

PHÁT TRIỂN TUYẾN ĐƯỜNG SẮT TỪ TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU KẾT NỐI HỆ THỐNG ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

DEVELOPING RAILWAY TRANSPORTATION LINE FROM BA RIA - VUNG TAU PROVINCE TO VIETNAM RAILWAY TRANSPORT SYSTEM.

Phạm Văn Tài

Trường Cao Đẳng Kinh Tế Đối Ngoại

Tóm tắt: Bà Rịa - Vũng Tàu là một tỉnh có vị trí quan trọng trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Nơi đây đã phát triển vận tải đường thủy nội địa, đường biển, đường không, đường bộ khá hoàn chỉnh nối trực tiếp với tỉnh Đồng Nai và TP.Hồ Chí Minh. Đặc biệt, cụm cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải đã được chú trọng phát triển, nhưng hiện nay đang nảy sinh một bất cập lớn, đó là hàng hóa xuất nhập khẩu khó vận chuyển đến và đi từ cụm cảng vào các khu công nghiệp, các khu chế xuất ở Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh thành phía Nam vì nhiều nguyên nhân khách quan cũng như nguyên nhân chủ quan. Nghiên cứu này đi tìm hiểu tiềm năng phát triển vận tải đường sắt nhằm tháo gỡ những khó khăn về vận chuyển hàng hóa trong giai đoạn hiện nay.

Từ khóa: Phát triển, đường sắt, Bà Rịa – Vũng Tàu, hệ thống đường sắt Việt Nam.

Chỉ số phân loại: 3.2

Abstract Ba Ria-Vung Tau is an important province in the Southern key economic region. In this locality, the inland water system, road networks, air-link transportation were rather developed to direct links with Dong Nai Province and Ho Chi Minh City. Especially, the deep-water seaport of Thi Vai-Cai Mep was focused to be developed, but there is difficulty to transport the goods from many industrial parks and export zones in Southern neighboring provinces and Ho Chi Minh City to this seaport cluster and vice versa because of many objective and unobjective causes. This study is aimed at searching the potentials to develop railway lines to ease those difficulties of transportation nowadays.

Keywords: Developing, railways, Ba Ria - Vung Tau, Vietnam railway system.

Classification number: 3.2

1. Giới thiệu

Vận tải đường sắt đem lại cho hoạt động logistics rất nhiều lợi thế về thời gian vận chuyển, an toàn, chi phí rẻ và trọng tải lớn. Do đó, phương thức vận tải này không chỉ là xương sống trong hệ thống lưu thông hàng hóa giữa các vùng kinh tế trong cả nước mà còn đóng một vai trò hết sức quan trọng trong chiến lược phát triển ngành logistics cũng như kinh tế xã hội nói chung ở nước ta. Tuy nhiên, hiện nay cơ sở hạ tầng ngành đường sắt đang rất hạn chế tại các vùng kinh tế trọng điểm. Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu với cụm cảng Cái Mép – Thị Vải liên tục nằm trong top các cảng tăng trưởng nhanh nhất thế giới, vẫn chưa có đường sắt kết nối với Thành phố Hồ Chí Minh cũng như các tỉnh

lân cận để giảm tải cho hệ thống đường bộ đang ngày càng trở nên tắc nghẽn.

Giai đoạn 2020 - 2025 là thời gian mà Chính phủ thực hiện chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt phục vụ cho mục tiêu đảm nhận vận tải hành khách và hàng hóa khối lượng lớn đường dài và trung bình; đóng vai trò chủ đạo trong vận tải hành khách trên trục Bắc – Nam, trục Đông – Tây và hàng hóa, đặc biệt là ở hai trung tâm kinh tế lớn nhất cả nước Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Do đó, vai trò kết nối và lưu thông hàng hóa giữa Thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu càng trở nên quan trọng hơn.

Hiểu được những cơ hội và thách thức trong công tác triển khai chiến lược phát triển

phương thức vận tải đường sắt tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và với mong muốn có những giải pháp và khuyến nghị mang tính thực tế sau khi đánh giá - phân tích những vấn đề còn tồn tại, bài viết được thực hiện như một yêu cầu cấp thiết để phát triển kinh tế - xã hội nước nhà.

