thư viện Trường ĐHSP Hà Nội

Vào hồi: ….. giờ ……, ngày …. tháng …. năm 201…

Có thể tìm hiểu luận án tại:

- Thư viện Quốc gia Việt Nam
- Thư viện Trường Đại học Sư phạm Hà Nội
- Thư viện Khoa Địa lý, trường Đại học Sư phạm Hà Nội

MỞ ĐẦU

1. Lí do chọn đề tài

- Giao thông vận tải (GTVT) và GTVT đường bộ là ngành kinh tế đặc biệt và quan trọng, có vai trò thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội (KT - XH).

- Thanh Hóa là tỉnh đất rộng, người đông, nền kinh tế đang trên đà phát triển. Vì thế, GTVT đường bộ càng có vị thế và tầm quan trọng hơn bao giờ hết.

- Những năm gần đây, ngành GTVT đường bộ ở Thanh Hóa đã có sự phát triển cả về số lượng và chất lượng; Tuy nhiên, vẫn còn nhiều hạn chế (phân bố mạng lưới giao thông chưa cân đối; khai thác một số tuyến giao thông và hệ thống bến xe chưa hiệu quả; tình trạng ách tắc giao thông vẫn thường xảy ra, ….

- Làm thế nào để Thanh Hóa khai thác có hiệu quả các lợi thế so sánh để GTVT đường bộ của tỉnh thực sự là ngành đỡ đầu cho KT - XH? Thực trạng phát triển GTVT đường bộ đã tương xứng với tiềm năng?... là những câu hỏi đặt ra đối với lĩnh vực nghiên cứu của đề tài.

2. Mục tiêu, nhiệm vụ nghiên cứu

***2.1. Mục tiêu*:** Vận dụng cơ sở lí luận đánh giá các nhân tố ảnh hưởng phân tích thực trạng GTVT đường bộ tỉnh Thanh Hóa. Trên cơ sở đó đề xuất giải pháp và khuyến nghị phát triển GTVT đường bộ của tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030.

2.2. Nhiệm vụ

- Tổng quan có chọn lọc cơ sở lí luận về GTVT và GTVT đường bộ
- Đánh giá các nhân tố ảnh hưởng tới GTVT đường bộ tỉnh Thanh Hóa.
- Phân tích thực trạng GTVT đường bộ tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2010 – 2016 dưới góc độ địa lí KT - XH.
- Đề xuất và khuyến nghị những giải pháp phát triển GTVT đường bộ tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030.

3. Phạm vi nghiên cứu

***3.1. Về nội dung*:**

- CSHT GTVT đường bộ: nghiên cứu về mạng lưới đường và hệ thống cầu đường bộ (trong đó, mạng lưới đường gồm: tổng chiều dài, mật độ, chất lượng đường, hình thái mạng lưới đường, sự phân hóa mạng lưới đường).
- Hoạt động vận tải đường bộ: nghiên cứu các phương tiện vận tải (gồm: các phương tiện vận tải hàng hóa và hành khách; lưu lượng xe tham gia giao thông, kết quả hoạt động vận tải (khối lượng vận chuyển, khối lượng luân chuyển, cự li vận chuyển trung bình và doanh thu vận tải), tính nhịp điệu trong hoạt động vận tải, dịch vụ vận tải và logistics.
- Các hình thức tổ chức lãnh thổ GTVT đường bộ, gồm: bến xe, đầu mối giao thông và các tuyến vận tải.

***3.2. Về không gian**:* Luận án nghiên cứu trên địa bàn 24 huyện, hai thành phố và một thị xã của tỉnh Thanh Hóa đồng thời đặt GTVT đường bộ của Thanh Hóa trong mối quan hệ với các tỉnh vùng BTB và cả nước.

3.3. Về thời gian:

Luận án sử dụng nguồn số liệu chủ yếu từ năm 2010 - 2016, định hướng đến 2030.

4. Quan điểm và phương pháp nghiên cứu

4.1. Quan điểm nghiên cứu

Đề tài sử dụng những quan điểm: Quan điểm hệ thống; Quan điểm tổng hợp lãnh thổ; Quan điểm lịch sử - viễn cảnh; Quan điểm phát triển bền vững.

4.2. Phương pháp nghiên cứu

Đề tài sử dụng những phương pháp: Phương pháp thu thập, xử lí số liệu, tài liệu; Phương pháp xử lí thống kê; Phương pháp bản đồ và hệ thống thông tin địa lý (GIS); Phương pháp phỏng vấn; Phương pháp khảo sát thực địa; Phương pháp chuyên gia; Phương pháp dự báo.

5. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài

5.1. Về khoa học

- Tổng quan có chọn lọc những công trình nghiên cứu trong và ngoài nước về GTVT và GTVT đường bộ, làm cơ sở vận dụng cho hướng nghiên cứu của đề tài.

- Đúc kết, kế thừa, cập nhật, làm sáng tỏ những vấn đề lí luận về GTVT và GTVT đường bộ để áp dụng vào nghiên cứu thực tiễn.

- Xác định hệ thống tiêu chí đánh giá GTVT đường bộ cấp tỉnh, vận dụng cho địa bàn nghiên cứu của luận án.

5.2. Về thực tiễn

- Đánh giá được những thế mạnh và hạn chế của các nhân tố ảnh hưởng tới sự phát triển và phân bố GTVT đường bộ tỉnh Thanh Hóa.

- Phân tích được thực trạng phát triển và phân bố GTVT đường bộ tỉnh Thanh Hoá giai đoạn 2010 – 2016.

- Đề xuất một số giải pháp và các khuyến nghị cải thiện hệ thống GTVT đường bộ tỉnh Thanh Hóa nhằm đạt hiệu quả cao về KT - XH và môi trường đến năm 2030.

- Luận án có thể là tài liệu tham khảo hữu ích cho sở GTVT Thanh Hóa và các cơ quan chức năng của tỉnh .

***6. Cấu trúc luận án*:** Luận án bao gồm 3 phần: phần mở đầu, phần nội dung và phần kết luận

Trong phần nội dung gồm có 4 chương:

+ Chương 1. Cơ sở khoa học về giao thông vận tải đường bộ

+ Chương 2. Các nhân tố ảnh hưởng tới sự phát triển và phân bố giao thông vận tải đường bộ tỉnh Thanh Hóa

+ Chương 3. Thực trạng giao thông vận tải đường bộ tỉnh Thanh Hoá

+ Chương 4. Giải pháp và khuyến nghị phát triển giao thông vận tải đường bộ tỉnh Thanh Hoá đến năm 2030.

CHƯƠNG 1. CƠ SỞ KHOA HỌC VỀ GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ

(Chương 1 gồm 39 trang, 1 bảng số liệu)

1.1. Tổng quan các công trình nghiên cứu về giao thông vận tải đường bộ.

1.1.1. Các nghiên cứu trên thế giới

- *GTVT đường bộ là một phân ngành trong nhóm ngành dịch vụ*: tiêu biểu có nghiên cứu I.Tarski (1985), WTO (2009)... Với các nghiên cứu này, GTVT đường bộ là một phân ngành trong nhóm ngành dịch vụ. Vì vậy, GTVT đường bộ sẽ có những đặc điểm của một ngành dịch vụ.

- *Sự chuyên chở là sản phẩm đặc thù của ngành:* điển hình của hướng nghiên cứu này là các tác giả: M.X.Rôzin (1981), Jean-Paul Rodrigue (2009), Susan Hanson và Genevieve Giuliano (2004), Jonathan Cowie (2010)... Ở đây, các tác giả cho rằng GTVT đường bộ chỉ tồn tại khi nó di chuyển người và hàng hóa và các thông tin xung quanh. Nếu không thì nó không có mục đích. Vì vậy, khi nền KT - XH càng phát triển thì sự tiến bộ của GTVT đường bộ càng được coi trọng hơn bao giờ hết để đáp ứng tốt nhất cho nhu cầu.

- *Nghiên cứu về sự phân bố và tính kết nối của GTVT đường bộ có các tác giả* M.X.Rôzin (1981), Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois và Brian Slack (2009), I.Tarski (1985), David J. Keeling (2007),... đã cho thấy hệ thống giao thông thường được đại diện bằng cách sử dụng mạng như là cấu trúc và dòng chảy của nó, trong đó có các nút, các đầu mối giao thông. Theo đó, sự phân bố của mạng lưới GTVT đường bộ là rất đặc thù, sự đặc thù này được thiết lập bởi kết quả của các chiến lược phát triển kinh tế của các lãnh thổ.

- *Sự phát triển và phân bố của GTVT đường bộ chịu ảnh hưởng mạnh mẽ từ các yếu tố tự nhiên và KT - XH:* hầu hết các nghiên cứu về GTVT đường bộ đều khẳng định sự hình

thành và phát triển của nó chịu ảnh hưởng mạnh mẽ từ các yếu tố tự nhiên (địa chất, địa hình, khí hậu, thủy văn...) và các yếu tố KT - XH (dân cư, lao động, sự phát triển và phân bố các ngành kinh tế, chính sách, thị trường, nguồn vốn, khoa học kỹ thuật...). Có thể tìm thấy rõ nét tại các nghiên cứu của Jean-Paul Rodrigue và Claude Comtois (2009), Abamson L.W.et al (1996), Amar S.et al (1991), Bell F.G (1995), Christina Malmberg Calvo, John E (1976), Woods Kenneth (1970), David A (2004)...

- *Trong các nghiên cứu về mối quan hệ giữa GTVT đường bộ và KT - XH của* Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois và Brian Slack (2009), I.Tarski (1985), Hans A. Adler (1987), Christina Malmberg Calvo, Jonathan- Cowie (2010)... cho thấy: GTVT có mặt khắp nơi trong suốt chuỗi sản xuất, ở tất cả các quy mô địa lý và là thành phần không thể thiếu của chu kỳ sản xuất - tiêu thụ; ngược lại, sự phát triển của GTVT sẽ là "bà đỡ", là sự khởi đầu cho sự phát triển các ngành kinh tế và góp phần trong việc thúc đẩy các vấn đề xã hội.

1.1.2. Các nghiên cứu ở Việt Nam

- *Dưới góc độ nghiên cứu GTVT đường bộ là một phân ngành trong nhóm ngành dịch vụ*: tiêu biểu có các nhà địa lý kinh tế như: Lê Thông và Nguyễn Minh Tuệ (2011), Nguyễn Viết Thịnh và Đỗ Thị Minh Đức (2003). Ngoài ra, trong VSIC (2007) cũng chỉ rõ vận tải kho bãi là một trong 21 ngành kinh tế cấp 1, trong đó vận tải đường sắt, đường bộ và vận tải đường ống thuộc nhóm ngành kinh tế cấp 2 và vận tải đường bộ thuộc phân ngành ngành kinh tế cấp 3 của hệ thống

- *Sự phân bố của GTVT đường bộ được đề cập đến trong các nghiên cứu của* Lê Thông và Nguyễn Minh Tuệ (2011), Nguyễn Viết Thịnh và Đỗ Thị Minh Đức (2013), Nguyễn Ngọc Đông (2012)... Theo Lê Thông, Nguyễn Minh Tuệ mạng lưới đường bộ phân bố rất đặc thù với các tuyến, nút và đầu mối.

- Nghiên cứu *các nhân tố tác động đến ngành GTVT đường bộ* tiêu biểu có Nguyễn Xuân Trục (1998), Nguyễn Xuân Vinh (2006), Đỗ Bá Chương (2000), Pierre Lareal (1998), Khuất Việt Hùng (2010) và các quy hoạch, chiến lược phát triển giao thông đường bộ của Bộ GTVT và các Sở GTVT.

- *Về mối quan hệ giữa GTVT đường bộ và KT - XH có thể kể đến các nghiên cứu của các* tác giả Phạm Ngọc Côn (1999), Nguyễn Quang Vinh (1988), Lò Văn Long (1996). Trong đó GTVT là tiền đề mọi hoạt động phát triển KT - XH, ngược lại, khi KT - XH phát triển sẽ kéo theo sự phát triển của GTVT.

1.1.3. Các nghiên cứu về GTVT đường bộ tại Thanh Hóa:

Có nhiều công trình nghiên cứu về GTVT đường bộ tỉnh Thanh Hóa như: *"Địa lí các tỉnh và thành phố Việt Nam*" (tập 3) do Lê Thông chủ biên (2004), "*Địa chí Thanh Hoá*" (tập 3) của Ủy ban nhân dân (UBND) tỉnh Thanh Hóa (2005), các quy hoạch, đề án, chiến lược phát triển GTVT của UBND tỉnh, Sở GTVT tỉnh Thanh Hóa. Ngoài ra với "*Nghiên cứu sự phát triển các khu công nghiệp ở vùng Bắc trung Bộ*" (2015) Lê Thị Lệ cho thấy GTVT đường bộ ở Thanh Hóa là nền tảng cho việc hình thành các khu công nghiệp (KCN) và tạo nên một thể tổng hợp lãnh thổ công nghiệp có cấu trúc chặt chẽ, hợp lí; Đào Thanh Xuân (2017) trong luận án "*Nghiên cứu chuyển đổi cơ cấu cây trồng ở tỉnh Thanh Hóa*" đã chỉ ra vai trò của GTVT đường bộ tỉnh Thanh Hóa đối với việc phát triển nông nghiệp trên địa bàn.

1.2. Cơ sở lí luận và thực tiễn về GTVT và GTVT đường bộ

1.2.1. Cơ sở lí luận

1.2.1.1. Các khái niệm

- *Giao thông vận tải* là sự vận chuyển hàng hóa, người và thông tin qua các liên kết trong không gian và tạo thành hệ thống không gian đa chiều, phức tạp, gắn bó chặt chẽ với cách con người tương tác qua các chính sách, ý thức hệ và xã hội.

- *Giao thông vận tải đường bộ* là hoạt động sử dụng phương tiện vận tải đường bộ để vận chuyển người, hàng hóa từ nơi này sang nơi khác bằng đường bộ bởi hệ thống mạng lưới đường bộ được kết nối với nhau thành các tuyến vận tải, các hành lang vận tải; các nút

giao thông và sự hình thành các đầu mối giao thông (ĐMGT) thuộc các bậc khác nhau với vùng hậu phương của các đầu mối; Sản phẩm của ngành GTVT đường bộ là giá trị của sự vận chuyển từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ bằng đường bộ.

