

HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI BẾN TRE (1997 - 2022)

ĐẶNG VĂN TUẤN*

Tỉnh Bến Tre được hợp thành bởi ba dải cù lao Bảo, cù lao Minh và cù lao An Hóa, là vùng đất cách biệt với đất liền, địa bàn lại có nhiều sông, kênh, rạch nên giao thông đi lại rất khó khăn. Thông qua các nguồn tài liệu tin cậy của Tỉnh ủy, Ủy ban nhân dân tỉnh, ngành chức năng và quan sát thực địa, bài viết phân tích, đánh giá, chỉ ra đặc điểm của hạ tầng giao thông vận tải tỉnh Bến Tre trước năm 1997; quá trình phát triển trong giai đoạn 1997 - 2022, qua đó đưa ra khuyến nghị để tỉnh tiếp tục phát triển hạ tầng giao thông đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, liên kết vùng trong thời gian tới.

Từ khóa: hạ tầng giao thông, Bến Tre, đường bộ, đường thủy

Nhận bài ngày: 24/02/2025; *đưa vào biên tập:* 26/02/2025; *phản biện:* 22/4/2025; *duyet đăng:* 11/5/2025

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Tỉnh Bến Tre nằm ở phía đông bắc vùng Đồng bằng sông Cửu Long, phía bắc giáp tỉnh Tiền Giang và sông Tiền; phía nam giáp tỉnh Trà Vinh và sông Cổ Chiên; phía đông giáp Biển Đông; phía tây và tây nam giáp tỉnh Vĩnh Long và sông Cổ Chiên. Vùng tỉnh Bến Tre được xác định về tính chất và chức năng là một trung tâm kinh tế quan trọng của tiểu vùng phía Đông - Bắc vùng Đồng bằng sông Cửu Long và trên trục hành lang kinh tế đô thị ven Biển Đông; là đầu mối giao thông quan trọng của vùng Đồng bằng sông Cửu Long, nơi giao hội của các trục hành lang kinh tế quốc gia gồm: Quốc

lộ 60, quốc lộ 57, các tuyến giao thông thủy quốc gia và đóng vai trò quan trọng về an ninh - quốc phòng (Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre, 2022b: 233). Vùng đất Bến Tre bốn bề sông nước có đường bờ biển dài 65km, bị chia cắt bởi 4 dòng sông lớn chạy qua chiều dài 200km, trong nội địa sông ngòi chằng chịt với tổng chiều dài khoảng 6.000km, diện tích sông ngòi lên tới gần 37.000km² (trong khi diện tích đất tự nhiên của tỉnh là 2.379,7km²)⁽¹⁾ rất thuận lợi cho việc vận tải đường thủy nội vùng, liên vùng nhưng lại hết sức khó khăn về giao thông vận tải đường bộ.

Trong hai cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp và đế quốc Mỹ, hầu hết các tuyến giao thông vận tải, cầu đường lớn trên địa bàn tỉnh Bến Tre bị chiến tranh tàn phá, việc vận chuyển, đi lại của người dân rất khó khăn. Từ

* Ban Tuyên giáo và Dân vận Tỉnh ủy Bến Tre. Nghiên cứu sinh Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn - Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh.

sau Ngày giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước 30/4/1975, tỉnh đã ưu tiên dành nguồn lực rất lớn để đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông, đến nay đã tương đối đồng bộ, hoàn chỉnh theo hướng hiện đại, có trọng tâm, trọng điểm, tập trung vào các công trình có tính kết nối, lan tỏa, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội; chất lượng vận tải đường bộ ngày một nâng cao, đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu vận chuyển, đi lại của nhân dân địa phương, kể cả nhân dân của các tỉnh, thành trong khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.

Năm 2018, tỉnh triển khai thực hiện Đề án 3333/ĐA-UBND về xây dựng giao thông nông thôn giai đoạn 2018 - 2020, hạ tầng giao thông ở Bến Tre đến cuối năm 2022 trên địa bàn tỉnh đã cơ bản hoàn chỉnh, đáp ứng nhu cầu vận chuyển, đi lại trong nhân dân và thu hút các nhà đầu tư về đầu tư tại tỉnh, góp phần làm thay đổi diện mạo nông thôn và thành thị, được đánh giá là địa phương có sự phát triển nổi bật về hạ tầng giao thông của khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.

2. NỘI DUNG

2.1. Đặc điểm giao thông vận tải tỉnh Bến Tre trước năm 1997

Trong suốt 30 năm chiến tranh (1945 - 1975), thực hiện chủ trương “tiêu thổ kháng chiến”, đường sá trong tỉnh không những không phát triển mà còn bị phá và xuống cấp nghiêm trọng. Hơn 80% chiều dài hệ thống đường bộ của tỉnh bị hư hỏng nặng, phần lớn các cầu bị hư hoặc sập. Trước năm