2. Tổng quan về vận tải đường sắt

2.1. Khái niệm về vận tải đường sắt

Giao thông vận tải đường sắt là loại hình giao thông được thực hiện bằng các phương tiện giao thông bánh sắt di chuyển trên đường ray thép.

Mạng lưới đường sắt Việt Nam có tổng chiều dài là 2600 km nối với các trung tâm dân cư, văn hóa, công nghiệp và nông nghiệp chính, nối với mạng lưới đường sắt tiêu chuẩn của Trung Quốc và có tiềm năng nối với mạng lưới đường sắt của các nước trong khu vực ASEAN. Cơ sở hạ tầng của đường sắt Việt Nam bao gồm các công trình đường sắt, cầu, hầm và cống, nhà ga, hệ thống tín hiệu và hệ thống thông tin.

Trong hệ thống giao thông vận tải của Việt Nam, đường sắt Việt Nam chỉ chiếm một tỷ lệ nhỏ về khối lượng vận chuyển hàng hóa trong khi phương thức này lại đem lại rất nhiều lợi ích về chi phí, thời gian, độ an toàn cho ngành Giao thông vận tải. Do đó, cần phải tích cực đầu tư và xây dựng thêm các tuyến đường sắt tại các vùng kinh tế trọng điểm để tạo điều kiện thuận lợi cho việc lưu thông hàng hóa.

2.2. Tổng quan các nghiên cứu có liên quan trước đây

Trong thời gian qua, có rất nhiều công trình nghiên cứu về hệ thống giao thông vận tải nói chung và giao thông vận tải đường sắt nói riêng, là cơ sở để tác giả thực hiện nghiên cứu đề tài.

Vũ Văn Chung (2004), với đề tài nghiên cứu “*Thực trạng và giải pháp chủ yếu phát triển ngành đường sắt Việt Nam*” đã phân

tích thực trạng phát triển ngành vận tải đường sắt qua đó làm sáng tỏ những nhân tố ảnh hưởng đến sự phát triển của ngành đường sắt, phân tích những ưu điểm hạn chế còn tồn tại và nêu ra các giải pháp cơ bản đảm bảo sự phát triển bền vững của hệ thống đường sắt Việt Nam trong công cuộc đổi mới. Hoàng Thị Hà (2016) với đề tài nghiên cứu “*Xây dựng chiến lược sản xuất kinh doanh trong ngành vận tải đường sắt*” chỉ ra rằng để tồn tại và phát triển trong nền kinh tế thị trường hiện nay cũng như trong tương lai, ngành công nghiệp đường sắt phải không ngừng đổi mới và rất cần có một chiến lược phát triển đúng đắn, phù hợp trong từng giai đoạn phát triển của ngành. Qua đó, tác giả đã nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến công tác xây dựng chiến lược cho ngành đường sắt Việt Nam, đồng thời phân tích, đánh giá thực trạng công tác xây dựng chiến lược và nêu các giải pháp khả thi để khắc phục những hạn chế còn tồn tại trong quá trình xây dựng chiến lược.

Với báo cáo chuyên ngành “*Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam*” của đoàn nghiên cứu JICA (Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản) (2010) đã phân tích những vấn đề chính liên quan đến định vị thị trường, phối hợp với các quy hoạch đường sắt khu vực, chiến lược phát triển đường sắt mang tính thực tế, tăng cường dịch vụ và lĩnh vực kinh doanh có liên quan cũng như cảnh báo thị phần suy giảm của hoạt động vận tải đường sắt, hiệu quả khi thực hiện các quy hoạch.

Tuy nhiên, tác giả nhận thấy chưa có nghiên cứu về vận tải đường sắt từ Bà Rịa Vũng Tàu kết nối với hệ thống đường sắt toàn quốc. Đây là lý do nghiên cứu này đề cập đến đánh giá tiềm năng phát triển vận tải đường sắt kết nối tỉnh này vào hệ thống đường sắt quốc gia.