- *Các khái niệm liên quan đến hoạt động vận tải đường bộ:*:

Khối lượng vận chuyển: là khối lượng hàng hóa hoặc hành khách do ngành GTVT đã vận chuyển được, không phân biệt độ dài quãng đường vận chuyển.

Khối lượng luân chuyển: là khối lượng hàng hóa hay hành khách được vận chuyển tính theo chiều dài của quãng đường vận chuyển.

Cự li vận chuyển trung bình: là quãng đường thực tế đã vận chuyển hàng hóa từ nơi đi đến nơi nhận, hoặc hành khách từ nơi đi đến nơi đến.

Doanh thu vận tải đường bộ: là số tiền thu được của cơ sở kinh doanh sau khi thực hiện dịch vụ phục vụ di chuyển của hành khách hoặc hàng hóa trên các phương tiện vận chuyển bằng đường bộ.

- *Lưu lượng xe tham gia giao thông đường bộ*: Theo Phan Cao Thọ: "là số lượng phương tiện chạy qua một mặt cắt ngang của một tuyến đường trong một khoảng thời gian xác định"

- *Dịch vụ vận tải đường bộ* là sự di chuyển vị trí của hành khách và hàng hóa trong không gian bằng đường bộ thỏa mãn đồng thời hai tính chất: là một hoạt động sản xuất phi vật chất và là một hoạt động kinh tế độc lập.

- *Cơ sở hạ tầng (CSHT) đường bộ* là tổ hợp các công trình vật chất kỹ thuật, các công trình kiến trúc và các phương tiện về tổ chức CSHT mang tính nền móng cho hoạt động và sự phát triển của GTVT đường bộ, gồm: hệ thống các mạng lưới đường bộ, hệ thống cầu đường bộ cùng những cơ sở vật chất khác phục vụ cho việc vận chuyển trên bộ như: bến bãi đỗ xe, biển báo giao thông, đèn đường chiếu sáng...

- *Logistics* trong GTVT là chuỗi liên tục các hoạt động cung ứng của nhà cung cấp dịch vụ, luật và các quy định, khách hàng và sản phẩm, hoạt động vận tải và lưu kho... có quan hệ mật thiết với nhau theo một hệ thống.

1.2.12. Vị trí ngành GTVTi đường bộ trong hệ thống GTVT

- Dưới góc độ phân ngành kinh tế: GTVT đường bộ là một bộ phận, một phân ngành trong hệ thống GTVT.

- Dưới góc độ vai trò: GTVT đường bộ chiếm vị trí quan trọng, chủ đạo trong ngành GTVT.

1.2.23. Vai trò của GTVT và GTVT đường bộ

a. Đối với kinh tế

- Góp phần thúc đẩy tăng trưởng GRDP: ngành GTVT tạo ra khả năng sử dụng các sản phẩm xã hội, bằng cách đưa ra các sản phẩm đó từ nơi sản xuất đến nơi tiêu dùng, làm cho giá trị của sản phẩm được tăng lên. Chính vì vậy sẽ góp phần tăng trưởng GRDP.

- Góp phần thúc đẩy sự phát triển các ngành kinh tế

+ Đối với công nghiệp: GTVT đường bộ là một trong những yếu tố quan trọng quyết định đến sự hoạt động của ngành công nghiệp, là nền tảng cho việc hình thành các KCN và tạo nên một thể tổng hợp lãnh thổ công nghiệp có cấu trúc chặt chẽ, hợp lí và hiệu quả.

+ Đối với nông nghiệp: Sự phát triển GTVT đường bộ tác động mạnh mẽ đến quá trình thâm canh và chuyên môn hoá trong nông nghiệp.

+ Đối với du lịch - dịch vụ:

Sự đóng góp của ngành GTVT đường bộ cho du lịch thể hiện qua việc: 1) mở rộng mạng lưới đường bộ sẽ tăng cường tính kết nối giữa các điểm du lịch, cơ sở hình thành các tour du lịch; 2) nâng cấp hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ sẽ góp phần nâng cao chất lượng phục vụ khách du lịch; 3) việc kết nối giữa GTVT đường bộ với các loại hình giao thông khác sẽ đảm bảo cho việc mở rộng thị trường của ngành du lịch; 4) Hệ thống mạng lưới và phương tiện vận tải đường bộ hiện đại góp phần phục vụ tốt việc đi lại, vận chuyển của các dòng khách du lịch.

Ở các TP lớn, hầu hết các nhu cầu tiêu dùng của dân cư là do mạng lưới thương mại cung cấp, do vậy vấn đề chuyên chở hàng hoá phục vụ sinh hoạt của GTVT đường bộ càng quan trọng.

- GTVT đường bộ góp phần chuyển dịch cơ cấu ngành kinh tế: mạng lưới GTVT đường bộ phát triển ảnh hưởng mạnh đến việc diện tích đất nông nghiệp bị thu hẹp, quá trình CNH -HĐH và đô thị hóa tăng nhanh. Theo đó là sự phát triển mạnh của các ngành nghề phi nông nghiệp

- GTVT đường bộ ảnh hưởng trực tiếp đến các hoạt động kinh tế của người dân như: nghề nghiệp, thu nhập, chi tiêu, khả năng đáp ứng của thị trường,... Đặc biệt đối với các hộ kinh doanh, sự ảnh hưởng của hệ thống GTVT đường bộ đối với việc kinh doanh của họ là rất lớn

b. Đối với xã hội

- GTVT đường bộ tạo thuận lợi cho dân cư vùng nông thôn và vùng sâu tiếp cận với các dịch vụ xã hội: y tế, văn hóa, giáo dục...

- GTVT đường bộ góp phần giải quyết việc làm, xóa đói giảm nghèo.

c. Đối với môi trường

- Các qui hoạch giao thông vận tải đường được triển khai góp phần cho lưu thông công cộng diễn ra bình thường, thông suốt, tác động tốt đến môi trường

- Các loại hình vận tải công cộng (xe buýt) phát triển góp phần giảm bớt sự tham gia của các phương tiện giao thông cá nhân, góp phần làm giảm lượng khí thải, tiếng ồn…cho môi trường.

Tuy nhiên, sự phát triển của GTVT đường bộ cũng đem đến nhiều bất cập như: đầu tư vốn lớn, tiêu thụ nhiều nhiên liệu, diện tích đất nông nghiệp bị co lại, nhiều người dân phải đứng trước những áp lực như: mất phương tiện sản xuất, mất nhà ở, phải tiếp cận với môi trường mới, không tìm được việc làm phù hợp. Đặc biệt, hoạt động GTVT là một trong những yếu tố chi phối đứng đằng sau phát thải của hầu hết các chất gây ô nhiễm đến môi trường.

1.2.1.4. Đặc điểm GTVT đường bộ:

Ngoài những đặc điểm chung của ngành GTVT, GTVT đường bộ còn có những đặc điểm riêng:

- Khối lượng vận chuyển lớn và đa dạng.
- Thực hiện quá trình vận tải trên những quảng đường ngắn.
- Khối lượng luân chuyển không cao.
- Tính trung chuyển cao nên vận tải đường bộ thường có sự kết nối mạnh mẽ với các loại hình vận tải khác.
- Việc đầu tư để xây dưng các tuyến đường bộ dễ dàng và rẻ hơn so với nhiều loại hình GTVT khác.

1.2.1.5. Các nhân tố ảnh hưởng tới GTVT đường bộ

a. Vị trí địa lý và hình dạng lãnh thổ: ảnh hưởng đến sự hình thành mạng lưới đường bộ

b. Các nhân tố tự nhiên

- Địa chất - địa hình: quy định sự phân bố mạng lưới đường bộ.
- Khí hậu*:* ảnh hưởng đến hoạt động vận tải.
- Thủy văn: ảnh hưởng đến việc xây dựng các cầu đường bộ.
- Địa chất: ảnh hưởng đến việc xây dựng các tuyến đường.
- Tài nguyên biển: ảnh hưởng đến tính kết nối, khả năng kết nối.
- Khoáng sản: là nguồn nguyên liệu chủ đạo để xây dựng, nâng cấp các công trình GTVT.

c. Các nhân tố kinh tế xã hội

- Sự phát triển và phân bố các ngành kinh tế

+ Sự phát triển và phân bố các ngành kinh tế có ý nghĩa quan trọng đối với sự phát triển và phân bố cũng như hoạt động của ngành GTVT nói chung và đường bộ nói riêng.

+ Tổ chức lãnh thổ kinh tế: sự phân bố các cơ sở kinh tế quy định hướng của các mối

liên hệ vận tải, cường độ vận chuyển và cơ cấu của các luồng hàng vận chuyển, từ đó quy định mạng lưới đường bộ.

- Gia tăng dân số và phân bố dân cư

+ Dân số và sự gia tăng dân số: chi phối mạnh mẽ sự phát triển ngành vận tải hành khách.

+ Phân bố dân cư: chi phối mạnh mẽ sự phân bố các luồng vận tải hành khách.

+ Nguồn lao động có ý nghĩa to lớn đối với sự phát triển ngành GTVT đường bộ dưới hai góc độ, vừa là lực lượng sản xuất trực tiếp vừa là thị trường tiêu thụ các sản phẩm.

+ Văn hóa và nhu cầu đi lại ảnh hưởng sâu sắc tới CSHT và hoạt động vận tải hành khách đường bộ ở các khía cạnh như: tần suất tham gia giao thông, mức độ khai thác các dịch vụ vận tải đường bộ, các hướng tuyến vận tải...

- Vốn đầu tư: ảnh hưởng trực tiếp và quyết định đến việc thi công các công trình đường bộ.

- Chính sách phát triển giao thông: giữ vai trò quyết định đến tổ chức lãnh thổ giao thông đường bộ.

- Khoa học công nghệ: gắn liền với những bước phát triển theo hướng hiện đại của GTVT đường bộ.

1.2.1.6. Các hình thức tổ chức lãnh thổ GTVT đường bộ

- Đầu mối GTVT: là nơi tạo khả năng liên kết giữa các lãnh thổ trong địa bàn cũng như sức vươn giữa địa bàn với các lãnh thổ khác. Bên cạnh đó, đầu mối GTVT cũng là nơi trung chuyển của các hệ thống đường, là trung tâm điều hành của hệ thống GTVT.

- Bến xe: Sự phân bố của các bến xe trên địa bàn có vai trò quan trọng trong hoạt động vận tải đường bộ, thực hiện chức năng phục vụ xe ô tô đón, trả khách và các dịch vụ hỗ trợ vận tải; là đầu mối chuyển tiếp giữa vận tải đối ngoại và nội bộ, là điểm phân luồng các tuyến vận tải ...

- Luồng, tuyến vận tải: về khoảng cách, các luồng, tuyến vận tải có thể gần, có thể xa; về tần xuất có thể cao hoặc thấp... đều phụ thuộc vào chất lượng, số lượng và khả năng kết nối của mạng lưới GTVT cũng như nhu cầu vận chuyển của hành khách.

1.2.1.7. Các tiêu chí đánh giá giao thông vận tải đường bộ tỉnh Thanh Hóa

- Nhóm tiêu chí CSHT GTVT đường bộ gồm mạng lưới đường và cầu đường bộ (trong đó, mạng lưới đường gồm: tổng chiều dài đường bộ, mật độ đường, chất lượng đường, hình thái mạng lưới đường, sự phân hóa mạng lưới đường).

- Nhóm tiêu chí vận tải: các phương tiện vận tải đường bộ; lưu lượng xe tham gia giao thông đường bộ; kết quả hoạt động vận tải (khối lượng vận chuyển, luân chuyển, cự li vận chuyển trung bình và doanh thu vận tải); tính nhịp điệu trong hoạt động vận tải; dịch vụ vận tải; logistics.

1.2.2. Cơ sở thực tiễn

1.2.2.1. GTVT đường bộ Việt Nam

- *Hệ thống CSHT* GTVT Việt Nam những năm qua được hình thành và phân bố tương đối hợp lý, phát triển theo hướng tích cực: mở rộng về quy mô, từng bước nâng cao chất lượng; nhiều tuyến đường trục chính, cầu lớn đã và đang được nâng cấp xây dựng để phục vụ cho phát triển KT - XH của đất nước. Đã bước đầu thiết lập được mạng lưới đường huyết mạch có chất lượng tốt và có hệ thống. Tuy nhiên mật độ đường chính yếu vẫn còn thấp, năng lực của từng đoạn tuyến riêng lẻ hạn chế vì hầu hết các tuyến đường bộ chính yếu chỉ có 2 làn xe, vẫn còn nhiều cầu yếu, cầu khỉ...

- *Hoạt động vận tải*: tăng đáng kể cả về số lượng cơ giới, khối lượng luân chuyển, vận chuyển, doanh thu... Trong đó, vận tải đường bộ chiếm tỷ trọng lớn nhất so với các phương thức vận tải khác và ngày càng tăng. Tuy nhiên, sự tăng lên của các phương tiện có trọng tải lớn và lưu lượng xe tham gia giao thông đường bộ đang là những nguyên nhân làm các tuyến đường trở nên quá tải, hư hỏng, xuống cấp, mất ATGT; Các dịch vụ logistics ở Việt Nam chưa thực sự phát triển cũng ảnh hưởng không nhỏ đến kết quả hoạt động vận tải.

- *Các hình thức TCLT GTVT* đường bộ ở Việt Nam đang từng bước phát triển. Tuy nhiên, hệ thống bến xe hiện vẫn mỏng và hoạt động chưa hiệu quả; Các tuyến vận tải hành khách đường bộ đã phát triển hầu hết tới tất cả các huyện hoặc cụm xã; nhưng việc phát triển mạnh luồng tuyến vận tải khách liên tỉnh tới nay đã bão hoà và có sự chồng chéo tuyến dẫn tới mất cân đối cung cầu; Cả nước mới có ba đầu mối GTVT mang ý nghĩa quốc gia là Hà Nội, TP HCM và Đà Nẵng, còn lại là những đầu mối mang ý nghĩa vùng, địa phương.

1.2.2.2. GTVT đường bộ vùng BTB

Những năm gần đây, GTVT đường bộ trong vùng đã và đang được nâng cấp, mở rộng, các tuyến đường theo chiều dọc và chiều ngang của lãnh thổ tạo nên hình thang trong hệ thống vận tải của vùng; một số tuyến trục chính như: QL1A, đường HCM, QL13, QL217, QL7, QL8... đang là bộ khung quan trọng trong việc trung chuyển giao thông bắc - nam, là cầu nối ra biển của vùng đông bắc Thái Lan và nước bạn Lào.