1945, đường bộ của Bến Tre có 400km đường rải đá, trong đó có một số đường trong tỉnh lỵ Bến Tre được rải nhựa. Tỉnh có hai tuyến đường lớn là đường liên tỉnh nối liền Mỹ Tho với Trà Vinh, qua tỉnh lỵ Bến Tre và quận lỵ Mỏ Cày, phải qua 3 phà Rạch Miếu, Hàm Luông và Cổ Chiên, dài 54km. Tuyến đường lớn thứ hai là tỉnh lộ 26 trên cù lao Bảo bắt đầu từ tỉnh lỵ Bến Tre qua Giồng Trôm, Ba Tri dài 50km. Tuyến thứ ba là tỉnh lộ 30 trên cù lao Minh từ Cái Mơn qua Mỏ Cày đi Thạnh Phú dài 70km. Trên cù lao An Hóa cũng có tuyến đường lớn là tỉnh lộ 17 nối từ Mỹ Tho qua bắc (phà) Rạch Miếu đến làng Bình Đại (nay là thị trấn Bình Đại) (Liên hiệp các Hội Khoa học và Kỹ thuật tỉnh Bến Tre, 2020: 47). Nhìn chung, hệ thống đường bộ dưới thời Pháp thuộc của tỉnh Bến Tre phát triển chậm hơn so với các tỉnh khác ở Nam kỳ (trung bình mỗi năm làm được 5km), nhưng đã phần nào làm thay đổi bộ mặt của 3 dải cù lao không những về kinh tế mà cả về văn hóa - xã hội (Thạch Phương - Đoàn Tứ, 2001: 604).

Sau ngày miền Nam hoàn toàn giải phóng, thống nhất đất nước, có tới 200km đường và 49 cầu trên các tuyến giao thông nội tỉnh đang xuống cấp hoặc hư hỏng (Nhiều tác giả, 2023: 13). Hầu hết các con lộ đều là đường đất hoặc sỏi đỏ, mùa nắng bụi mù đi lại khó khăn, mùa mưa bị trơn trượt, lầy lội, ách tắc giao thông. Những con lộ chính như Lộ liên tỉnh 60 (nay là quốc lộ 60), tỉnh lộ 30 từ thị

xã Bến Tre - Mỏ Cà - Thạnh Phú (nay là tuyến đường nối dài từ đường Võ Nguyễn Giáp với đường quốc lộ 57), lộ 26 thị xã Bến Tre - Giồng Trôm - Ba Tri (nay là tuyến đường nối dài từ đường Nguyễn Đình Chiểu thuộc thành phố Bến Tre đến tỉnh lộ 885 đến quốc lộ 57C, điểm cuối tại thị trấn Tiệm Tôm, huyện Ba Tri), tỉnh lộ 17 Bến Tre - An Hóa - Bình Đại (nay là quốc lộ 57B) đều chung tình trạng yếu kém, rất khó khăn trong việc đi lại. Về cầu, toàn bộ hệ thống cầu của tỉnh đều là cầu quân dụng dàn thép Eiffel, Bailey có tải trọng thấp, hầu hết đều xuống cấp trầm trọng, không có cầu bê tông cốt thép.

Năm 1978, hệ thống giao thông đường bộ tỉnh Bến Tre vẫn yếu kém nhất Đồng bằng sông Cửu Long. Những người làm ngành giao thông vận tải thời kỳ này vẫn thường nói với nhau rằng: *“Làm cầu rồi lại làm cầu, Làm cầu cho đến bạc đầu chưa xong”* (Nhiều tác giả, 2022: 177).

Trước tình hình trên, với quan điểm muốn phát triển kinh tế - xã hội thì hạ tầng giao thông phải đi trước một bước, với sự quyết tâm của cả hệ thống chính trị, ngành giao thông vận tải và sự hỗ trợ của các cấp, các ngành, nhất là nhân dân, các tuyến giao thông huyết mạch trên địa bàn tỉnh nhanh chóng được củng cố, nâng cấp.

Đến cuối năm 1996, đường Liên tỉnh lộ 6 (hay 60) được nâng thành quốc lộ 60. Bốn tuyến đường chính theo hình rẽ quạt của tỉnh là đường tỉnh (ĐT)

ĐT.882, ĐT.883, ĐT.884, ĐT.885. ĐT.888 được nâng thành quốc lộ 57, được đầu tư nâng cấp và tráng nhựa đến Biển Đông. Tổng chiều dài đường bộ trên địa bàn tỉnh là 2.716,78km, trong đó chiều dài đường nhựa, bê tông nhựa là 106,52km, đường đá, gạch là 49,98km, còn lại chủ yếu là đường cấp phối, đường đất. Chiều dài đường sông trên địa bàn là 2.367,63km, trong đó chủ yếu tàu vận chuyển đi lại mùa cạn có trọng tải từ 20 tấn trở xuống với chiều dài 1.087,63km, tàu trên 500 đến 1.000 tấn vận chuyển chiều dài 109,3km. Tổng chiều dài của các cây cầu trên địa bàn là 2.869km, trong số đó cầu trên 10 tấn chỉ có 19 chiếc, từ 5 đến 10 tấn là 57 chiếc, dưới 5 tấn là 2.791 chiếc. Bến phà, bến thủy nội địa với hơn 100 bến phục vụ xếp dỡ hàng hóa và vận tải hành khách qua sông, chủ yếu do huyện, xã quản lý, còn lại tỉnh quản lý 1 bến (bến phà Hàm Luông), Trung ương quản lý 2 bến (Rạch Miễu, Cổ Chiên) (Cục Thống kê tỉnh Bến Tre, 1998: 79-80). Trong đó, bến phà Rạch Miễu nối liền quốc lộ 60 từ Tiền Giang sang Bến Tre có thủy trình dài 3,2km; phà Hàm Luông trên quốc lộ 60 nối liền cù lao Minh và cù lao Bảo có thủy trình dài 1,04km; phà Cầu Ván trên ĐT.888 (nay là quốc lộ 57), thuộc xã Giao Thạnh (Thạnh Phú), có thủy trình dài 0,2km (được thay thế bằng cầu Ván năm 1998); phà An Hóa trên ĐT.883 nối cù lao Bảo với cù lao An Hóa (đến năm 1999 thay bằng cầu bê tông dự ứng lực thì phà kết thúc

hoạt động),... (Thạch Phương - Đoàn Tứ, 2001: 611-612).