3. Các vấn đề trong việc phát triển tuyến đường sắt từ Bà Rịa - Vũng Tàu kết nối hệ thống đường sắt Việt Nam

3.1. Yêu cầu cấp bách trong việc phát triển tuyến đường sắt từ Bà Rịa - Vũng Tàu kết nối hệ thống đường sắt Việt Nam

Bên cạnh hoạt động du lịch, định hướng phát triển của Bà Rịa - Vũng Tàu là phát huy và khai thác hiệu quả hệ thống cảng biển, phát triển các dịch vụ cảng biển, trong đó hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải sẽ là cửa ngõ, cảng trung chuyển quốc tế, phát triển dịch vụ hậu cần cảng trở thành ngành kinh tế chủ lực của tỉnh. Với lượng hàng hóa và du khách lớn đổ về từ các nơi, đặc biệt từ Thành phố Hồ Chí Minh, vì vậy Bà Rịa - Vũng Tàu hiện đang trong tình trạng quá tải do tỉnh chỉ kết nối bên ngoài duy nhất bằng Quốc lộ 51, điều này làm kéo dài thời gian di chuyển từ các điểm trong vùng kinh tế đến Bà Rịa - Vũng Tàu, gây tắc nghẽn giao thương hàng hóa và vận tải hành khách.

Riêng đối với cụm cảng Cái Mép – Thị Vải và nhóm cảng biển số 5 trong năm năm qua đã tăng trưởng bình quân 16%/năm, công suất khai thác hàng hóa xuất nhập khẩu của các bến cảng container tăng từ hơn 20% đến hơn 55%. Mặt khác, năm 2016, cụm cảng được đánh giá là cảng tăng trưởng nhanh nhất thế giới với mức tăng trên 35%. Tuy nhiên, phần lớn hàng hoá đều thông qua đường thủy nội địa và vẫn còn bỏ ngỏ phương thức vận tải đường sắt chưa được phát triển. Sự hạn chế của hệ thống và năng lực vận chuyển hàng hóa hiện tại đã gây không ít tổn thất lớn cho ngành giao thông vận tải, công nghiệp khai thác cảng và sự phát triển dịch vụ logistics trong dài hạn.

Vận tải đường sắt là phương thức vận tải chủ lực của cả nước, mang lại lợi ích vô cùng to lớn như an toàn, chi phí thấp, thời gian vận chuyển nhanh và có thể chia sẻ áp lực vận chuyển hàng hóa cho các phương thức khác, đặc biệt là vận tải đường bộ đang bị tê liệt.

Vì vậy, để đáp ứng nhu cầu lưu thông hàng hóa từ Bà Rịa - Vũng Tàu đến các địa phương khác, việc xây dựng tuyến đường sắt kết nối với hệ thống đường sắt Việt Nam là vô cùng cấp bách.

3.2. Những khó khăn trong việc phát triển đường sắt kết nối với tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Để có thể phát triển tuyến đường sắt từ Bà Rịa - Vũng Tàu kết nối với hệ thống đường sắt Việt Nam, cần phải giải quyết những vấn đề sau đây:

• Vấn đề về vốn

Nếu như các phương thức vận tải như đường bộ, đường thủy, đường hàng không được Nhà nước ưu tiên rót vốn để phát triển như các đề án xây dựng đường cao tốc, các cảng biển hoặc cảng hàng không nội địa và quốc tế thì kinh phí để phát triển hạ tầng đường sắt gần như rất hạn chế. Theo Bộ Giao thông vận tải, nhu cầu nguồn vốn đầu tư cho phát triển đường sắt rất lớn, tuy nhiên hiện tại chỉ hơn 2% ngân sách Nhà nước được đầu tư cho đường sắt. Giai đoạn 2010 - 2015, vốn đầu tư cho giao thông được ghi nhận kỷ lục là 330.000 tỷ đồng thì đường sắt cũng chỉ được phân bổ 9.203 tỷ đồng (chiếm 3%), đầu tư cho đường bộ là 299.000 tỷ đồng (chiếm 90%). Giải pháp huy động vốn từ xã hội cũng gặp không ít khó khăn. Cụ thể, mô hình đầu tư khả thi nhất là hình thức đầu tư PPP (Đầu tư theo hình thức đối tác công tư) cũng khó huy động về tài chính, bởi nhu cầu vốn để đầu tư cho ngành đường sắt là khá lớn trong khi đó việc thu hồi vốn rất lâu, làm phát sinh rủi ro cho các nhà đầu tư trong dài hạn.