Do kinh tế phát triển nên hoạt động vận tải trong vùng cũng được đẩy mạnh. Về vận tải hàng hóa, khối lượng vận chuyển trên 90 triệu tấn và khối lượng luân chuyển đạt trên 4.500 triệu tấn.km. Về vận tải hành khách trong thời gian nói trên, số lượt vận chuyển đạt trên 85,0 triệu lượt người và số lượt luân chuyển trên 7.000 triệu lượt người.km. Trong đó GTVT đường bộ vẫn chiếm ưu thế gần tuyệt đối: trên 90% khối lượng vận chuyển gần 70% khối lượng luân chuyển hàng hóa; 88,5% và 99,6% số lượt vận chuyển và luân chuyển hành khách.

Sự phát triển của mạng lưới GTVT trong vùng đã hình thành nên những ĐMGT quan trọng mang ý nghĩa vùng cũng như địa phương. Các đầu mối đó cũng chính là những trung tâm công nghiệp, dịch vụ, trong đó tiêu biểu là ba ĐMGT: TP Thanh Hóa, TP Vinh và TP Huế.

Thực tiễn rút ra từ thực trạng phát triển GTVT đường bộ được nhắc đến ở trên là những bài học kinh nghiệm để Thanh Hóa vận dụng cho địa bàn mình.

CHƯƠNG 2. CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG TỚI SỰ PHÁT TRIỂN VÀ PHÂN BỐ GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ TỈNH THANH HÓA

(Chương 2 gồm 19 trang, 5 bảng số liệu, 3 bản đồ)

2.1. Vị trí địa lí và hình dạng lãnh thổ

2.1.1. Vị trí địa lí

Thanh Hoá là tỉnh thuộc Bắc Trung Bộ (BTB), nằm ở $19^0$23’ - $20^0$40’ vĩ độ bắc và $104^0$20’ - $106^0$05’ kinh độ đông. Phía bắc giáp 3 tỉnh Sơn La, Hoà Bình, Ninh Bình; Phía nam giáp tỉnh Nghệ An; Phía tây giáp tỉnh Hủa Phăn của nước CHDCND Lào; Phía đông giáp vịnh Bắc Bộ. Vì vậy, Thanh Hóa sẽ có nhiều điều kiện để tham gia vào mạng lưới GTVT đường bộ với các tỉnh BTB, Bắc bộ cũng như cả nước và nước bạn Lào. Đồng thời vị trí này cũng tác động lớn đến đặc điểm, sự hình thành và phát triển của các đầu mối GTVT tỉnh Thanh.

2.1.2. Hình dạng lãnh thổ

Thanh Hóa có diện tích rộng (11.129,48 km^2), gồm 2 TP, 1 thị xã và 28 thị trấn và 24 huyện. Lãnh thổ kéo dài theo hướng tây bắc - đông nam với gần 300 km, rộng ngang với chiều rộng từ tây sang đông 110 km, từ bắc xuống nam 100 km. Đặc điểm này quy định các luồng tuyến vận tải chủ yếu và các trục đường bộ chạy theo cả hai hướng: bắc - nam và đông - tây. Tuy nhiên các trung tâm đô thị lớn của tỉnh lại tập trung ở khu vực đồng bằng, vì vậy sẽ ảnh hưởng đến mật độ và sự phân bố mạng lưới đường bộ giữa các khu vực địa hình của tỉnh...

2.2. Các nhân tố tự nhiên

2.2.1. Địa chất - Địa hình

- *Khu vực ven biển* có địa hình tương đối bằng phẳng, độ dốc nhỏ, bao gồm các vùng đất cát xen lẫn đầm lầy, nhiều cửa sông,... Vì vậy khi xây dựng các tuyến đường tại đây sẽ gặp những khó khăn lớn trong việc gia cố nền đường và xây dựng hệ thống cầu qua các cửa sông.

- *Khu vực đồng bằng:* địa hình tương đối bằng phẳng, xen lẫn có các đồi thấp và núi đá vôi độc lập, một số nơi địa hình trũng. Nền địa chất ngoài cùng là lớp vỏ sét, sau là lớp trầm tích gồm sét, sét cát.., đặc trưng trong thành phần có chứa hữu cơ với mức độ khác nhau. Đặc điểm khá điển hình là trầm tích sét yếu trong phạm vi 0-15 m đều ở trạng thái quá cố kết. Do đó để đảm bảo cường độ nền đường giải pháp hợp lý nhất là tăng cường lớp móng (lớp nền trên cùng) để nâng cao mô đun đàn hồi của nền đường.

- *Khu vực trung du miền núi (TDMN):* địa hình phức tạp, mức độ phân cắt địa hình lớn, cao độ bề mặt địa hình thay đổi thất thường. Tuy nhiên, đây kà khu vực có địa chất tốt, nên khi xây dựng các tuyến đường tại đây chỉ cần xử lý lớp phủ là có thể tiến hành thi công lớp móng mặt đường. Nhưng, do yếu tố địa hình phức tạp nên các tuyến đường tại khu vực này thường quanh co, nhiều dốc và kéo dài. Việc đầu tư phát triển GTVT đường bộ tại đây cũng rất khó khăn và tốn kém.

2.2.2. Khí hậu

Khí hậu Thanh Hóa khá đa dạng: lượng mưa lớn, nhiệt độ cao, ánh sáng dồi dào, bên cạnh đó các hiện tượng bất lợi như lụt, bão về mùa mưa, mưa tập trung theo mùa với cường độ lớn và các cơn bão thực sự đã gây ra những khó khăn lớn cho khả năng nâng cấp các công trình giao thông và hoạt động của GTVT đường bộ như: kết cấu mặt đường nhanh bị xuống cấp và xói mòn do chịu ảnh hưởng của mưa mùa thấm mạnh, hoặc nắng nóng và khô hanh cũng dễ làm mặt đường nhựa nhanh bị bong tróc, các loại mặt đường đất, cấp phối thì bụi và dễ bị bào mòn...

2.2.3. Thủy văn

- Thanh Hóa có mạng lưới sông ngòi dày đặc sẽ kéo theo những công trình bổ trợ cho hệ thống GTVT đường bộ như hệ thống cầu đường bộ, những chi phí và những khó khăn cho việc xây dựng cầu là điều không tránh khỏi.

- Cảnh quan các hồ ở Thanh Hóa là tiềm năng phát triển du lịch sinh thái. Điều này ảnh hưởng tới khía cạnh vận tải và tính kết nối giữa đường bộ và đường thủy trên địa bàn trong việc vận chuyển khách du lịch tham quan, nghỉ dưỡng.

2.2.4. Tài nguyên biển và ven biển

Vị trí của biển Thanh Hóa nằm án ngữ trên tuyến giao thông vận tải biển bắc – nam, cũng gần với các tuyến hàng hải quốc tế qua biển Đông. Hơn nữa, Thanh Hóa còn có các cảng biển nổi tiếng như: cảng Lễ Môn, cảng Nghi Sơn là cửa ngõ quan trọng nhất cho việc giao lưu kinh tế giữa Thanh Hóa với các vùng trong nước và quốc tế. Đây cũng là cơ sở tạo nên một trong những đầu mối giao thông quan trong của tỉnh Thanh Hóa: đầu mối GTVT khu kinh tế (KKT) Nghi Sơn.

Nhiều vùng biển có bãi tắm đẹp, có khả năng phát triển du lịch như Hải Tiến, Hải Hoà, Sầm Sơn... Nếu khai thác tốt các hình thức du lịch biển, sẽ là điều kiện thúc đẩy sự phát triển giao thông đường bộ trong vận tải hành khách và cũng là cơ sở quan trọng để hình thành, xây dựng các tuyến giao thông ven biển nhằm đáp ứng tốt cho các vấn đề vận tải hàng hóa và hành khách tại các cửa biển, cảng biển và các khu du lịch biển.

2.2.5. Khoáng sản

- Thứ nhất, các loại khoáng sản là nguồn nguyên liệu cho việc xây dựng, nâng cấp các công trình GTVT đường bộ:

+ Đá các loại: dùng để làm đường có mặt hầu hết các địa phương nhưphường Đông C-ương thành phố (TP) Thanh Hoá); xã Đông Tân (huyện Đông Sơn); xã Yên Thái (huyện Yên Định); xã Hà Tân (huyện Hà Trung); xã Nga An (huyện Nga Sơn); xã Trường Lâm (huyện Tĩnh Gia); Núi Chẩu (huyện Thọ Xuân);….

+ Cát: dùng để xây dựng các công trình giao thông, nằm trên các bãi dọc theo sông Mã, sông Lèn, sông Tào, sông Chu.

- Thứ hai, việc tổ chức các điểm khai thác khoáng sản cũng là cơ sở để hình thành nên các tuyến đường mới, tăng số lượng các phương tiện vận tải. Đặc biệt tại những cơ sở khai thác khoáng sản như: khai thác xi măng (nhà máy xi măng Nghi Sơn, nhà máy xi măng Bỉm Sơn), khai thác đá (tập trung ở Đông Sơn), các nhà máy gạch Tuynen tại Yên Định, KCN Lễ Môn; khu khai thác mỏ crôm Cổ Định...

Tuy nhiên, trên thực tế, nhiều tuyến đường bộ của tỉnh thường xuyên bị xuống cấp nhanh chóng, hư hỏng nặng nề do các phương tiện vận tải khoáng sản chạy suốt ngày đêm, tiêu biểu là đoạn Thị trấn Giắt - Tân Ninh (huyện Triệu Sơn) trên đường tỉnh (ĐT)506 gắn với việc vận chuyển quặng từ mỏ crôm Cổ Định.

2.3. Các nhân tố kinh tế - xã hội

2.3.1. Sự phát triển và phân bố kinh tế

2.3.1.1. Sự phát triển của nền kinh tế

Từ 2010 đến nay, kinh tế tỉnh Thanh Hóa luôn duy trì đà tăng trưởng cao (GRDP tăng bình quân 8,5 %/năm) và khá ổn định (năm 2010 đạt 8,7%, năm 2013: 8,0% và 2016 là 9,1%). Quy mô kinh tế tăng nhanh, năm 2016, tổng sản phẩm theo giá so sánh đạt 80.818,9 tỷ đồng, gấp 1,6 lần so với năm 2010, duy trì vị trí đứng đầu các tỉnh khu vực Bắc Trung Bộ và đứng thứ 7 cả nước.

Cơ cấu kinh tế của tỉnh chuyển dịch theo hướng tích cực: năm 2016 cơ cấu các ngành nông nghiệp, công nghiệp và dịch vụ trong tổng GRDP lần lượt là: 16,5%, 41,9% và 41,6%; so với năm 2010, tỷ trọng ngành nông, lâm, thủy sản giảm 7,2%; công nghiệp, xây dựng tăng 5,5%; dịch vụ tăng 1,7%.

Nhìn chung: Tốc độ phát triển cao và khá ổn định của nền kinh tế tỉnh Thanh Hóa trong những năm gần đây đã tác động lớn đến sự phát triển ngành GTVT đường bộ. Điều này thể hiện ở 3 khía cạnh. Thứ nhất, nền kinh tế phát triển đòi hỏi GTVT đường bộ phải phát triển nhanh để đảm bảo cho các mối liên hệ kinh tế ngày càng nhiều chiều và đa dạng. Thứ hai, nền kinh tế phát triển, thúc đẩy GRDP tăng nhanh, cơ hội để GTVT đường bộ có nhiều vốn cho việc hiện đại hóa và mở rộng hệ thống. Thứ ba, kinh tế phát triển, đời sống của người dân ngày càng được nâng cao, nhu cầu đi lại của người dân ngày càng lớn, và sẽ là một yếu tố quan trọng kích thích sự phát triển của vận tải hành khách.

2.3.1.2. Sự phát triển và phân bố của các ngành kinh tế.

a. Nông nghiệp

- Nông nghiệp tỉnh Thanh Hóa những năm gần đây đang có những bước tiến đáng kể, năng suất của hầu hết các nông sản chủ lực đều tăng; các ưu tiên cho phát triển nông nghiệp luôn được chú trọng, góp phần thúc đẩy phát triển nông nghiệp hàng hóa.

- Lãnh thổ Thanh Hóa có sự phân dị rất rõ về điều kiện tự nhiên, KT - XH, vì vậy, sự phân bố ngành nông nghiệp cũng chịu tác động bởi sự phân dị này. Tuy nhiên, sự phát triển của các vùng sản xuất nông nghiệp trong những năm gần đây tập trung chủ yếu ở ngành trồng trọt tại khu vực đồng bằng và ven biển do có nhiều điều kiện thuận lợi.

Vùng chuyên canh sản xuất lúa năng xuất cao có quy mô khoảng 50 nghìn ha, tập trung ở các huyện: Đông Sơn, Thọ Xuân, Thiệu Hóa, Vĩnh Lộc, Yên Định, ...

Vùng sản xuất rau thực phẩm chế biến xuất khẩu ở các huyện: Yên Định, Triệu Sơn, Đông Sơn, Thọ Xuân, Thiệu Hóa

Vùng sản xuất hoa, cây cảnh: tập trung ở vùng ven TP Thanh Hóa.

Hướng phát triển của các vùng nông nghiệp ở Thanh Hóa là cơ sở thúc đẩy sự phát

triển các luồng tuyến vận tải đường bộ kết nối giữa: các vùng sản xuất - các điểm cung ứng các vật tư nông nghiệp, các vùng sản xuất - thị trường nông sản. Ngoài ra, sự phát triển nông nghiệp sản xuất hàng hóa cũng là điều kiện cho sự phát triển ngành vận tải hàng hóa, trong đó có sự tăng mạnh về lưu lượng vận tải hàng hóa theo nhịp điệu mùa trên các tuyến đường vận chuyển nông sản.

b. Công nghiệp

- Sản xuất công nghiệp tỉnh Thanh Hóa vẫn duy trì được tốc độ tăng trưởng cao. GRDP khu vực công nghiệp – xây dựng tăng bình quân 13,9%/năm. Năm 2016, giá trị sản xuất công nghiệp đạt 63,6 nghìn tỷ đồng,... Các ngành công nghiệp phát triển làm tăng thêm lưu lượng vận chuyển nguyên liệu và hàng hóa cũng như việc kích thích sự kết nối của mạng lưới giao thông đường bộ.

- Các cơ sở công nghiệp tỉnh Thanh Hóa:

+ Hai trung tâm công nghiệp, gômg: KKT Nghi Sơn và TP Thanh Hóa.