Về giao thông nông thôn, năm 1995, Ủy ban nhân dân tỉnh phát động phong trào nhựa hóa, bê tông hóa đường giao thông nông thôn theo phương châm “Nhà nước và nhân dân cùng làm”, “nhân dân làm, Nhà nước hỗ trợ”,... cùng với sự quan tâm lãnh đạo, chỉ đạo của Tỉnh ủy, Ủy ban nhân dân tỉnh, sự hỗ trợ của Chính phủ và các bộ, ngành Trung ương, tỉnh Bến Tre đã tập trung đầu tư, nâng cấp hệ thống cầu, đường, bê tông hóa, nhựa hóa hệ thống đường liên ấp, liên xã. Nhờ đó, giao thông đường bộ có sự phát triển nhanh chóng.

Nhìn chung, trước năm 1997, giao thông vận tải ở Bến Tre còn rất khó khăn; đi lại, vận chuyển phần lớn bằng đường thủy, giao thông đường bộ phát triển chậm, giao thông nông thôn còn hạn chế, các cầu ở nông thôn là cầu cây tạm bợ (thường gọi là cầu khỉ) đi lại cũng rất khó khăn. Tỉnh còn ngăn cách với đất liền, giao thông vận chuyển qua lại các tỉnh khác và giữa các cù lao trên địa bàn tỉnh chủ yếu bằng đường thủy với các bến phà lớn như phà Rạch Miễu (kết nối Bến Tre - Tiền Giang), phà Hàm Luông (kết nối cù lao Bảo và cù lao Minh), phà Cổ Chiên (kết nối Bến Tre - Trà Vinh), phà An Hóa (kết nối cù lao Bảo và cù lao An Hóa), phà An Qui (kết nối trung tâm huyện Thạnh Phú với các xã phía Nam của huyện),...

2.2. Hạ tầng giao thông vận tải tỉnh Bến Tre từ năm 1997 đến năm 2022

2.2.1. Hạ tầng giao thông đường bộ và đường thủy

*** Về đường bộ**

Theo Sở Giao thông Vận tải tỉnh Bến Tre (2010: 23, 24, 25, 123), tính đến năm 2010, hệ thống giao thông đường bộ từng bước được nâng cấp khang trang tạo ra diện mạo mới trên địa bàn tỉnh với tổng chiều dài hơn 5.549km. Tỉnh có 2 tuyến quốc lộ (quốc lộ 57 và quốc lộ 60) tổng chiều dài qua địa bàn 128,7km, đa phần được láng nhựa và bê tông nhựa nóng (tỷ lệ 91,2%); 6 tuyến đường tỉnh (ĐT.882, ĐT.883, ĐT.884, ĐT.885, ĐT.886, ĐT.887) với tổng chiều dài 171,7km, đã được đầu tư nâng cấp, mở rộng với kết cấu mặt đường bằng bê tông nhựa nguội hoặc láng nhựa (tỷ lệ 80,2%). Đường huyện có 41 tuyến với tổng chiều dài 451,5km, đa phần các tuyến đường được xây dựng có kết cấu mặt đường láng nhựa rộng từ 3 đến 3,5m, tỷ lệ nhựa hóa 41,8%. Giao thông nông thôn (xã, ấp,...) có tổng chiều dài khoảng 3.286,8km, trong đó nhựa hóa, bê tông đạt 71%, còn lại là đường trải đá dăm và đường đất. Toàn tỉnh nhựa hóa, bê tông hóa được 3.265km đường nông thôn và đã xây dựng được 2.870 cây cầu bê tông cốt thép... Đặc biệt, cầu dây văng Rạch Miễu (tổng chiều dài 1.878,4m, nhịp dây văng 510m, rộng 12m; tải trọng HL93, có xét đến tải trọng H30-XB80; người đi 300kg/m²) nối liền Tiền Giang với Bến Tre, xóa sự biệt lập của Bến Tre với đất liền, tạo thuận lợi cho đi lại, vận chuyển, giao thương bằng đường

bộ, góp phần mở ra bước ngoặt phát triển mới cho Bến Tre.

Cầu Hàm Luông (dài 1.280,4m, rộng 16m; tải trọng HL93, có xét đến tải trọng H30-XB80; người đi bộ 300kg/m²) nối liền cù lao Minh với cù lao Bảo cũng góp phần giảm ách tắc giao thông, tạo ra cơ hội phát triển mới cho ngành du lịch sông nước trên địa bàn tỉnh và nối liền giao thông bộ trên ba dải cù lao. Cầu Cổ Chiên (dài 1.599m, rộng 16m; tải trọng HL93) nối liền Bến Tre - Trà Vinh... (Đỗ Thành, 2015) cũng góp phần gắn kết giao thông thông suốt giữa các tỉnh miền Tây với Thành phố Hồ Chí Minh, rút ngắn khoảng cách 70km từ Trà Vinh đi Thành phố Hồ Chí Minh, cùng với quốc lộ 50 góp phần phá thế độc đạo cho tuyến quốc lộ 1 từ các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long đi Thành phố Hồ Chí Minh, tạo thuận lợi lớn cho liên kết vùng, phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương trong khu vực. Tại trung tâm thành phố Bến Tre, cầu Bến Tre 2 được đầu tư xây dựng và đưa vào sử dụng năm 2001, cầu Bến Tre 1 tại trung tâm thành phố Bến Tre cũng được xây dựng và đưa vào sử dụng năm 2011, cầu Rạch Vông đưa vào xây dựng năm 2022 (hoàn thành và đưa vào sử dụng cuối năm 2024). Đây là ba cây cầu quan trọng góp phần phát triển đô thị thành phố Bến Tre về phía bờ Nam sông Bến Tre, tăng cường kết nối với huyện Giồng Trôm. Ngoài ra, trên các tuyến giao thông từ thành phố Bến Tre đến các huyện, 10 cây cầu trên ĐT.888 (nay là