• Vấn đề về kỹ thuật - công nghệ

Cũng như các lĩnh vực khác, ngành vận tải đường sắt đang gặp vấn đề lớn trong việc phát triển kỹ thuật công nghệ để ứng dụng vận hành. Hiện nay, toàn bộ hệ thống đường sắt Việt Nam đang sử dụng công nghệ cũ, lạc hậu với đường ray khổ 1m kiên cố hóa bằng tà vẹt bê tông cốt thép dự ứng lực đã khiến cho tốc độ tàu chạy bị hạn chế đáng kể với tốc độ trung bình chỉ 45- 50 km/h so với mặt

bằng chung hiện tại là rất thấp. Nghiêm trọng hơn, công nghệ cũ này vẫn có nguy cơ gây lật rất cao, lật tàu ngay cả trong sân ga khi dồn toa chỉ 5km/h. Hiện nay, các nước trên thế giới đã phát triển thành công khổ đường sắt 1.435m với tốc độ tàu chạy cao hơn và giảm thiểu nguy cơ tai nạn đáng kể.

Ngoài ra, về hệ thống thông tin tín hiệu và tin học ứng dụng vận hành vận tải đường sắt còn rất lạc hậu khi ở tại các ga, nhân viên đường sắt vẫn phải thao tác thủ công do các thiết bị trên hầu hết đều chỉ là bán tự động. Cụ thể, công nghệ báo tàu đi ngang hoặc cắt ngang còn rất thô sơ, chỉ có chuông và đèn báo hiệu, thanh chắn khá thô sơ, cũ kỹ và vẫn phải do nhân viên thao tác. Do đó, vấn đề về kỹ thuật – công nghệ cũng là một vấn đề lớn khi xây mới một tuyến đường sắt.

- **Vấn đề về cơ sở hạ tầng**

Đầu tiên là vấn đề xây dựng cơ sở hạ tầng để thực hiện bốc xếp giữa hai đầu bến khi phát triển tuyến đường sắt từ Bà Rịa – Vũng Tàu. Tuy nhiên, theo thực trạng tại các cảng ở Hải Phòng thì việc đầu tư kho bốc xếp, cảng bốc xếp, kết nối đường sắt với liên cảng, liên khu công nghiệp, kho ngoại quan, ga hàng không,... ít được chú trọng. Hệ thống bãi hàng, đường ray đầy đủ cho tàu “làm hàng” còn rất hạn chế. Các ga đường sắt gần như chưa có kho bãi cho doanh nghiệp tập kết container dẫn đến sự yếu kém trong năng lực xếp dỡ và trung chuyển container. Mặt khác, ngành đường sắt chưa đầu tư nhiều đến số lượng và chất lượng các toa chuyên chở container cũng như các máy móc, thiết bị chuyên dụng di chuyển container lên xuống tàu. Ngoài ra, cơ sở hạ tầng về đường sá và cầu cống vẫn còn gặp nhiều vấn đề. Thống kê cho thấy, cứ 1 km đường sắt có 1,85 đường ngang giao cắt, trung bình 0,5 km có một đường ngang. Hành lang an toàn đường sắt nhiều đoạn bị xâm phạm nghiêm trọng. Điều này sẽ làm cho tốc độ tàu bị hạn chế, giảm số chuyến và

thậm chí là gây ra tai nạn giao thông với xác suất cao. Bên cạnh đó, theo VNR, hiện toàn tuyến có 1.452 cầu, nhưng gần một nửa trong số đó xuống cấp, chưa được đầu tư. Đáng chú ý là do chất lượng và kết cấu của các cầu khác nhau nên tải trọng cũng khác nhau gây khó khăn trong việc cân đối trọng tải.

Do đó, vấn đề về cơ sở hạ tầng sẽ là một trong những yếu tố hàng đầu được cân nhắc trước khi lên kế hoạch phát triển tuyến đường sắt từ Bà Rịa – Vũng Tàu kết nối hệ thống đường sắt Việt Nam.