+ Khu công nghiệp**:** có 03 KCN đang vận hành gồm: KCN Lễ Môn, KCN Đình Hương -Tây Bắc Ga, KCN Bỉm Sơn và 1 KCN (KCN Hoàng Long) đã được cấp phép đầu tư nhưng chưa đi vào hoạt động... Đến nay, các KCN đã thu hút được 154 dự án đầu tư trực tiếp trong nước với tổng vốn đăng ký 11.889 tỷ đồng và 10 dự án FDI với tổng vốn đăng ký 162,1 triệu USD với cơ cấu các ngành công nghiệp đa dạng.

+ Cụm công nghiệp: Thanh Hóa có 57 CCN, diện tích 1646,79 ha, trong đó đã có 37 CCN đang vận hành hoạt động và 20 CCN đã quy hoạch. Các CCN đã thu hút được 255 cơ sở sản xuất với gần 18.300 lao động. Trong đó: 27 CCN với diện tích 749,59 ha ở khu vực đồng bằng, 13 CCN ở khu vực ven biển và 17 CCN với 522,20 ha ở khu vực miền núi.

Các trung tâm công nghiệp, KCN, CCN tại tỉnh Thanh Hóa trong những năm gần đã và đang có sự phát triển mạnh, làm tăng thêm khối lượng vận chuyển, luân chuyển và các luồng vận chuyển hàng hóa của ngành GTVT đường bộ.

c. Dịch vụ.

- Thương mại

+ Hoạt động xuất, nhập khẩu đạt tốc độ tăng trưởng cao: năm 2016, kim ngạch xuất khẩu đạt 1.737 tỷ USD, giai đoạn 2010-2016 tăng bình quân 35,3%/năm... Điều này đã ảnh hưởng mạnh đến khối lượng hàng hóa vận chuyển cũng như tăng cường sự kết nối giữa vận tải đường bộ của tỉnh với các loại hình vận tải khác như: đường biển, đường sắt...

+ Các trung tâm thương mại: Thanh Hóa hiện có 17 trung tâm thương mại hạng 1 và 2, 47 trung tâm thương mại hạng 3. Sự phát triển các trung tâm thương mại ảnh hưởng mạnh đến các luồng tuyến vận tải hàng hóa - trong đó đáng kể nhất là các luồng vận tải liên tỉnh đến với Thanh Hóa.

- Du lịch: những năm qua khá sôi động. Năm 2016, toàn tỉnh đón trên 6,3 triệu lượt khách du lịch (tốc độ tăng trưởng bình quân trên 13%/năm), phục vụ trên 38 triệu ngày khách (tốc độ tăng trưởng bình quân đạt trên 12,5%/năm), doanh thu từ du lịch đạt 6.280 tỷ đồng (tốc độ tăng trưởng đạt trên 20%/năm).

Hiện nay, tỉnh Thanh Hóa có 3 trọng điểm phát triển du lịch là: TP Thanh Hóa - Sầm Sơn - Hải Tiến, Thành Nhà Hồ - Lam Kinh - Suối cá Cẩm Lương và Nghi Sơn - Bến En. Du lịch Thanh Hóa phát triển, ảnh hưởng đến ngành GTVT đường bộ ở 3 khía cạnh: 1) góp phần làm tăng khối lượng vận chuyển hành khách và sự kết nối của ngành vận tải đường bộ với đường hàng không; 2) việc phân bố các trọng điểm du lịch và các tour du lịch là cơ sở để xây dựng các tuyến đường bộ phục vụ cho ngành du lịch; 3) các phương tiện vận tải sẽ được chuẩn hóa và quản lí có hệ thống để đảm bảo vận chuyển khách du lịch.

2.3.2. Gia tăng dân số và phân bố dân cư

2.3.2.1. Dân số và sự gia tăng dân số

Thanh Hoá là tỉnh có số dân đông với số dân năm 2016 là có 3.528 nghìn người. GRDP bình quân đầu người của người dân Thanh Hóa khá cao và tăng nhanh (2.382,2

nghìn đồng/người/tháng, tốc độ tăng trưởng 19,0%/năm). Quy mô dân số lớn, thu nhập người dân cao và ổn định là lợi thế tạo ra thị trường hành khách rộng lớn cho ngành vận tải đường bộ trên địa bàn tỉnh.

2.3.2.2. Phân bố dân cư

Dân cư tập trung cao ở khu vực đồng bằng, ven biển và các đô thị như: TP Thanh Hóa, TP Sầm Sơn, thị xã Bỉm Sơn, thị trấn Ngọc Lặc... đã và đang chi phối mạnh mẽ sự phát triển và phân bố các luồng vận tải hành khách, khiến GTVT đường bộ ở các khu vực này luôn phải phát triển nhanh và mạnh hơn. Tuy nhiên, sự gia tăng dân số tại các khu vực này cũng tạo sức ép không nhỏ đến CSHT GTVT đường bộ như: tắc đường, kẹt xe và các vấn đề ô nhiễm môi trường. Trong khi đó, khu vực TDMN, nơi chiếm hơn 90% các dân tộc thiểu số tỉnh Thanh, sự phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội còn gặp nhiều khó khăn và hạn chế; vì vậy CSHT giao thông, đặc biệt là giao thông đường bộ cần phải được đầu tư để thúc đẩy sự phát triển của địa bàn.

2.3.2.3. Nguồn lao động

Ngành vận tải kho bãi có số lao động đang làm việc tăng từ 8,1 nghìn người năm 2010 lên 9,7 nghìn người năm 2016, chiếm 0,4% lực lượng lao động đang làm việc trên toàn tỉnh và 39,4% số lao động đang làm việc trong ngành dịch vụ (năm 2016). Đây là nguồn nhân lực chủ yếu sẽ được huy động vào công cuộc phát triển KT - XH của tỉnh nói chung và của ngành GTVT nói riêng, trong đó có ngành GTVT đường bộ.

2.3.2.4. Văn hóa và nhu cầu đi lại của người dân

Người Kinh (chiếm 84,4%) tập trung tại khu vực đồng bằng duyên hải. Họ là những người năng động, nhạy bén và chiếm hơn 80% lực lượng lao động có trình độ của tỉnh. Mức sống của người Kinh cao, ổn định, điều kiện sống thuận lợi. Vì vậy nhu cầu đi lại ở nhóm dân tộc người Kinh lớn, theo đó thị trường của ngành GTVT đường bộ ở đây rộng với mức độ khai thác cao.

Ngược lại, các dân tộc ít người tập trung chủ yếu khu vực TDMN, khu vực chiếm không đến 20% lực lượng lao động có trình độ của tỉnh. Điều kiện sống không thuận lợi của họ đã và đang ảnh hưởng đến tần suất khai thác các dịch vụ cũng như thị trường của ngành GTVT đường bộ tại đây.

2.3.3. Nguồn vốn đầu tư

Giai đoạn 2010 - 2016, mức đầu tư cho GTVT ở Thanh Hóa là 5.823,20 tỷ/năm, chiếm 5,0% so với cả nước; trong khi tỷ trọng GDP của Thanh Hóa so với cả nước là 1,9%. Vì vậy, tỷ lệ đầu tư cho GTVT so với GDP tỉnh Thanh Hóa trong giai đoạn vừa qua là khá cao: 9,1% (cả nước là 3,5%).

2.3.4. Chính sách

Luật giao thông đường bộ năm 2008; các quy hoạch phát triển GTVT và GTVT đường bộ của tỉnh thanh Hóa và những chính sách như: chính sách hỗ trợ xây dựng kết cấu hạ tầng, chính sách về quản lý đầu tư phát triển, bảo trì KCHT giao thông tỉnh Thanh Hóa, chính sách thu hút doanh nghiệp khi kinh doanh vận tải,.... đã đưa lại những kết quả tích cự trong phát triển GTVT đường bộ tỉnh Thanh Hóa

2.3.5. Khoa học kỹ thuật và công nghệ

2.3.5.1. Khoa học công nghệ trong xây dựng CSHT GTVT

Trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đã và đang có nhiều công nghệ tiên tiến được áp dụng vào thiết kế, xây dựng các công trình đường bộ như: phần mềm "hệ thống quản lí bảo trì đường bộ", mô hình quản lý chất lượng toàn diện, kết cấu trụ có độ mảnh lớn...; công nghệ thương mại điện tử trong vận tải hành khách với hai hình thức cơ bản là "taxi công nghệ" và "xe hợp đồng điện tử"; các cuộc hội thảo khoa học công nghệ trong lĩnh vực GTVT,... Sự đóng góp không nhỏ của hoạt động khoa học công nghệ đã làm thay đổi cơ bản chất lượng hệ thống hạ tầng GTVT trong tỉnh, nhiều công trình giao thông quan trọng có quy mô lớn, kỹ thuật thi công hiện đại, từng bước tạo nền tảng vững chắc nhất cho hạ tầng đường bộ.

CHƯƠNG 3. THỰC TRẠNG GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ TỈNH THANH HÓA

(Chương 3 gồm 62 trang, 23 bảng số liệu, 5 biểu đồ, 5 bản đồ)

3.1. Vị trí ngành giao thông vận tải đường bộ trong hệ thống giao thông vận tải

Do có nhiều ưu điểm nổi trội, ngành GTVT đường bộ tỉnh Thanh Hóa đã thể hiện được vai trò, vị trí chủ đạo trong nhóm ngành GTVT với 87,2% doanh thu trong toàn ngành, 95,6% số lượt hành khách vận chuyển và 81% số lượt hàng hóa vận chuyển, chiếm 57% tổng chiều dài đường bộ của vùng BTB (số liệu năm 2016). Như vậy, ngành GTVT đường bộ chiếm vị trí quan trọng và quyết định đến sự phát triển chung của ngành GTVT.

3.2. Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải đường bộ tỉnh Thanh Hóa

3.2.1. Mạng lưới đường

3.2.1.1. Tổng chiều dài đường bộ năm 2016 là 22.857 km tăng 2521,0 km so với năm 2010, chiếm 8,1% so với cả nước và 22,2% vùng BTB, gồm:

- Quốc lộ: có 13 tuyến, tổng chiều dài 1301,7 km, tăng 508,7 km và 5 tuyến so với năm 2010. Tổng chiều dài quốc lộ (QL) của Thanh Hóa chiếm 5,69% tổng số km đường bộ trên địa bàn, chiếm 6,04% chiều dài QL trên toàn quốc và 41,2% vùng BTB. Mạng QL tỉnh Thanh Hóa đã phủ khắp các huyện, thị và phân bố khá hợp lí. Trong đó, khu vực TDMN là: 845,60 km, chiếm 64,9% tổng chiều dài QL toàn tỉnh và gấp 1,9 lần so với khu vực đồng bằng, ven biển.

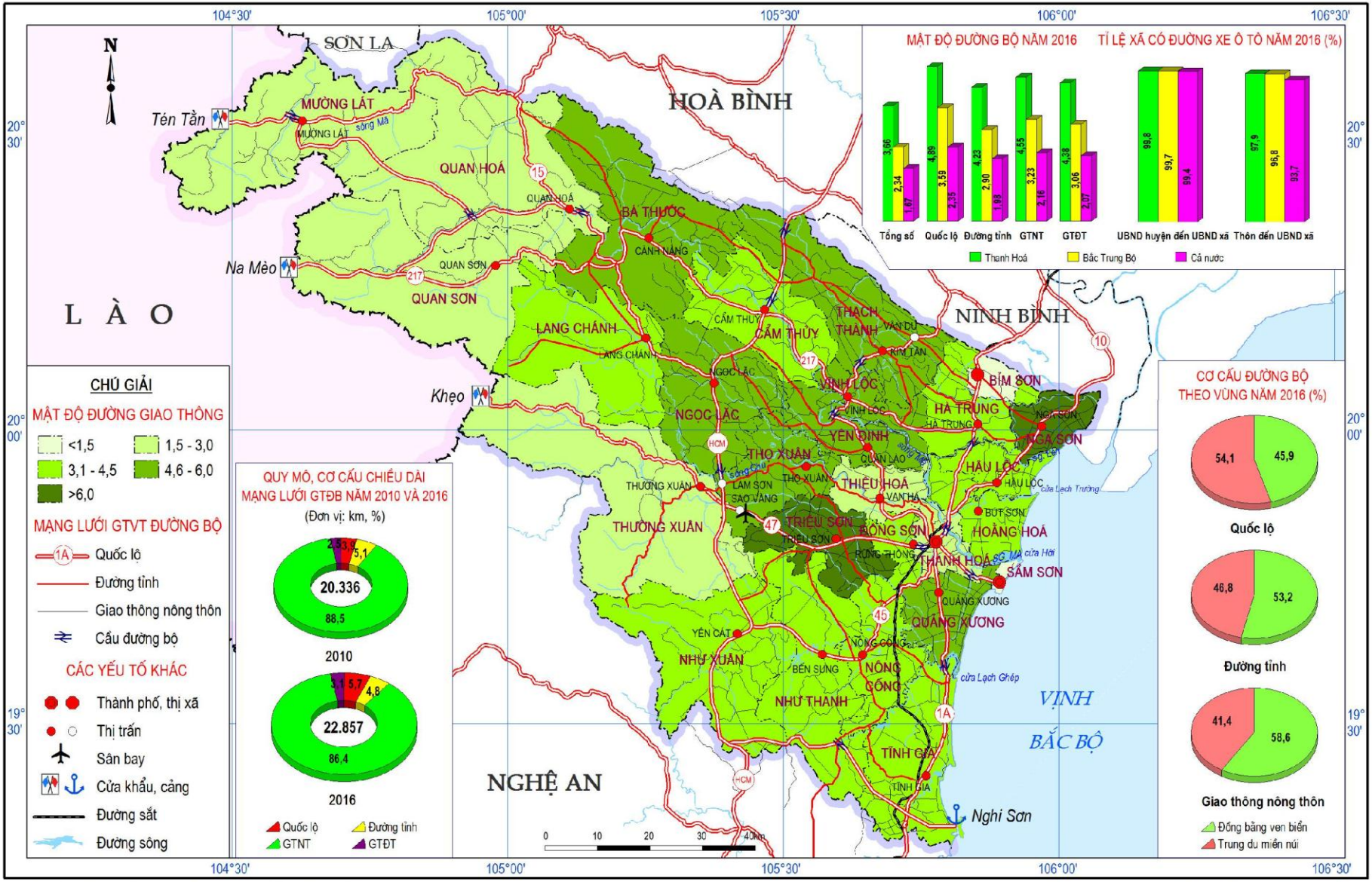
Các tuyến QL là những trục đường chính, quyết định đến sự kết nối giữa Thanh Hóa với các lãnh thổ khác và giữ vai trò quan trọng nhất trong sự phát triển KT - XH trên địa bàn; một số tuyến QL chính: QL1A, đường HCM, QL10, QL15, QL45, QL47, QL217, đường Nghi Sơn – Bãi Trành.