quốc lộ 57B) từ thành phố Bến Tre đến Bình Đại, 5 cầu trên ĐT.887 (nay là quốc lộ 57C), các cây cầu trên tuyến đường quốc lộ 57 nối từ Vĩnh Long đi Thạnh Phú,... đã góp phần tăng cường chất lượng giao thông đường bộ lưu thông trên địa bàn tỉnh. Bên cạnh đó, tại các trung tâm thành phố, thị trấn, tỉnh còn đầu tư và đưa vào sử dụng các tuyến tránh để giảm tải cho các tuyến đường nội ô hoặc rút ngắn cung đường, thời gian vận chuyển như tuyến đường từ xã Phú Hưng, thành phố Bến Tre nối liền đến xã Giao Hòa, huyện Châu Thành góp phần rút ngắn khoảng cách và thời gian vận chuyển từ thành phố Bến Tre đến các xã vùng nam huyện Châu Thành và huyện Bình Đại; tuyến tránh Giồng Trôm - đường Trương Vĩnh Trọng được xây dựng, đưa vào sử dụng năm 2010; tuyến tránh Mỏ Cà bắt đầu từ chân dốc phía nam cầu Hòa Lộc (xã Hòa Lộc, huyện Mỏ Cà Bắc) được xây dựng và đưa vào sử dụng cuối năm 2020 để quốc lộ 60 và quốc lộ 57 không đi ngang qua thị trấn Mỏ Cà, giúp giảm lưu lượng xe tuyến đường từ Trà Vinh ngang qua thị trấn Mỏ Cà,... Tuy nhiên, do đặc điểm địa hình đất cù lao, nhu cầu xây dựng cầu, đường ở địa phương rất lớn. Tính đến năm 2018, số lượng xã đạt tiêu chí về giao thông vẫn còn thấp dẫn đến số xã được công nhận xã nông thôn mới chưa cao. Để tiếp tục đẩy mạnh xây dựng hạ tầng giao thông, ngày 17/7/2018, Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre ban hành Đề án số

3333/ĐA-UBND về xây dựng giao thông nông thôn giai đoạn 2018 - 2020 để huy động các nguồn lực xã hội trong xây dựng và hoàn thiện hệ thống giao thông nông thôn trên địa bàn tỉnh. Với sự nỗ lực của các cấp, các ngành trên địa bàn tỉnh, đến năm 2022, tỉnh đã thực hiện hoàn thành Đề án với 81/81 công trình đường và 41/41 công trình cầu, cống, cọc tiêu, biển báo trên các tuyến đường, góp phần quan trọng hoàn thành tiêu chí xây dựng nông thôn mới với tổng số 80/132 xã được công nhận (đạt tỷ lệ 60,6%) (Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre, 2022a: 10).

Tính đến cuối năm 2022, về đường bộ, trên địa bàn tỉnh Bến Tre có 4 tuyến đường quốc lộ (QL) bao gồm: QL.60, QL.57, QL.57B và QL. 57C, với tổng chiều dài là 284,97km (dài hơn so với tỉnh Trà Vinh là 271,46km); 4 tuyến đường tỉnh là ĐT.881, ĐT.882, ĐT.883, ĐT.885 và ĐT.886, tổng chiều dài 124,77km, nhựa hóa đạt 100% (Trà Vinh có 5 tuyến với tổng chiều dài 225,67km, trong đó có 74,98% láng nhựa, còn lại là đường đất và cấp phối); 43 tuyến đường huyện có tổng chiều dài 415,7km, trong đó 12 tuyến do Sở Giao thông Vận tải tỉnh quản lý, các tuyến còn lại là do các huyện quản lý, đa phần có bề mặt rộng từ 3,5 - 5m, nền từ 5 - 6,5m, tỷ lệ nhựa hóa, bê tông hóa đạt trên 95%, quy mô chủ yếu là cấp VI và tương đương cấp VI (Trà Vinh có 42 tuyến đường huyện tổng chiều dài 481,25km, trong đó đường bê tông

nhựa và láng nhựa chiếm 87,94%, còn lại là đường đất, cấp phối) (Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre, 2022c: 27; Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh, 2023: 199-201); đường giao thông nông thôn xã, ấp, liên ấp, ngõ, xóm từng bước được xây dựng đạt chuẩn theo quy định của Bộ Giao thông vận tải trong Chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới với tổng chiều dài đạt chuẩn là 2.098km, trong đó huyện Ba Tri có đường dài nhất (289,95km) và huyện Chợ Lách có tỷ lệ cứng hóa cao nhất (54%), 100% xã đã có đường ô tô đến trung tâm xã; đường đô thị có tổng chiều dài 338km, tỷ lệ nhựa hóa 100% (theo Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre, 2022c: 26 - 33).