4. Giải pháp phát triển tuyến đường sắt từ Bà Rịa – Vũng Tàu kết nối hệ thống đường sắt Việt Nam

4.1. Giải pháp về vốn

Theo Quyết Định số 1556/ QĐ-BGTVT về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường sắt khu vực đầu mối Thành phố Hồ Chí Minh ngày 06 tháng 06 năm 2013, tổng mức đầu tư tuyến đường sắt Biên Hòa – Vũng Tàu là hơn 20.000 tỷ Đồng. Đây là một con số không hề nhỏ khi được triển khai đồng bộ với các dự án đường sắt liên quan kết nối hệ thống đường sắt Việt Nam do đó cần có sự đầu tư vốn của các chủ thể kinh tế ngoài Nhà nước theo hình thức đầu tư PPP trong đó bao gồm thu hút vốn ODA và thu hút vốn từ tư nhân như BOT hay BLT (xây dựng - chuyển giao - cho thuê). Đặc biệt, hình thức BLT có thể thu hút được nhiều nguồn vốn và dễ dàng hơn do rủi ro cho nhà đầu tư được đánh giá là thấp nhất.

Cụ thể, với hình thức đầu tư PPP, 80% tổng mức đầu tư tương ứng kết cấu hạ tầng đường sắt như nhà ga, kho hàng, bãi hàng, cầu, hầm, hệ thống đường ray, hệ thống thông tin tín hiệu ... sẽ do Nhà nước chịu trách nhiệm, 20% còn lại sẽ do nhà đầu tư tư nhân dùng để mua sắm tàu, máy móc, trang thiết bị cũng như vận hành khai thác, bảo trì, sửa chữa,...

Ngoài ra, việc phân kỳ đầu tư cũng là giải pháp giúp giảm áp lực về vốn khi thi

công xây dựng tuyến đường sắt Biên Hòa – Vũng Tàu để kết nối vào hệ thống đường sắt Việt Nam. Cụ thể, tuyến Biên Hòa - Vũng Tàu dài 95,42km với 12 ga chính tuyến nên chia làm hai giai đoạn đầu tư: Giai đoạn 1 dài 62,42km từ Dĩ An - Tân Mai - Thị Vải để giải quyết nhu cầu giảm tải cho lưu thông hàng hóa từ cụm cảng Cái Mép – Thị Vải; sau đó sẽ huy động vốn và đầu tư giai đoạn 2 dài 33 km từ Thị Vải - Vũng Tàu.

Bên cạnh giải pháp về huy động vốn, thì việc sử dụng vốn cũng rất quan trọng. Chủ đầu tư là Cục Đường sắt Việt Nam cần phải lựa chọn nhà thầu có uy tín, công nghệ tiên tiến và kinh nghiệm lâu năm trong hoạt động xây dựng đường sắt quốc gia.

4.2. Giải pháp về kỹ thuật – công nghệ

Cần triển khai xây dựng tuyến đường sắt mới với khổ đường ray 1.435mm đồng bộ với thế giới nhằm nâng tốc độ trung bình từ 40 – 50 km/giờ lên đến 160 km/giờ ở đường chính tuyến, 80 km/giờ ở đường nhánh và đặc biệt là giảm thiểu tình trạng trật đường ray, gây tai nạn giao thông không đáng có. Mặt khác, hệ thống thông tin tín hiệu và tín học cần đưa tiêu chuẩn liên khóa và đóng đường tự động thay cho thủ công; tiêu chuẩn hóa tín hiệu đường sắt, triển khai chương trình tín học hóa việc điều hành vận tải và sản xuất trong ngành đường sắt.

4.3. Giải pháp về cơ sở hạ tầng

Đầu tiên nên tu sửa và cải tạo lại hệ thống cầu và hành lang quanh khu vực đường tàu đang bị xuống cấp nghiêm trọng, đặc biệt là bảo dưỡng và nâng cấp những cây cầu có tuổi thọ cao, kết cấu yếu, nhằm đáp ứng tàu hiện đại có trọng tải cao hơn. Đặc biệt, vấn đề giảm tải lưu lượng vận chuyển hàng hóa từ Thành phố Hồ Chí Minh – Vũng Tàu sẽ không được giải quyết nếu thiếu cơ sở hạ tầng để thực hiện bốc xếp giữa hai đầu bến như kho bốc xếp, cảng bốc xếp, đường ray đầy đủ cho tàu “làm hàng” và đặc biệt là kho bãi cho doanh nghiệp tập kết container. Do đó, cần phải kêu gọi các doanh nghiệp khai thác cảng, khu công nghiệp, các doanh nghiệp logistics huy động vốn từ ngân hàng,

thị trường chứng khoán để mở rộng đầu tư vào các cơ sở hạ tầng nhằm đồng bộ với kết cấu hạ tầng đường sắt sắp được triển khai tại Bà Rịa – Vũng Tàu.