- Đường tỉnh: Tổng chiều dài 51 tuyến ĐT tỉnh Thanh Hóa năm 2016 là 1.103 km (tăng 10 tuyến và 76,43 km so với năm 2010), chiếm 4,83% tổng chiều dài đường bộ trên địa bàn, 4,4% tổng chiều dài ĐT trên toàn quốc và 49,5% vùng BTB. Hệ thống ĐT Thanh Hóa tập trung ở khu vực đồng bằng với tổng chiều dài là 570,1 km, chiếm 51,67% tổng chiều dài ĐT.

Các tuyến ĐT ở Thanh Hóa có vai trò không thể thiếu trong sự kết nối giữa các huyện thị với nhau cũng như sự kết nối đến các trung tâm kinh tế, chính trị, văn hóa của tỉnh. Đây cũng là mạng lưới duy nhất nối giữa QL và GTNT. Tuy nhiên, đến nay vẫn còn nhiều tuyến ĐT trên địa bàn có cự li ngắn (6 tuyến có cự ly dưới 5,5km, 10 tuyến có cự ly dưới 10km), do vậy đã ảnh hưởng đến sự phân cấp chiều dài giữa mạng lưới ĐT so với QL: trong tổng số 22.857 km đường bộ ở Thanh Hóa, QL (đường chính yếu) chiếm 5,7% (1301,7km), trong khi ĐT (đường thứ yếu) chỉ chiếm 4,8%, nghĩa là thấp hơn đường chính yếu 15,3%. Vì vậy, phạm vi bao phủ của mạng lưới đường thứ yếu chưa đáp ứng sẽ hướng lưu lượng xe tại địa phương đi vào các trục đường chính, tạo ra nhu cầu tập trung quá lớn trên các đường chính, gây xung đột với luồng xe địa phương và lưu lượng xe đi suốt.

- Giao thông nông thôn (GTNT): Tổng chiều dài GTNT tỉnh Thanh Hóa năm 2016 là 19741,2 km, tăng 1734,9 km so với năm 2010, chiếm 57,1% tổng đường GTNT vùng BTB, 8,7% cả nước và 86,3% tổng chiều dài đường bộ của tỉnh. Mạng lưới GTNT tỉnh Thanh Hoá tập trung khá cao ở khu vực đồng bằng duyên hải với 11.571,6 km (chiếm 58,0%), khu vực TDMN là 8.223,6 km (chiếm 42,0%).

BẢN ĐỒ CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ TỈNH THANH HOÁ NĂM 2016



Nguồn số liệu: Sở Giao thông Vận tải tỉnh Thanh Hóa

Người thành lập: NCS Nguyễn Thị Ngọc, 2017

Phong trào "Nông thôn mới" với chương trình "Giao thông nông thôn" là động lực khiến tổng chiều dài mạng lưới GTNT Thanh Hóa chiếm vị trí rất cao và tăng nhanh hơn so với tổng chiều dài các mạng đường bộ khác. Hiện nay, trên địa bàn có trên 75% dân số sống ở nông thôn với 73% lực lượng lao động làm việc, sinh sống nhờ vào hoạt động sản xuất nông lâm ngư nghiệp; vì vậy, mạng lưới GTNT tỉnh Thanh Hóa được đánh giá là một trong những nhân tố quan trọng hàng đầu để mở mang sản xuất, tiếp cận thị trường, tiếp thu khoa học kỹ thuật và mở mang dân trí.

- Giao thông đô thị (GTĐT): Tổng chiều dài GTĐT tỉnh Thanh Hóa hiện nay là 711 km, tăng 201,0 km so với năm 2010, chiếm 3,11% tổng chiều dài đường bộ trên địa bàn và chỉ bằng 54,6% tổng chiều dài QL, 64,5% ĐT và 3,5% GTNT. Như vậy, so với tổng chiều dài các mạng đường bộ khác thì hiện nay GTĐT Thanh Hóa còn rất mỏng.

3.2.1.2. Mật độ đường bộ tỉnh Thanh Hóa năm 2016 là 3,66, cao gấp 2,2 lần cả nước và gấp 1,6 lần vùng BTB. Trong đó: Mật độ QL gấp 2,1 lần cả nước và 1,4 lần vùng BTB; tương tự đối với ĐT gấp 2,1 lần cả nước, 1,5 lần BTB; GTNT là 2,1 và 1,4; GTĐT là 2,1 và 1,4.

Sự tăng nhanh về chiều dài đường bộ trong những năm gần đây dẫn đến mật độ đường trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa cao hơn mức trung bình của các tỉnh vùng BTB và cả nước. Với mật độ như vậy, khả năng đáp ứng cho nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách và sự kết nối ở thời điểm hiện tại là khá tốt đối với một tỉnh có dân số đông, kinh tế đang trên đà phát triển

3.2.1.3. Chất lượng đường

- Hệ thống QL ở Thanh Hóa đã được nhựa hoá 100% nhưng chỉ có QL1A, đường HCM và một số đoạn trên 2 tuyến đường: Nghi Sơn - Bãi Trành, QL47 đạt cấp III đồng bằng (khoảng 250 km, chiếm 19,3%), còn lại mới chỉ đạt cấp IV, cấp V mặt đá nhựa cường độ thấp (70%), cá biệt có một số đoạn nằm trên các tuyến QL mới mở rộng thuộc địa bàn TDMN có quy mô đường đạt cấp VI - thấp hơn cả quy mô cấp ĐT tại các huyện đồng bằng và đạt bằng quy mô các tuyến ĐT khu vực TDMN.

- Hệ thống ĐT Thanh Hoá hiện tại đã được nhựa hoá 959,6 km đạt 86.99%, phần lớn là đường cấp IV đến cấp VI và phân bố chủ yếu ở khu vực đồng bằng duyên hải, còn lại là đường BTXM và cấp phối: 143,4 km chiếm 13,01% tập trung ở TDMN. Chất lượng ĐT trên địa bàn có sự phân hóa không đều giữa các tuyến và còn nhiều bất cập.

- Mạng lưới GTNT Thanh Hoá được rải nhựa, bê tông xi măng (BTXM) khá cao, đạt 11.114,7 km (chiếm 56,2%); tỷ lệ xã có đường rải nhựa, bê tông 100% trên đường trục xã là 63,6%, đường trục thôn là 52,5%, đường ngõ, xóm: 43,8% và đường trục chính nội đồng: 17,9%. Năm 2016 Thanh Hóa đã có gần 100% tỷ lệ số xã có đường xe ô tô tới các trung tâm, tuy nhiên, tỷ lệ đường GTNT ở Thanh Hóa đạt chuẩn nông thôn mới còn rất thấp (chỉ từ 30% - 40%).

- GTĐT ở Thanh Hóa cơ bản là dải nhựa và bê tông. Bề rộng mặt đường nội thị trung bình từ 3 -7 m, tại các tuyến QL (chạy qua khu vực đô thị) hoặc những tuyến đường vành đai, đường tránh có quy mô đạt cấp II, cấp III đồng bằng. Tuy nhiên, trên những tuyến đường này, lưu lượng giao thông thường rất cao, vì vậy dễ bị ách tắc trong giờ cao điểm và làm sức chứa của các tuyến đường trở nên quá tải (như tuyến QL1A – đoạn qua TP Thanh Hóa).

3.2.1.4. Hình thái mạng lưới đường

Ở Thanh Hóa có hai trục đường chính theo hướng bắc - nam, đó là đường HCM ở phía tây và QL1A (cũng là một phần đường xuyên Á AH1) ở phía đông. Nối hai trục đường này là một số tuyến QL và ĐT theo hướng đông - tây (hoặc tây bắc - đông nam) như QL217, QL47, QL45, nối vùng đồng bằng ven biển với TDMN, thậm chí tới tận biên giới Việt - Lào. Sự kết nối giữa các tuyến đường tạo nên mạng lưới giao thông khá hoàn thiện, đã và đang góp phần quan trọng trong việc thúc đẩy sự phát triển KT- XH trên địa bàn.

a. Kết nối dọc, ngang: *Các trục dọc* gồm: QL1A, đường HCM, QL10, QL15A, QL45, QL47B,... Trong đó QL1A và đường HCM là 2 tuyến kết nối dọc quan trọng nhất; *Các trục ngang* là các tuyến: QL47, QL217, đường Nghi Sơn - Bãi Trành, QL15C, QL47C, QL217B.

b. Kết nối trong và ngoài tỉnh:

- Trong tỉnh

+ Tất cả các trung tâm huyện trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đều có các tuyến QL kết nối, một số huyện có hai đến ba QL kết nối. Bên cạnh hệ thống QL, hệ thống ĐT và GTNT cũng tạo nên mạng lưới kết nối liên hoàn, các trục dọc kết nối với các trục ngang và kết nối đến trung tâm các huyện, các xã tạo điều kiện thuận lợi trong việc giao thương người, hàng hóa, góp phần phát triển KT - XH của địa phương.

+ Kết nối với các trung tâm kinh tế - văn hóa - chính trị và kết nối giữa các khu - cụm công nghiệp.

* Kết nối với các trung tâm kinh tế- văn hóa- chính trị

Kết nối các tuyến đường tập trung phát triển tứ giác" kinh tế của tỉnh gồm: KKT Nghi Sơn, TP Thanh Hóa - Sầm Sơn, KCN Lam Sơn - Sao Vàng, KCN Bỉm Sơn - Thạch Thành theo ba trục: QL1A, QL45 và QL47.

Tại các trung tâm kinh tế, văn hóa, chính trị ở Thanh Hóa ngoài hai hướng chính bắc - nam và đông - tây còn có những đặc trưng riêng với các kiểu phân bố là hỗn hợp (trung tâm là TP Thanh Hóa) và bàn cờ (tại các đô thị của tỉnh).

* Kết nối các khu, cụm công nghiệp: giữa các khu, cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa được kết nối với nhau bởi các tuyến giao thông đường bộ để đảm bảo tốt nhất các mối giao thoa cũng như hoạt động vận tải cung ứng việc chuyên chở nguyên vật liệu, hàng hóa; QL1A và QL47 là 2 trục chính tạo nên sự kết nối này.

- Kết nối ngoài tỉnh

+ Mạng lưới đường bộ kết nối giữa tỉnh Thanh Hóa với nước bạn Lào qua ba cửa khẩu: Na Mèo (QL217), Tén Tằn (QL15C), Khẹo (QL47). Trong đó, QL217 là tuyến quan trọng nhất nối giữa CHDCND Lào với Thanh Hóa cũng là tuyến đường duy nhất nối giữa Sầm Nưa (Lào) và TP Thanh Hóa.

+ Kết nối trong nước: đảm nhận vai trò này là hai trục đường chủ đạo: QL1A và đường HCM. Đây là cơ hội để tỉnh Thanh được kết nối với 6/7 vùng kinh tế, với các khu vực giàu tài nguyên khoáng sản, các đồng bằng phì nhiêu, các cửa khẩu, cảng biển và nhiều TP lớn cũng như các trung tâm công nghiệp trên toàn quốc. Ngoài ra, các tuyến QL45, QL47, QL10... cũng có vai trò lớn trong sự kết nối giữa Thanh Hóa với các tỉnh trong vùng và vùng lân cận.

c. Kết nối giữa các phương thức vận tải

GTVT đường bộ mang tính trung chuyển cao. Chính vì vậy, sự kết nối giữa vận tải đường bộ với các phương thức vận tải khác là đặc trưng cơ bản của loại hình vận tải này, gồm các kết nối giữa đường bộ với: đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển, đường hàng không.

3.2.1.5. Sự phân hóa mạng lưới đường bộ

a. Theo các huyện thị

- Tổng chiều dài đường bộ tại các huyện, thị tỉnh Thanh Hóa phụ thuộc vào chiều dài mạng GTNT. Các huyện: Triệu Sơn, Bá Thước,... có tổng chiều dài đường bộ cao là do chiều dài GTNT tại mỗi huyện này đều trên 1000 km. Những huyện có tổng chiều dài đường bộ khá cao như: Nông Cống, Yên Định,... có chiều dài GTNT trên mỗi huyện từ từ 700 - 900 km. Hai địa bàn có tổng chiều dài đường bộ thấp nhất do GTNT tại đây rất thấp (TX Bỉm Sơn là 46,3 km, TP Sầm Sơn 40,83 km).

- Mật độ đường: lớn nhất là huyện Triệu Sơn (6,82) và Nga Sơn (6,62), sau đó đến các huyện: Thọ Xuân, Q.uảng Xương, Yên Định, Vĩnh Lộc, Thạch Thành, Ngọc Lặc, Bá Thước (từ 4,6 - 6); hai địa bàn có mật độ đường thấp nhất là: thị xã Bỉm Sơn (1,09), TP Sầm Sơn (1,18). Còn lại 17 huyện, thị có mật độ đường ở mức trung bình, trong khoảng 1,5 - 4,5 km/km^2.

Do có sự khác nhau về số chiều dài đường bộ, số dân và diện tích lãnh thổ dẫn đến mật độ đường ở các huyện, thị không đồng nhất và có sự phân hóa khá cao (từ 1,1 - 6,8). Đối với các huyện, thị có mật độ đường thấp sẽ ảnh hưởng không nhỏ đến sự mở rộng và phát triển của các ngành kinh tế cũng như các vấn đề văn hóa, an sinh xã hội.

b. Theo địa hình

- Tổng chiều dài: Khu vực TDMN Thanh Hóa có tổng chiều dài QL lớn gấp 1,2 lần so với khu vực đồng bằng duyên hải nhưng xét về GTNT thì khu vực này chỉ bằng 70,8% so với khu vực đồng bằng duyên hải; trong khi đó quy mô về GTNT lớn gấp 14,8 lần so với QL. Vì vậy, tổng chiều dài đường bộ khu vực đồng bằng duyên hải lớn hơn khu vực TDMN là 1,17 lần

- Mật độ đường: mật độ đường bộ ở khu vực đồng bằng duyên hải lớn hơn khu vực TDMN 1,22 lần, do vậy khả năng đáp ứng mạng lưới đường bộ chưa đảm bảo tốt cho sự phát triển KT - XH khu vực TDMN.