** Về đường thủy*

Bến Tre có 4 con sông lớn (sông Tiền, sông Hàm Luông, sông Cổ Chiên và sông Ba Lai) chảy qua, với tổng chiều dài 295km kết hợp với mạng lưới sông, rạch, kinh, mương chằng chịt nối liền nhau với tổng chiều dài xấp xỉ 6.000km tạo thành hệ thống đường thủy nội địa trên địa bàn tỉnh dài khoảng trên 4.000km tạo thành mạng lưới giao đường thủy rất thuận lợi. Chiều dài đường sông cho tàu có trọng tải 1.000 - 2.000 tấn đi lại dài 295km, tàu có trọng tải 300 - 500 tấn đi lại được là 500km và có trên 4.000km kinh, rạch lớn nhỏ cho ghe thuyền có trọng tải 10 - 20 tấn đi lại dễ dàng đến các xóm, ấp, đồng ruộng (Thạch Phương - Đoàn Tứ, 2001: 612). Tính đến cuối năm 2022, tỉnh có

196 tuyến đường thủy, trong đó có 6 tuyến do Trung ương quản lý và 190 tuyến do địa phương quản lý (tổng chiều dài khoảng 909,25km).

Về cầu, toàn tỉnh có 232 cây cầu với chiều dài là 16.832.4 m trên các quốc lộ, đường tỉnh và đường huyện đạt tiêu chuẩn kỹ thuật sử dụng tốt (223 cầu bê tông cốt thép, 9 cầu thép) (Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre, 2022b: 261), trong đó có những cây cầu lớn như Rạch Miễu, Cổ Chiên, Hàm Luông,... góp phần kết nối giao thông trong nội bộ tỉnh Bến Tre và giữa Bến Tre với các tỉnh lân cận. Tuy nhiên, một số cầu có dấu hiệu quá tải, và một số cầu có chiều rộng nhỏ hơn cấp đường quốc lộ vẫn cần được nâng cấp để đảm bảo hệ thống đồng bộ. So với tỉnh lân cận là Trà Vinh có tổng cộng 260 cầu trên các quốc lộ, đường tỉnh và đường huyện, trong đó có 26 cầu yếu, 42 cầu chưa xây dựng, chủ yếu là cầu giao thông nông thôn; “hệ thống cầu trên mạng lưới đường huyện còn thiếu đồng bộ, tải trọng thấp, nhiều cầu tạm hoặc không có, chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải lớn từ huyện xuống xã và liên xã” (Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh, 2023: 198-201),... thì hệ thống cầu ở Bến Tre được đầu tư xây dựng, nâng cấp kịp thời hơn. Ngoài ra, Bến Tre còn có 2 cảng thủy nội địa là Công ty cổ phần Tân cảng Giao Long, Cảng C.P số 1 khu công nghiệp An Hiệp, 3 cảng cá đều đạt tiêu chí cảng loại II là Ba Tri (thị trấn Tiệm Tôm, huyện Ba Tri) công suất 32.000 tấn/năm, cảng cá

Bình Đại (xã Bình Thắng, huyện Bình Đại) công suất 21.600 tấn/năm và cảng cá Thạnh Phú (xã An Nhơn, huyện Thạnh Phú), công suất 8.000 tấn/năm và 307 bến thủy nội địa phục vụ xếp dỡ hàng hóa (Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre, 2022b: 264-265). Về vận tải hành khách ngang sông, Bến Tre có 61 bến khách ngang sông và 16 bến phà, trong đó có những bến phà lớn như bến phà Tân Phú trên QL.57 thuộc địa bàn huyện Châu Thành có 3 chiếc phà trọng tải 100 tấn (Cao Minh Đức, 2023: 441-442), bến phà tạm Rạch Miễu (đưa vào vận hành từ đầu năm 2021 để giảm lưu lượng xe qua cầu Rạch Miễu), ... Đối với cảng sông, tỉnh có cảng Giao Long (xã Giao Long, huyện Châu Thành) đưa vào sử dụng năm 2006, công suất năm 2010 là 190.000 tấn hàng/năm, tiếp nhận được phương tiện có trọng tải đến 500 tấn (Sở Giao thông Vận tải tỉnh Bến Tre, 2010: 25).

2.2.2. Dịch vụ giao thông vận tải

Mạng lưới các tuyến quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện và hệ thống giao thông nông thôn đã tạo nên mạng lưới giao thông liên hoàn, đóng vai trò trong việc tổ chức vận chuyển hành khách, thu gom hàng hóa của tỉnh.

Nhờ cải thiện kết cấu hạ tầng đường bộ kết nối liên vùng mà tỷ trọng vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ tăng lên rõ rệt. Dù vậy, đường sông (đường thủy nội địa) vẫn là kênh vận chuyển hàng hóa xuất khẩu quan trọng của tỉnh đến cổng giao dịch quốc tế chính tại khu vực Thành phố

Hồ Chí Minh. Các trục giao thông đối ngoại chính như quốc lộ 57, kết nối tỉnh với Vĩnh Long, Cần Thơ; với quốc lộ 60, Bến Tre như là cầu nối các tỉnh duyên hải Đồng bằng sông Cửu Long (Trà Vinh, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau) với vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, và đây cũng là tuyến giao thông huyết mạch của tỉnh. Các tuyến đối ngoại này đóng vai trò vận chuyển hàng hóa nông sản của tỉnh đến các thị trường tiêu thụ các tỉnh/thành vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, Đồng

bằng sông Cửu Long và xuất khẩu.