4.4. Khuyến nghị

Chính phủ nên bổ sung, sửa đổi các điều luật trong Bộ luật Đường sắt cũng như các quy định liên quan đến thu hút vốn đầu tư theo hướng có cởi mở hơn cho nhà đầu tư nhằm khuyến khích, tạo điều kiện, bảo vệ quyền lợi chính đáng và đối xử công bằng khi họ tham gia vào quá trình xây dựng hệ thống đường sắt Việt Nam nói chung và tuyến đường sắt Bà Rịa – Vũng Tàu nói riêng. Mặt khác, ngành đường sắt cần học hỏi mô hình quản lý kết cấu hạ tầng và khai thác vận hàng từ các quốc gia có ngành đường sắt phát triển như Anh, Mỹ, Pháp, Nhật Bản và Trung Quốc.

5. Kết luận

Việc xây dựng và phát triển tuyến đường sắt từ Bà Rịa - Vũng Tàu kết nối hệ thống đường sắt Việt Nam hoàn toàn khả thi nếu có thể giải quyết hết các vấn đề về huy động vốn, sử dụng vốn, lựa chọn nhà thầu, vấn đề cải tiến kỹ thuật công nghệ và những cơ sở hạ tầng còn lạc hậu gây cản trở rất nhiều trong việc vận hành và lưu thông của ngành vận tải đường sắt. Những giải pháp và khuyến nghị khả thi được đưa ra nhằm mục đích hoàn thiện và thúc đẩy việc hiện thực hóa xây dựng tuyến đường sắt ở Bà Rịa - Vũng Tàu cũng như góp phần giải quyết tình trạng quá tải của tuyến đường bộ và đường thủy nối liền giữa các bến cảng, khu công nghiệp tại vùng kinh tế Đông Nam Bộ □

Tài liệu tham khảo

- [1] Vũ Văn Chung (2004), *Thực trạng và giải pháp chủ yếu phát triển ngành đường sắt Việt Nam*, luận văn tốt nghiệp cao cấp chính trị. Học viện Chính trị Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh.
- [2] Hoàng Thị Hà (2016), *Xây dựng chiến lược sản xuất kinh doanh trong ngành vận tải đường sắt*, luận văn tiến sỹ. Đại học Giao Thông Vận Tải.
- [3] JICA (2010), *Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam*, Nhật Bản.
- [4] Minh Hữu (2019), “*Đề xuất đầu tư dự án đường sắt Biên Hòa – Vũng Tàu theo hình thức PPP*”, Báo Pháp Luật, < <https://baophapluat.vn/kinh-te/de-xuat-dau-tu-du-an-duong-sat-bien-hoa->

- vung-tau-theo-hinh-thuc-ppp-439736.html>, Truy cập ngày 25/11/2019.
- [5] Quang Toàn (2019), “*Tìm lối ra cho ngành đường sắt - Bài 4: Vì sao nhà đầu tư kém mặn mà?*”, B-News, < <https://bnews.vn/tim-loi-ra-cho-nganh-duong-sat-bai-4-vi-sao-nha-dau-tu-kem-man-ma-/121060.html>>, Truy cập ngày 25/11/2019.
- [6] Minh Lý (2019), “*Bà Rịa - Vũng Tàu khai thông tiềm lực để phát triển kinh tế*”, Báo Đầu Tư, <<https://baodautu.vn/ba-ria-vung-tau-khai-thong-tiem-luc-de-phat-trien-kinh-te-d100541.html>>, Truy cập ngày 25/11/2019.
- [7] Luật Đường Sắt (2017).
- [8] Quyết Định số 1556/ QĐ – BGTVT ngày 06/06/2013 của Bộ Giao Thông Vận Tải phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường sắt khu vực đầu mối thành phố Hồ Chí Minh.
- [9] Quyết Định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.
- [10] Quyết Định số 214/QĐ-TTg ngày 10/02/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050.
- [11] Quyết Định số 2477/ QĐ – BGTVT ngày 09/07/2015 của Bộ Giao Thông Vận Tải phê duyệt Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam.

Ngày nhận bài: 16/1/2020

Ngày chuyển phản biện: 22/1/2020

Ngày hoàn thành sửa bài: 6/2/2020

Ngày chấp nhận đăng: 13/2/2020