- Chất lượng đường: CSHT GTVT đường bộ khu vực đồng bằng duyên hải phát triển với chất lượng tốt, tỷ lệ đường nhựa cao (đạt 88,6%), đạt cấp III, IV, V. Ngược lại, khu vực TDMN có tỷ lệ lớn đường đất, đường cấp phối khá cao trên địa bàn; tỷ lệ đường dải nhựa có nhưng ít, chủ yếu đạt ở cấp V, VI và trên cấp VI.

c. Theo nông thôn và thành thị

- Tổng chiều dài: tổng chiều dài đường bộ khu vực thành thị ở Thanh Hóa chỉ bằng 2,5% so với khu vực nông thôn, do Thanh Hóa là tỉnh nông nghiệp, quá trình đô thị hóa còn thấp, điều này đã tạo sự chênh lệch quá lớn về diện tích đất giữa 2 khu vực nông thôn và thành thị. Theo đó, mạng lưới đường bộ cũng có sự chênh lệch mạnh.

- Mật độ đường bộ giữa hai khu vực nông thôn và thành thị tỉnh Thanh Hóa đều cao và có sự chênh lệch nhẹ: thành thị là 1,64, nông thôn: 1,36; do so với nông thôn thì tổng chiều dài đường bộ ở thành thị bằng 2,5% trong khi diện tích chỉ bằng 2,1% và dân số bằng 16,7 %.

- Chất lượng đường bộ: ở nông thôn tỷ lệ đường được dải nhựa chỉ đạt: 15,4% (phân bố chủ yếu ở các huyện đồng bằng duyên hải và tập trung trên những tuyến QL và một phần lớn ĐT), đường BTXM chiếm phần lớn: 40,8%, đường dải đá dăm, cấp phối và đường đất: 43,8% (68,5% loại đường dải đá dăm, đường cấp phối và đường đất tập trung tại các huyện miền núi). Ở thành thị, chất lượng đường khá tốt với tỷ lệ cứng hóa mặt đường chiếm 100% (trong đó, đường rải nhựa chiếm hơn 50%, trải bê tông chiếm 30%, còn lại là đường được làm bằng đá, sỏi.

3.2.2. Cầu đường bộ

- Hệ thống cầu trên các QL là 271 cầu, phần lớn các cây cầu đều có chiều dài trên 50 m và chiều rộng đạt tiêu chuẩn quy trình thiết kế cầu 22 TCN 272- 05

- Hệ thống cầu trên các tuyến đường tỉnh là 172 cầu, chủ yếu các cây cầu này là BTCT nhưng vẫn còn các cây cầu liên hợp, cầu treo, cầu tạm...

- Những năm gần đây, Thanh Hóa đã hoàn tành năm cầu vượt và một số cầu lớn vượt sông thay thế phà: cầu Thắm, cầu Bút; cải tạo cầu yếu như cầu Điền Hộ, cầu Na Sài,...

- Hiện đang xây dựng hai cầu vượt trên QL1A địa phận huyện Hà Trung và trên đoạn đường đường tránh TP Thanh Hóa giao với QL1A cũ.

Cầu đường bộ đang góp phần quan trọng trong việc nối liền các mạch giao thông, hạn chế những khó khăn về tự nhiên cũng như giải quyết các vấn đề ùn tắc giao thông ở Thanh Hóa.

3.3. Các hoạt động vận tải đường bộ tỉnh Thanh Hóa

3.3.1. Phương tiện vận tải

3.3.1.1. Qui mô và cơ cấu

Số lượng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ Thanh Hóa năm 2016 là 120.600 xe các loại, cao hơn 1,7 lần năm 2010; trong đó

Xe tải: bao gồm các loại dưới 2 tấn, từ 2 - 7 tấn, từ 7 - 20 tấn và trên 20 tấn đạt 60.043 xe (chiếm 49,8%) với tổng tải trọng khoảng 443.238 tấn và có sự phân hóa không đều.

Số xe ô tô phục vụ vận tải hành khách có 60.557 xe (chiếm 50,2%), trong đó chủ yếu là xe con và xe 7 - 9 ghế.

3.3.1.2. Sự gia tăng

Kể từ năm 2010 đến nay các loại phương tiện vận tải đường bộ tỉnh Thanh Hóa tăng trưởng ổn định ở mức cao (10% đến 31%/năm.) Tốc độ tăng trưởng ô tô đang có xu hướng tăng dần, tăng mạnh nhất là xe dưới 10 ghế (tăng 20 – 35%).

3.3.1.3. Mật độ so với dân số là 34 xe ô tô các loại/10^3 dân, thấp hơn tỷ lệ bình quân cả nước (38 ô tô/10^3 dân) (năm 2016). Do sự gia tăng các phương tiện cơ giới cao hơn nhiều so với sự gia tăng dân số nên mật độ các phương tiện cơ giới đường bộ so với số dân tăng nhanh.

3.3.2. Lưu lượng xe tham gia giao thông

- *Thực trạng lưu lượng xe trên một số tuyến khảo sát trong giờ cao điểm*

Lưu lượng xe trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa tập trung mạnh nhất trên các tuyến đường tại trung tâm TP Thanh Hóa (từ 5500 – 7000 PCU);Trên các tuyến đường chạy qua các khu dân cư, các trung tâm y tế, giáo dục lưu lượng xe giao động từ 2000 – 4000 PCU; Tại các tuyến đường cạnh kề các KCN lưu lượng xe thấp, luôn ở mức ở mức 700 - 900 PCU

- *Khả năng đáp ứng của các tuyến đường*

Trên các tuyến đường gần kề các KCN, tuyến QL47 (đoạn đường Lê Lai), QL45 (đoạn qua bệnh viện Lao phổi Thanh Hóa), QL1A (đoạn qua thị trấn Còng), QL10 (đoạn qua thị trấn Bút Sơn) và đường Võ Nguyên Giáp thì số làn xe hiện tại đã và đang đáp ứng tốt cho khả năng lưu hành. Tại các tuyến khảo sát còn lại, số làn xe hiện tại chưa đáp ứng tốt cho lưu lượng xe thông hành, nhất là trong giờ cao điểm.

3.3.3. Kết quả hoạt động vận tải

- *Khối lượng vận chuyển* hành khách và hàng hóa ở tỉnh Thanh Hóa đều tăng, trong đó khối lượng vận tải hành khách tăng nhanh hơn so với hàng hóa; vận tải hành khách và hàng hóa bằng đường bộ cũng chiếm ưu thế trong cơ cấu vận tải toàn ngành, tuy nhiên cơ cấu vận tải hành khách trong toàn ngành luôn cao hơn so với chỉ tiêu này trong vận tải hàng hóa.

- *Khối lượng luân chuyển* hành khách chủ đạo là đường bộ (99%), các loại hình vận tải khác gần như không đáng kể; trong khi đó, khối lượng luân chuyển hàng hóa trên địa bàn lại do nhiều phương thức vận tải đảm nhận, ngành đường bộ chỉ giao động trong khoảng 40 - 50%.

- *Cự li vận chuyển trung bình* hành khách khá cao (trong khoảng 60 km giai đoạn 2010 - 2016) và có xu hướng giảm nhẹ; Tuy nhiên, cự ly vận chuyển trung bình hàng hóa lại thấp hơn (giao động từ 37- 38 km, giai đoạn 2010 - 2016) và có sự giao động lớn hơn so với cự li vận chuyển trung bình hành khách.

- *Doanh thu vận tải:* cao và tăng nhanh, luôn đạt trên 80% trong tổng doanh thu toàn ngành.

3.3.4. Tính nhịp điệu trong hoạt động vận tải

Hoạt động vận tải tỉnh Thanh Hóa chịu tác động mạnh bởi tính nhịp điệu mùa, gắn với tính nhịp điệu trong nhu cầu vận tải người và hàng hóa: thời gian hoạt động vận tải cao nhất tập trung mạnh vào tháng cuối năm, dịp nghỉ lễ 30/4 - 1/5. Đối với các tháng mùa du lịch và mùa thu hoạch nông sản, các hoạt động vận tải có tăng lên, nhưng chủ yếu là vận tải hàng hóa và chỉ tập trung trên các địa bàn có sản phẩm cũng như các tuyến đường kết nối tới các vùng sản phẩm.

3.3.5. Dịch vụ vận tải

- *Dịch vụ vận tải hành khách, gồm:*

+ Dịch vụ tuyến cố định liên tỉnh, phân ra: dịch vụ thông thường và dịch vụ chất lượng cao.

+ Nội tỉnh có: dịch vụ tuyến cố định nội tỉnh; Dịch vụ xe buýt; Dịch vụ taxi

- *Dịch vụ vận tải hàng hóa:* phát triển tự do theo cơ chế thị trường, mô hình các đơn vị kinh doanh nhỏ lẻ và có sự tăng lên nhanh chóng.

3.3.6. Logistics: Thực trạng logistics trên địa bàn chưa được khai thác đúng với tiềm năng và còn nhiều mặt hạn chế.

3.4. Tổ chức lãnh thổ GTVT tỉnh Thanh Hóa

3.4.1. Các bến đường bộ: về quy mô: các bến xe trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa hiện nay còn mỏng (chưa phủ kín hết tất cả các huyện trong tỉnh), về chất lượng: các bến mới chỉ đạt quy chuẩn ở mức III và IV. Theo đó các tiêu chí tối thiểu của bến xe như diện tích bến, diện tích đỗ xe đón trả khách, diện tích phòng chờ, số vị trí đỗ xe đón trả khách...chỉ đạt mức trung bình.

3.4.2. Các đầu mối giao thông

- *ĐMGT TP Thanh Hóa:* là ĐMGT lớn nhất tỉnh Thanh Hóa, cũng là ĐMGT quan trọng của cả vùng BTB. Vai trò của ĐMGT TP Thanh Hóa bắt nguồn từ chỗ đây là trung tâm kinh tế, văn hóa, chính trị lớn nhất và lâu đời nhất tỉnh. TP Thanh Hóa đóng vai trò như một điểm liên kết giữa các huyện, các vùng, miền trong tỉnh với nhau, giữa tỉnh Thanh Hóa với BTB, nam đồng bằng Bắc bộ và là cửa ngõ hướng ra biển Đông của các tỉnh đông bắc Lào bằng nhiều loại hình giao thông: đường bộ, đường sắt, đường sông..., trong đó đường bộ là quan trọng nhất.

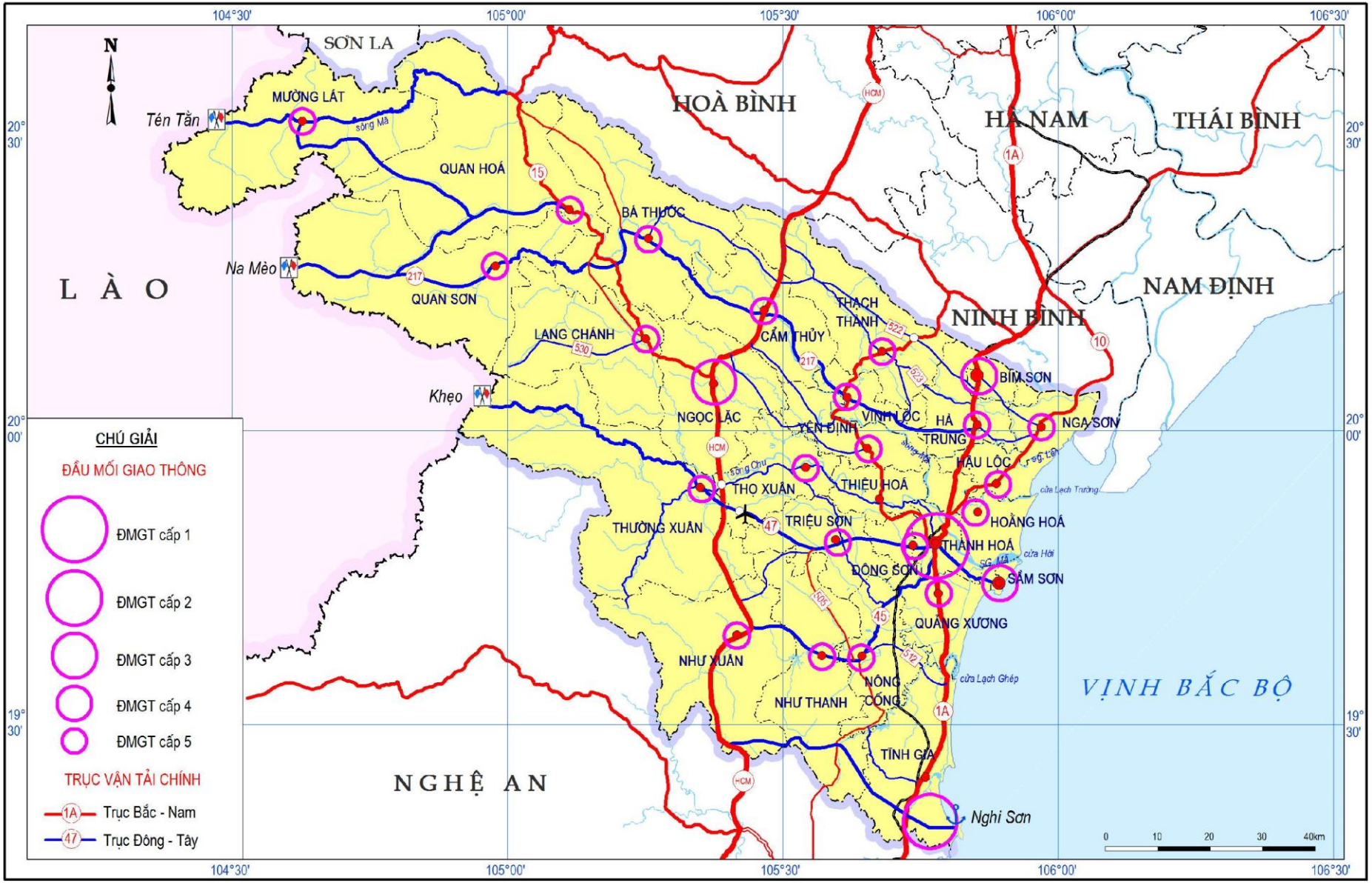
- *ĐMGT KKT Nghi Sơn:* là ĐMGT tổng hợp quan trọng thứ hai, đồng thời cũng là khu vực trọng điểm về kinh tế phía nam tỉnh Thanh Hoá. Vai trò của đầu mối này bắt nguồn từ chỗ đây là một trong tám KKT quan trọng của cả nước, là trung tâm kinh tế phát triển nhất tỉnh Thanh Hóa cũng là một trong các trung tâm kinh tế, trung tâm công nghiệp lớn nhất vùng BBT. KKT Nghi Sơn nằm trong vùng kinh tế nam Thanh - bắc Nghệ, là một trong bốn cụm động lực phát triển của tỉnh Thanh Hoá, là cửa ngõ giao lưu giữa bắc bộ, trung bộ, sang Lào, vào TP HCM, tiếp cận trực tiếp với 3 loại hình giao thông chủ yếu: đường bộ, đường sắt và đường biển có đủ điều kiện hoà nhập vào sự phát triển chung cả nước.