Tính đến năm 2022, hầu hết các huyện, thành phố trên địa bàn tỉnh đều có công trình phục vụ vận tải đường bộ với tổng cộng 8 bến xe khách hoạt động nội tỉnh, liên tỉnh, trong đó, bến xe khách tỉnh đạt loại 1; bến xe khách các huyện Ba Tri, Bình Đại, Thạnh Phú, Mỏ Cày Nam và Chợ Lách đạt loại 4; bến xe khách huyện Châu Thành và Giồng Trôm loại 6 (Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre, 2022b: 261).

Bến xe	Số chuyến/ngày	Lượng hành khách/ngày	Diện tích (m ²)	Số tuyến	Độ rộng đường tiếp cận (m)	Khoảng cách tới QL.60 (m)
Bến Tre	98	1.005	18.500	26	12	0
Ba Tri	31	299	4.200	22	6	35
Thạnh Phú	42	269	3.500	28	6	30
Bình Đại	16	232	4.100	11	6	40
Mỏ Cày Nam	15	272	3.800	4	6	0

Nguồn: Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre 2022b: 262.

Về vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, đến năm 2022, tỉnh có 5 đơn vị kinh doanh với 106 xe buýt, hoạt động trên 6 tuyến (thành phố Bến Tre - Tiệm Tôm, huyện Ba Tri; thành phố Bến Tre - Khâu Bông, huyện Thạnh Phú; thành phố Bến Tre - Phà Đình Khao, tỉnh Vĩnh Long; thành phố Bến Tre - Phước Ngãi, huyện Ba Tri; cầu Cổ Chiên, huyện Mỏ Cày Nam - tỉnh Tiền Giang; thành phố Bến Tre - Chợ Đê Đông, huyện Bình Đại. Trong đó có 71 xe buýt đã thực hiện đổi mới phương tiện nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải xe buýt chất lượng cao (Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre, 2022c: 38). Về vận tải bằng taxi, tỉnh có 07 doanh

nh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi với 194 xe. Ngoài ra, địa phương còn có các hình thức vận tải hành khách khác như vận tải hành khách theo phương thức hợp đồng có 25 đơn vị kinh doanh vận tải với 518 xe; vận tải hành khách bằng ô tô tuyến cố định có 18 đơn vị kinh doanh với 106 xe khai thác 112 tuyến (Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre, 2022b: 265-266).

Về vận tải hành khách trên sông, tính đến năm 2022, Bến Tre có 8 bến phà (Bến phà tạm Rạch Miếu, xã Phú Túc, huyện Châu Thành; bến phà Tân Phú, xã Tân Phú, huyện Châu Thành; bến phà Mỹ An, xã Mỹ An, huyện Thạnh

Phú; bến phà Hưng Phong, xã Phước Long, huyện Giồng Trôm; bến phà Tam Hiệp, xã Phú Thuận, huyện Bình Đại; bến phà Bình Tân, xã Bình Thới, huyện Bình Đại; bến phà Phước An, xã Sơn Định, huyện Chợ Lách; bến phà Thới Lộc, xã Sơn Định, huyện Chợ Lách). Trong đó, bến phà Tân Phú trên QL.57 thuộc địa bàn huyện Châu Thành là bến phà lớn có 03 chiếc phà trọng tải 100 tấn (Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre, 2022b: 262).

3. ĐÁNH GIÁ VÀ KHUYẾN NGHỊ

Đến cuối năm 2022, hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Bến Tre được quan tâm đầu tư tương đối đồng bộ, bao gồm các tuyến đường quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã bảo đảm 100% xã có đường ô tô về đến trung tâm xã; trong đó, có một số chỉ số về cầu, đường có sự đầu tư cao hơn so với tỉnh lân cận của vùng là Trà Vinh. Tuy nhiên, giao thông thủy, bộ vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển nhanh của tỉnh. Ngoài các tuyến quốc lộ như QL.60, QL.57, QL.57B, QL.57C và kết nối hệ thống giao thông khu vực lân cận như cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương - Mỹ Thuận, QL.1 thì trên địa bàn tỉnh, mật độ mạng lưới đường giao thông còn thấp, phân bố không đều giữa các khu vực, mới chỉ tập trung phát triển ở các khu vực đô thị và dọc theo các tuyến đường quốc lộ. Chất lượng đường còn thấp, phần lớn các tuyến đường có cấp hạng kỹ thuật thấp, nền và mặt đường nhỏ, hẹp, thường xuyên bị sụt, lún do đất nền

hạ là đất cát, bùn đặc trưng của vùng đất cù lao. Hệ thống khung giao thông đường bộ chính của tỉnh Bến Tre chủ yếu phát triển theo hướng Tây Bắc - Đông Nam, dọc theo hệ thống sông chính của tỉnh. Khả năng kết nối giao thông theo hướng Tây Nam - Đông Bắc và ven biển còn nhiều hạn chế, chưa phát huy được tối đa tiềm năng khu vực và đồng bộ với các loại hình giao thông khác (Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre, 2022c: 47). Đường giao thông nông thôn thực hiện theo Chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới được đầu tư xây dựng đạt chuẩn theo quy định của Bộ Giao thông Vận tải cơ bản đáp ứng nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hóa nhưng do địa hình tỉnh Bến Tre bị chia cắt, kênh rạch nhiều nên khối lượng đầu tư cầu, đường giao thông đạt chuẩn còn rất lớn, cần phải huy động mọi nguồn lực để tiếp tục đầu tư xây dựng trong thời gian tới. Lưu lượng vận tải từ các tỉnh, thành về Bến Tre và ngược lại ngày càng tăng cao trong khi cầu Rạch Miễu thường xuyên quá tải, đầu năm 2021, tỉnh phải mở bến phà tạm Rạch Miễu để góp phần giảm ùn tắc giao thông vào các giờ cao điểm và ngày 29/3/2022 khởi công xây dựng cầu Rạch Miễu 2 để tiến tới giải quyết dứt điểm tình trạng này sau khi hoàn thành.

Để phát triển hạ tầng giao thông đảm bảo yêu cầu phát triển nhanh và bền vững theo Nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh nhiệm kỳ 2020 - 2025 thì tỉnh cần tập trung đẩy nhanh tiến độ hoàn

thành sớm các dự án cầu Rạch Miễu 2 (đã hợp long ngày 19/4/2025, dự kiến khánh thành và đưa vào sử dụng dịp Lễ Quốc khánh 02/9/2025); đường giao thông kết hợp đê bao ngăn mặn Mỏ Cày Nam - Thạnh Phú (ĐH.17); giai đoạn 2 dự án xây dựng Tuyến đê bao ngăn mặn kết hợp đường giao thông Bình Đại - Ba Tri - Thạnh Phú; phối hợp với tỉnh Vĩnh Long xây dựng cầu Đinh Khao (dự án đã được Chính phủ phê duyệt, dự kiến thực hiện trong giai đoạn 2026 - 2030, nhưng cũng cần quan tâm đẩy nhanh tiến độ, nhất là trong thời gian tới sáp nhập 3 tỉnh Vĩnh Long, Bến Tre, Trà Vinh thành tỉnh Vĩnh Long); triển khai thực hiện dự án xây dựng tuyến đường bộ ven biển kết nối Tiền Giang - Bến Tre - Trà Vinh (đã được cập nhật vào Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg, ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ). Đồng thời, trong định hướng xoay trục phát triển kinh tế về hướng Đông, tỉnh sớm triển khai lộ trình xây dựng tuyến đường bộ ven biển nhằm tạo điều kiện thuận lợi trong việc khai thác phát triển kinh tế ven biển, phát triển hệ thống cảng, bến và giao thông vận tải đường biển, gắn kết thuận tiện với các cảng biển và tuyến đường ven biển từ Thành phố Hồ Chí Minh kết nối với Tiền Giang - Bến Tre - Trà Vinh - Sóc Trăng - Bạc Liêu sẽ được hình thành trong giai đoạn 2021 - 2025 (trong năm 2024 đã khởi công xây dựng cầu Ba Lai 8 trên tuyến

đường này). Bên cạnh đó, theo Quyết định số 1454/QĐ/Tg của Thủ tướng Chính phủ ngày 01/9/2021 Phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tỉnh Bến Tre cần huy động các nguồn lực, thu hút đầu tư để xây dựng tuyến đường bộ ven biển với tổng chiều dài tuyến đường là 53km và 2 tuyến quốc lộ là: QL.57B, chiều dài dự kiến 87km, quy mô cấp III - IV, 2 - 4 làn xe; QL.57C, chiều dài dự kiến 64km, quy mô cấp III - IV, 2 - 4 làn đường,... Đây sẽ là một điểm sáng phát triển giao thông ở Đồng bằng sông Cửu Long trong thời gian tới.

Ngoài ra, tỉnh cũng cần phát huy tốt phong trào thi đua “Đồng khởi mới” theo phương châm “Nhà nước và nhân dân cùng làm”, xây dựng, hoàn thành các công trình giao thông trọng điểm, nâng cấp, mở rộng các tuyến giao thông nông thôn theo tiêu chí nông thôn mới; xây dựng hoàn chỉnh hạ tầng giao thông các tuyến phụ, tuyến đường dẫn vào các tuyến quốc lộ, tuyến đường bộ ven biển,... để phát triển hoàn chỉnh, đồng bộ hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh.

Tỉnh cần quan tâm xây dựng nâng cấp các công trình giao thông theo quy hoạch ngành, quy hoạch vùng, liên vùng theo tinh thần Nghị quyết số 13-NQ/TW của Bộ Chính trị khóa XIII; tăng cường phối hợp giữa Trung ương, địa phương và liên kết vùng, đẩy nhanh công tác giải phóng mặt bằng và triển khai thi công đảm bảo đúng tiến độ. Lựa chọn, ưu tiên đầu

tư phát triển những công trình có tính đột phá, tạo được sự liên kết vùng và giữa các phương thức vận tải nhằm phát huy hiệu quả của cả hệ thống và giữa các phương thức vận tải. Đồng thời, tỉnh cũng cần tiếp tục dành quỹ đất hợp lý cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải trong những năm trước mắt cũng như lâu dài.