- *ĐMGT Ngọc Lặc* là ĐMGT lớn thứ ba ở Thanh Hóa, nằm trong vùng kết nối giữa khu vực 11 huyện miền núi với các huyện đồng bằng. Tại ĐMGT Ngọc Lặc có hai tuyến đường liên vùng đi qua là HCM và QL15A, được ảnh hưởng tích cực bởi hệ thống kinh tế vùng biên, kinh tế cửa khẩu, đã và đang mang lại lợi thế lớn về quan hệ vùng không chỉ riêng cho huyện Ngọc Lặc mà còn cho tất cả các huyện nằm trên địa bàn phía tây tỉnh Thanh Hóa .

- *TP Sầm Sơn và thị xã Bỉm Sơn* là hai ĐMGT lớn thứ tư của tỉnh Thanh Hóa. Trong đó:

+ Tại ĐMGT TP Sầm Sơn có 3 tuyến đường bộ quan trọng có vai trò như chiếc cầu nối giữa Sầm Sơn với các địa bàn trong tỉnh là: QL47, đường Trần Hưng Đạo và đại lộ Nam sông Mã. Vai trò của đầu mối xuất phát từ tầm quan trọng của ngành du lịch biển đối với sự phát triển kinh tế trên địa bàn.

BẢN ĐỒ CÁC ĐẦU MỐI GIAO THÔNG VẬN TẢI TỈNH THANH HOÁ NĂM 2016



Nguồn số liệu: Sở Giao thông Vận tải tỉnh Thanh Hoá

Người thành lập: NCS Nguyễn Thị Ngọc, 2017

+ ĐMGT thị xã Bỉm Sơn bắt nguồn từ vai trò là đô thị trung tâm của vùng kinh tế động lực phía bắc tỉnh Thanh Hóa; hình thành vùng kinh tế phát triển với các chức năng: công nghiệp, dịch vụ, thương mại, du lịch... Tại đây QL1A, ĐT 522, đường sắt Bắc - Nam và hệ thống mạng lưới giao thông nội thị đang góp phần quan trọng trong việc kết nối các mối quan hệ KT - XH trên địa bàn.

- *Các ĐMG*T tại trung tâm 22 huyện còn lại của tỉnh Thanh Hóa cũng đều là những ĐMGT quan trọng, trong đó, ĐMGT Lam Sơn - Sao Vàng ở huyện Thọ Xuân đặc biệt được quan tâm và tương lai cũng trở thành ĐMGT lớn của tỉnh Thanh Hóa và vùng BTB, do tại đây, ngoài sự phát triển của mạng lưới đường bộ như QL47, đường Nghi Sơn - Bãi Trành, hệ thống ĐT... còn có sự hỗ trợ đắc lực của cảng hàng không Thọ Xuân và vùng hậu phương là KKT động lực Lam Sơn - Sao Vàng với các chức năng chính là công nghiệp chế biến và nông nghiệp sạch.

Hầu hết tại trung tâm các huyện còn lại: Nga Sơn, Hà Trung, Hậu Lộc, Hoằng Hóa, Thiệu Hóa,...là các ĐMGT nhỏ. Sự hình thành các ĐMGT này khá đơn giản, đa số là do sự kết hợp của một vài tuyến đường bộ (QL và ĐT) với vai trò chủ đạo là đảm bảo hiệu quả hoạt động của mạng lưới giao thông trên địa bàn huyện và là cầu nối cho sự lưu thông giữa tuyến huyện với tuyến tỉnh. Ngoài ra, ở một số đầu mối này, do đặc thù vùng hậu phương mà còn đảm nhận thêm những chức năng riêng, như: ĐMGT trung tâm thị trấn Nga Sơn với chức năng về các nghề thủ công và thủy hải sản, ĐMGT trung tâm thị trấn Hậu Lộc với chức năng phát triển nông sản, thủy hải sản, ĐMGT trung tâm thị trấn Cẩm Thủy, Vĩnh Lộc với chức năng du lịch...

3.4.3. Các tuyến giao thông vận tải đường bộ tỉnh Thanh Hóa

3.4.3.1. Các tuyến vận tải hành khách

- Các tuyến liên tỉnh:

+ Các hướng tuyến chính: Thanh Hóa - Hà Nội, Thanh Hóa - Hải Phòng, Thanh Hóa - Quảng Ninh, Thanh Hóa - Thái Nguyên, Thanh Hóa - Nam Định, Thanh Hóa - Nghệ An, Thanh Hóa - Phú Thọ. Các tuyến này có lưu lượng trung chuyển trên 20 chuyến/ngày.

+ Các hướng tuyến khác: từ Thanh Hóa đi Hải Dương, Bắc Ninh, Bình Dương, TP. Hồ Chí Minh với tần suất trên 10 chuyến/ngày.

- Các tuyến nội tỉnh: ở Thanh Hóa đang khai thác 23 tuyến cố định nội tỉnh với tổng số khoảng 110 chuyến/ngày. Tất cả các huyện, thị đều có tuyến nội tỉnh kết nối đến. Các tuyến nội tỉnh hiện nay đều xuất phát từ 3 bến xe ở trung tâm tỉnh đi các huyện, thị còn lại, chưa có tuyến chạy giữa các huyện, thị.

3.4.3.2. Các tuyến vận tải hàng hóa:

- Các tuyến liên tỉnh: các luồng tuyến vận tải hàng hóa bằng đường bộ liên tỉnh ở Thanh Hóa không cao do có nhiều phương thức vận chuyển đảm nhận như đường sắt, đường biển và một phần đường sông. Hiện tại, có các tuyến chính là: Thanh Hóa - Hà Nội, Thanh Hóa - Kiên Giang, Thanh Hóa – HCM...

- Các tuyến nội tỉnh: có phạm vi hoạt động đường ngắn. Các hành lang vận tải hàng hóa chính là các cung đoạn trên các trục QL1A, đường HCM, các tuyến ra vào 4 vùng kinh tế động lực (gồm KKT Nghi Sơn, TP Thanh Hóa - Sầm Sơn, Lam Sơn - Sao Vàng, Bỉm Sơn - Thạch Thành), các tuyến ra vào nơi tập kết hàng như sân bay Thọ Xuân, cảng biển Nghi Sơn, cảng biển Lễ Môn, cửa khẩu Na Mèo (QL47, đường Nghi Sơn - Bãi Trành, QL1A, QL217...).

3.5. Vai trò của giao thông vận tải đường bộ tỉnh Thanh Hóa đối với sự phát triển kinh tế - xã hội.

3.5.1. Đối với kinh tế

3.5.1.1. GTVT đường bộ ảnh hưởng tới sự phát triển kinh tế chung trên toàn tỉnh

- *Góp phần thúc đẩy tăng trưởng GRDP*: so với năm 2010, năm 2016 cả 2 hạng mục đều tăng. Trong đó chiều dài đường bộ tăng thêm 2.521 km (gấp 1,1 lần), với tốc độ tăng

trưởng 1,97%; tổng GRDP tăng thêm 72.955 tỷ đồng (gấp 2,5 lần) với tốc độ tăng trưởng là 8,24%. Như vậy, cứ phát triển thêm 1,0 km đường bộ sẽ góp phần làm tăng thêm 28,9 tỷ đồng tương ứng với việc tăng trưởng 1,97% chiều dài đường bộ sẽ góp 8,24% tốc tăng trưởng tổng GRDP cho tỉnh.

- *Góp phần thúc đẩy sự phát triển các ngành kinh tế*: công nghiệp, nông nghiệp, dịch vụ

- *Góp phần chuyển dịch cơ cấu ngành kinh tế theo hướng tích cực*: giai đoạn 2010 - 2016, cơ cấu ngành công nghiệp và dịch vụ có xu hướng tăng. Trong đó, tăng mạnh nhất thuộc về ngành công nghiệp, từ 37,5% năm 2010 lên 43,9% năm 2016, tăng 6,4%. Cơ cấu ngành dịch vụ từ 38,0% năm 2010 lên 38,9% năm 2016, tăng 0,9%. Theo đó là sự giảm khá mạnh trong cơ cấu ngành nông nghiệp, từ 24,5% năm 2010 xuống 17,3% năm 2016

3.5.1.2. GTVT đường bộ ảnh hưởng tới các hoạt động kinh tế của người dân

Qua kết quả phỏng vấn 150 hộ dân, có 134 hộ dân được ảnh hưởng và 16 hộ dân bị ảnh hưởng sau khi nâng cấp, mở rộng các tuyến đường trên địa bàn. Như vậy, sự phát triển của các tuyến đường bộ cơ bản đã đem lại nhiều cơ hội hưởng lợi cho người dân.

- *Ngành nghề và thu nhập chính:* số hộ làm nông nghiệp và có thu nhập chính từ nông nghiệp có xu hướng giảm, các ngành nghề còn lại đều có xu hướng tăng. Tỉ lệ tăng mạnh nhất là số hộ có thu nhập và làm việc ở nhóm ngành kinh doanh và buôn bán (tăng 27,9%), sau đó là nhóm ngành công nhân (8,0%); trong khi đó tỉ lệ số hộ có thu nhập và làm việc ở nhóm ngành nông nghiệp giảm đến 41,0%.

- *Mức thu nhập và chi tiêu*: số hộ có thu nhập bình quân đầu người/ tháng ở mức thấp (dưới 2,5 triệu) giảm từ 34,5% hộ xuống 1,4% hộ. Các nhóm thu nhập từ trên 2,5 triệu/người/tháng tăng, tăng mạnh nhất là nhóm thu nhập trên 5,5 triệu/người/tháng (tăng 13,7% hộ). Trong khi đó, chi tiêu của các hộ dân có xu hướng tăng cao nhất là nhóm từ 3,1 - 4 triệu/người/tháng (tăng 23,6%), nhóm có chi tiêu mức dưới 2 triệu/người/tháng giảm mạnh (giảm 33,3% hộ).

- *Khả năng đáp ứng của thị trường*: sự phát triển của GTVT đường bộ giúp người dân mua bán, trao đổi hàng hóa được dễ dàng hơn rất nhiều, điều này thể hiện ở 3 khía cạnh: 1) họ tin tưởng và đánh giá cao về sự tăng lên cả về số lượng và chất lượng của hàng hóa, 2) họ lựa chọn được những sản phẩm phù hợp với điều kiện của bản thân (sở thích, tài chính...), 3) khoảng cách địa lý giữa người mua và người bán không giới hạn

- *Với các yếu tố phát triển kinh doanh của các hộ gia đình kinh doanh*: GTVT đường bộ ảnh hưởng mạnh và khá tích cực đến công việc kinh doanh của các hộ dân. Tất cả các chỉ tiêu kinh tế trong công việc kinh doanh đều tăng và tăng mạnh; trong đó chỉ 3/8 chỉ tiêu là: quy mô sản xuất, số lượng khách hàng và mức thu nhập đạt mức tăng, còn lại 5/8 chỉ tiêu được đánh giá là tăng mạnh, bao gồm: số lượng hàng hóa, sự đa dạng hàng hóa, khả năng cạnh tranh, sự mở rộng thị trường và số hộ cùng kinh doanh trên địa bàn.

3.5.2. Đối với xã hội

- *Góp phần tiếp cận tốt các vấn đề văn hóa, y tế, giáo dục*: khi hệ thống GTVT đường bộ phát triển sẽ đem lại nhiều cơ hội để người dân được giao lưu nhiều hơn với các đoàn văn hóa, văn nghệ trong và ngoài tỉnh, thường xuyên được đi chơi, đi thăm hỏi bạn bè, người thân hơn; con em của các hộ sẽ có nhiều cơ hội theo đuổi các cấp học cao hơn; thời gian để các hộ dân đi từ nhà đến các trung tâm đã có sự rút ngắn đáng kể ...

- *Góp phần tạo cơ hội việc làm, xóa đói giảm nghèo:* Qua điều tra, tác giả nhận được 91,7% số hộ trả lời nhờ thuận lợi từ việc nâng cấp mở rộng tuyến đường bộ, họ tìm được việc làm dễ dàng hơn; Theo thống kê từ các huyện việc đầu tư vào GTNT trong toàn tỉnh từ 2010 đến nay chiếm khoảng 1% GDP của cả tỉnh và đã góp phần làm giảm tỷ lệ nghèo từ 9,5% xuống hơn một nửa, nghĩa là cứ đầu tư cho GTNT 1% GDP/năm thì tỷ lệ nghèo có cơ hội giảm được 1,5%/năm.

3.5.3. Đối với môi trường

Thành công nhất của việc phát triển GTVT đường bộ đối với môi trường tỉnh Thanh Hóa trong những năm gần đây là sự phát triển và mở rộng không ngừng của hệ thống xe buýt tại 19 huyện, thị với số lượng gần 250 xe, tần xuất chạy 15 - 20 phút/chuyến. Điều này

đã góp phần giảm bớt sự tham gia của các phương tiện giao thông cá nhân, làm giảm lượng khí thải, tiếng ồn ra môi trường, đặc biệt ở các khu vực trung tâm và các khu vực đông dân trên địa bàn.

Tuy nhiên, mặt trái của sự phát triển GTVT đường bộ là đầu tư nguồn vốn lớn (tổng chi phí trung bình để xây dựng 1 km đường bộ ở Thanh Hóa theo giá hiện nay là 100 - 200 tỷ). Bên cạnh đó, khi xây dựng và mở rộng các tuyến đường còn trực tiếp ảnh hưởng đến cuộc sống người dân trên địa bàn. Qua kết quả phỏng vấn, có 16/150 hộ dân bị ảnh hưởng ở các khía cạnh như: mất phương tiện sản xuất, mất nhà ở, phải tiếp cận với môi trường mới, không tìm được việc làm phù hợp, sự quá tải của dịch vụ công, giá hàng hóa tăng...