4. KẾT LUẬN

Khắc phục hậu quả chiến tranh tàn phá, hệ thống giao thông Bến Tre giai đoạn 1997 - 2022 được đầu tư và phát triển nhanh, góp phần tạo ra diện mạo đô thị, nông thôn ngày càng đổi mới; việc vận chuyển, đi lại, lưu thông hàng hóa của nhân dân thuận lợi hơn rất nhiều so với trước đây. Từ một địa phương đi lại rất khó khăn, hệ thống đò giang cách trở, đường bộ, cầu chất lượng thấp trước năm 1997, nhờ tình phát động và phát huy tốt phong trào “Nhà nước và nhân dân cùng làm”, tập trung huy động các nguồn lực phát triển hạ tầng giao thông nên đến năm 2022, tỉnh đã có hạ tầng giao thông vận tải tương đối hoàn chỉnh, là điểm

nổi bật trong phát triển của địa phương, góp phần thay đổi diện mạo nông thôn và đô thị, đóng góp tích cực vào phát triển kinh tế - xã hội. Tuy nhiên, so với yêu cầu phát triển nhanh và bền vững, nhất là xoay trục phát triển về hướng Đông thì giao thông vận tải tỉnh Bến Tre vẫn chưa phát triển tương xứng, còn nhiều việc phải tập trung thực hiện trong thời gian tới, nhất là các công trình lớn tăng cường liên kết vùng, liên kết khu vực Đồng bằng sông Cửu Long và Thành phố Hồ Chí Minh mà tới đây là tăng cường kết nối ba khu vực Bến Tre - Trà Vinh - Vĩnh Long khi tiến hành sáp nhập thành tỉnh Vĩnh Long. Điều này đặt ra yêu cầu cho địa phương phải tiếp tục đầu tư quyết liệt hơn nữa, dành nhiều nguồn lực hơn để vừa nâng cấp, vừa xây dựng mới và sớm hoàn thành các dự án giao thông đường bộ, đường thủy trên địa bàn, trong đó có các công trình lớn như cầu Rạch Miễu 2, tuyến đường bộ ven biển kết nối Tiền Giang - Bến Tre - Trà Vinh, cầu Đình Khao, logistics, nâng cấp, mở rộng cảng sông, cảng biển... □

CHÚ THÍCH

(1) Liên hiệp các Hội Khoa học và Kỹ thuật tỉnh Bến Tre (2020: 23, 49); Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre (2022c: 48).

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN

1. Bộ Chính trị. 2022. *Nghị quyết số 13-NQ/TW* ngày 2/4/2022 về Phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Hà Nội.
2. Cao Minh Đức. 2023. “Xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông Bến Tre hoàn chỉnh là yếu tố quan trọng góp phần đưa Bến Tre trở thành tỉnh phát triển khá của khu vực Đồng

bằng sông Cửu Long vào năm 2025, của cả nước vào năm 2030”, trong Ban Tuyên giáo Tỉnh ủy - Trường Chính trị Bến Tre. 2024. *Phát huy tinh thần “Anh dũng Đồng khởi, tháng Mỹ, diệt ngụy”, đẩy mạnh thi đua “Đồng khởi mới” xây dựng quê hương Bến Tre ngày càng giàu đẹp*. Hà Nội: Nxb. Lý luận Chính trị.

3. Cục Thống kê tỉnh Bến Tre. 1998. *Niên giám thống kê 1995 - 1997*. Lưu hành nội bộ. Bến Tre.

4. Đỗ Thành. 2015. “Chính thức thông xe cầu Cổ Chiên nối Bến Tre - Trà Vinh”. https://congan.com.vn/tin-chinh/chinh-thuc-thong-xe-cau-co-chien-noi-ben-tre-tra-vinh_701.html, truy cập ngày 17/5/2015.

5. Liên hiệp các Hội Khoa học và Kỹ thuật tỉnh Bến Tre. 2020. *Bến Tre - Đất và người*. Hà Nội: Nxb. Công an Nhân dân.

6. Nhiều tác giả. 2022. *“Ông Hai cầu đường” trọn nghĩa tình với quê hương*. TPHCM: Nxb. Tổng hợp TPHCM.

7. Nhiều tác giả. 2023. *Hội Bảo trợ bệnh nhân nghèo tỉnh Bến Tre - 20 năm sâu nặng ân tình*. TPHCM: Nxb. Tổng hợp TPHCM.

8. Sở Giao thông Vận tải tỉnh Bến Tre. 2010. *Kỷ yếu 35 năm thành lập ngành giao thông vận tải tỉnh Bến Tre*. TPHCM: Nxb. Trẻ.

9. Thạch Phương - Đoàn Tứ (chủ biên). 2001. *Địa chí Bến Tre*. Hà Nội: Nxb. Khoa học Xã hội.

10. Thủ tướng Chính phủ. 2021. *Quyết định số 1454/QĐ-TTg* ngày 1/9/2021 về Phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Hà Nội

11. Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre. 2022a. *Báo cáo số 740/BC-UBND*, ngày 31/12/2022 tình hình phát triển kinh tế - xã hội năm 2022 và nhiệm vụ, giải pháp thực hiện năm 2023. Bến Tre.

12. Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre. 2022b. *Báo cáo quy hoạch tỉnh Bến Tre thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*. Lưu hành nội bộ. Bến Tre.

13. Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre. 2022c. Quy hoạch tỉnh Bến Tre thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050: *Nội dung đề xuất số 14 - Phương án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải tỉnh Bến Tre thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050*. Lưu hành nội bộ. Bến Tre.

14. Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre. Đề án số 3333/ĐA-UBND về Xây dựng giao thông nông thôn giai đoạn 2018 - 2020. Bến Tre.

15. Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh. 2023. *Báo cáo tổng hợp quy hoạch tỉnh Trà Vinh thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*. Lưu hành nội bộ. Trà Vinh.