Ngoài ra, các hoạt động GTVT đường bộ cũng là một trong những nguyên nhân gây ô nhiễm môi trường. Xét trên một số địa điểm có lượng xe lưu thông lớn, nồng độ bụi và các chất khí có hại cho môi trường như: SO2, CO, NO2, hơi hữu cơ khá cao

CHƯƠNG 4. GIẢI PHÁP VÀ KHUYẾN NGHỊ PHÁT TRIỂN GTVT ĐƯỜNG BỘ TỈNH THANH HÓA ĐẾN NĂM 2020, TẦM NHÌN NĂM 2030

(Chương 4 gồm 18 trang, 4 bảng số liệu)

4.1. Căn cứ đề xuất giải pháp

Căn cứ chủ yếu để xây dựng giải pháp và khuyến nghị phát triển GTVT đường bộ tỉnh Thah Hóa là các văn bản của Đảng, Nhà nước và của tỉnh Thanh Hóa về phát triển KT - XH nói chung và phát triển GTVT nói riêng (trong đó có GTVT đường bộ) cũng như căn cứ vào thực trạng phát triển và hiệu quả thu được trong phát triển GTVT đường bộ giai đoạn 2010 – 2016 của tỉnh Thanh Hóa và từ nhu cầu của xã hội ở một tỉnh đang trên đà phát triển.

4.2. Giải pháp

4.2.1. Giải pháp chung

4.2.1.1. Giải pháp quản lý quy hoạch

+ Tiến hành quy hoạch phát triển GTVT đường bộ tỉnh Thanh Hóa trên cơ sở phát huy lợi thế của từng vùng.

+ Quy hoạch đầu tư cải tạo, nâng cấp, xây dựng mới các tuyến giao thông và các công trình phục vụ vận tải; Ưu tiên đầu tư những tuyến đường quan trọng, thiết yếu ở khu vực miền núi, khu vực đồng bằng thuần nông.

+ Ưu tiên cấp phép cho các doanh nghiệp vận tải. Các doanh nghiệp phải có trách nhiệm phát huy tốt hoạt động vận tải theo quy định

4.2.1.2. Giải pháp về vốn, đầu tư

- Về huy động vốn: Vốn xây dựng CSHT GTVT đường bộ huy động chủ yếu từ 3 nguồn: 1)Trung ương, 2) địa phương (các cấp), 3) các doanh nghiệp trong và ngoài nước; Đẩy mạnh việc huy động vốn từ việc khai thác quỹ đất dọc các công trình giao thông; Thực hiện việc xã hội hóa trong huy động các nguồn lực để phát triển CSHT giao thông; Đa dạng hoá các hình thức đầu tư như liên doanh, liên kết, BOT, hợp tác nhà nước và tư nhân,...

- Sử dụng vốn:Sử dụng hiệu quả các nguồn ngân sách và hỗ trợ từ trung ương, bộ, ngành cho các công trình trọng điểm, phát huy nội lực địa phương cho các công trình địa phương như: Các bến đò ngang phục vụ dân sinh; Các bến xe tại các khu vực vùng sâu, vùng xa;...

4.2.1.3. Giải pháp phát triển nguồn nhân lực

Thực hiện chương trình đào tạo và đào tạo lại để nâng cao trình độ, năng lực cho đội ngũ cán bộ quản lý, công nhân lành nghề. Mở rộng các hình thức đào tạo: ngắn hạn, dài hạn, đào tạo ở trong nước và nước ngoài, đào tạo trong nước kết hợp với đào tạo nước ngoài, đào tạo theo trường lớp và tự đào tạo.

4.2.1.4. Giải pháp về phát triển KHCN.

- Khuyến khích mạnh dạn áp dụng công nghệ tiên tiến trong mọi lĩnh vực GTVT; lắp đặt hệ thống báo hiệu đầy đủ, phân luồng giao thông hợp lý, tiến tới áp dụng các công nghệ giao thông hiện đại; Xây dựng các công trình giao thông kiên cố, phòng chống sụt trượt như cầu cạn, đường hầm, đường tránh nạn, kiên cố hóa ta luy; Áp dụng công nghệ thông tin vào điều hành quản lý.

4.2.1.5. Giải pháp bảo vệ môi trường

- Đối với việc thiết kế, xây dựng, mở rộng các tuyến đường: lựa chọn tuyến đường tránh, hạn chế đi gần khu vực dân cư, trường học; Lựa chọn vị trí xây dựng các trạm đổ xăng tránh hướng gió thịnh hành; Trồng cây có nhiều lá dọc theo QL để lọc chất ô nhiễm; Tiếng ồn giao thông ảnh hưởng cả theo phương thẳng đứng và nằm ngang, vì vậy việc thiết kế đường: thiết kế cao độ, thiết kế giao cắt, thiết kế mặt đường cần cân nhắc để có thể giảm được tiếng ồn và kiểm soát được tiếng ồn....

- Đối với việc nâng cấp và bảo dưỡng các công trình đường bộ: Tôn nền cao vượt mức nước lũ; Thường xuyên làm sạch mặt đường, sửa chữa kịp thời hư hỏng, hạn chế đào mặt đường để làm đường nước, đường điện; Tăng cường công tác kiểm tra và bảo dưỡng...

4.2.2. Giải pháp cụ thể

-Về CSHT:

+ Phát triển đồng bộ mạng lưới đường bộ, ưu tiên đầu tư những tuyến đường quan trọng, thiết yếu giúp giảm tải và tạo điều kiện thuận lợi cho việc thu hút đầu tư, vận chuyển hàng hóa, phá sự bế tắc trong phát triển KT - XH của tỉnh.

+ Thực hiện thay thế tất cả các cầu yếu trên các QL, ĐT; Từng bước đầu tư xây dựng, thay thế các cầu treo, cầu khỉ khu vực TDMN bằng các loại cầu BTCT, BTCT dự ứng lực; Hoàn thành cơ bản các vị trí có nhu cầu xây dựng cầu cứng, cầu treo dân sinh để thay thế các bến đò ngang hoặc trên địa bàn các huyện miền núi của tỉnh.

- Về hoạt động vận tải:

+ Đầu tư phát triển vận tải theo hướng kết nối, hướng tới sự phát triển các trung tâm logistics trong vận tải hàng hóa.

+ Nâng cao chất lượng vận tải với chi phí hợp lý, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ vận tải tiên tiến.

+ Phát huy nội lực, đẩy mạnh xã hội hóa, khuyến khích trong đầu tư kinh doanh vận tải.

- Về TCLT GTVT: Phủ kín bến xe khách trên tất cả các huyện, thị trong tỉnh; Nâng cấp các bến xe trên địa bàn TP Thanh Hóa; Phát huy nội lực của các đấu mối giao thông; Đẩy mạnh phát triển các tuyến vận tải đường dài, đa chiều...

4.3. Khuyến nghị

- Đẩy mạnh công tác bảo trì hạ tầng mạng lưới giao thông, kiên cố hóa các đoạn đường bị xuống cấp, đảm bảo khai thác thường xuyên.

- Mở rộng và nâng cấp một số tuyến giao thông đường bộ nhằm phục vụ cho sự phát triển chung của tỉnh:

- Phát triển các tuyến giao thông đường bộ đi đôi với bảo vệ môi trường bền vững.

- Tăng cường quản lí, quy hoạch, chống lấn chiếm hành lang, triển khai phân cấp quy hoạch chi tiết để cắm mốc quản lí, tăng cường công tác quản lí các phương tiện vận tải trên các tuyến giao thông đường bộ.

KẾT LUẬN

1. GTVT nói chung và GTVT đường bộ nói riêng là mạch máu của sự phát triển KT - XH. Do vậy trong quá trình phát triển KT - XH của bất kì một địa bàn nào thì giao thông cũng luôn nhận được sự quan tâm và ủng hộ. Đối với tỉnh Thanh Hóa, muốn thúc đẩy phát triển kinh tế bền vững thì GTVT, đặc biệt là GTVT đường bộ luôn phải đi trước một bước để tạo tiền đề cho các ngành kinh tế và xã hội phát triển. Hiện nay trong xu thế hội nhập toàn cầu, vai trò GTVT đường bộ của tỉnh ngày càng trở nên quan trọng hơn bao giờ hết.

2. Tỉnh Thanh Hóa có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển GTVT và hệ thống GTVT đường bộ. Trong đó nổi bật là các thế mạnh về vị trí địa lí, các nguồn tài nguyên khoáng sản phong phú, nguồn tài nguyên biển giàu có, nguồn nhân lực và trình độ phát triển kinh tế.... Thanh Hoá nằm ở trung tâm kết nối các khu vực đồng bằng Bắc bộ, duyên hải miền Trung, miền núi tây bắc, đông bắc Lào và vịnh Bắc Bộ; cửa ngõ thông thương ra biển gần nhất của khu vực phía tây - tây bắc Tổ quốc và đông bắc Lào. Đồng thời nằm trên tuyến hành lang kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - TP Hồ Chí Minh - Mộc Bài, vành đai kinh tế ven biển vịnh Bắc Bộ và nhiều tuyến trục giao thông quốc gia. Đặc biệt, phía đông tỉnh có dải bờ biển dài 102 km với khu vực Nghi Sơn chứa đựng nhiều tiềm năng to lớn về giao lưu quốc tế. Vị thế đó tạo điều kiện thuận lợi góp phần thúc đẩy sự phát triển của GTVT đường bộ nhằm phục vụ đắc lực trong tiến trình CNH - HĐH, mở rộng hợp tác, hội nhập với các nền kinh tế khu vực.

3. Trong thời gian qua, GTVT đường bộ của tỉnh Thanh Hóa đã có những chuyển biến đáng kể, đặc biệt là sự tăng lên về số lượng và chất lượng của CSHT giao thông, sự phát triển của các đầu mối GTVT... Điều này đã ảnh hưởng mạnh đến sự phát triển KT - XH, trong đó có tăng trưởng và chuyển dịch của các ngành kinh tế, sự thay đổi của một bộ phận dân cư trong tỉnh... Tuy vậy, vấn đề môi trường cũng chịu nhiều tác động tiêu cực từ phía giao thông.

4. Tuy nhiên, hệ thống đường bộ ở tỉnh Thanh Hóa còn gặp nhiều khó khăn và hạn chế cần khắc phục. Số lượng các tuyến đường còn mỏng, đặc biệt hệ thống đường tỉnh và GTĐT; GTNT chưa đạt so với chuẩn quốc gia; bề rộng mặt đường nhiều nơi có quy mô nhỏ, tiêu chuẩn kĩ thuật thấp, các hoạt động vận tải - đặc biệt là vận tải hàng hóa chưa cao, các trung tâm logistics chưa phát triển tương xứng với tiềm năng... Vì vậy, đã ảnh hưởng không nhỏ đến sự phát triển KT - XH của tỉnh.

5. Trong thời gian tới tỉnh Thanh Hóa cần có những biện pháp hiệu quả để khắc phục những tồn tại trong phát triển GTVT đường bộ, trong đó chú trọng đến các vấn đề về quy hoạch, huy động vốn đầu tư, về khoa học và công nghệ, về đào tạo nguồn nhân lực,...Tin chắc rằng, GTVT nói chung và GTVT đường bộ nói riêng của tỉnh Thanh Hóa sẽ phát triển vững mạnh hơn nữa để góp phần đắc lực trong công cuộc phát triển KT - XH của tỉnh và cả nước trong tương lai gần. Để đạt được điều đó, rất cần sự quan tâm của các cấp ngành, các cơ quan chức năng của tỉnh với những chính sách hợp lý và thiết thực.

DANH MỤC CÔNG TRÌNH CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ

1. Nguyễn Thị Ngọc, 2012, *Phát triển kinh tế dọc Quốc lộ 1A (đoạn qua tỉnh Thanh Hóa)*, Tạp chí Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn, tr 191 - 197.
2. Nguyễn Thị Ngọc, 2012, *Mạng lưới giao thông vận tải Thanh Hóa đối với phát triển du lịch*, Kỷ yếu hội thảo khoa học Địa lí trường Đại học Sư phạm TP Hồ Chí Minh, tr 41 - 45.
3. Nguyễn Thị Ngọc, 2012, *Quốc lộ 1A- huyết mạch tạo nên sự phân hóa lãnh thổ kinh tế - xã hội Thanh Hóa*, Hội nghị khoa học Địa lí toàn quốc lần thứ VI, tr 291- 296.
4. Nguyễn Thị Ngọc, 2013, *Thực trạng mạng lưới giao thông đường bộ phân theo khu vực địa hình tỉnh Thanh Hóa*, Tạp chí Khoa học Trường Đại học Sư phạm Hà Nội, tr 160 - 168.
5. Nguyễn Thị Ngọc, 2013, *Kết cấu hạ tầng GTVT đường bộ tỉnh Thanh Hóa*, Kỷ yếu Hội nghị khoa học Địa lí toàn quốc lần thứ VII, tập 2, tr 546 - 551.
6. Nguyễn Thị Ngọc, 2014, *Vai trò của các tuyến quốc lộ trong việc hình thành và phát triển các khu công nghiệp tỉnh Thanh Hóa*, Kỷ yếu Hội nghị khoa học Địa lí toàn quốc lần thứ VIII, tập 2, tr 642 -647.
7. Nguyễn Thị Ngọc, Tống Trần Anh, 2015, *Những bất cập của mạng lưới GTNT tỉnh Thanh Hóa so với tiêu chí GTNT quốc gia*, Tạp chí Khoa học Trường Đại học Hồng Đức, tr 102 - 111.
8. Nguyễn Thị Ngọc, 2018, *Nghiên cứu đặc điểm mạng lưới đường tỉnh tỉnh Thanh Hóa*, Kỷ yếu Hội nghị khoa học Địa lí toàn quốc lần thứ X, NXB Khoa học tự nhiên vả công nghệ, tr 65 - 71.

II. Đề tài nghiên cứu khoa học

1. Nguyễn Thị Ngọc, 2013, *Nghiên cứu sự phân bố mạng lưới giao thông đường bộ phân theo khu vực địa hình tỉnh Thanh Hóa*, số 320/QĐ-HĐHĐ, Trường Đại học Hồng Đức