

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
TỔNG CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM**

BÁO CÁO

**QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI
VÙNG KTTĐ VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG
ĐẾN NĂM 2020 VÀ ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030**

(Quyết định số 11/2012/QĐ-TTg về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển GTVT vùng KTTĐ vùng ĐBSCL đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030)



VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI
TRUNG TÂM NGHIÊN CỨU PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐỊA PHƯƠNG
Địa chỉ: số 162, Trần Quang Khải, Hoàn Kiếm, Hà Nội

Hà Nội, 05-2012



Cầu Cần Thơ



Quốc lộ 1A (Cà Mau)

CÁC TỪ VIẾT TẮT

BTCT	Bê tông cốt thép
BTN	Bê tông nhựa
BTXM	Bê tông xi măng
CCN	Cụm công nghiệp
CHK, CHKQT	Cảng hàng không, cảng hàng không quốc tế
CNH	Công nghiệp hóa
CV	Mã lực
DWT	Trọng tải toàn phần (tàu biển)
ĐBSCL	Đồng bằng sông Cửu Long
ĐTNĐ	Đường thủy nội địa
ĐH	Đường huyện
ĐT	Đường tỉnh
GDP	Thu nhập quốc dân
GTVT	Giao thông vận tải
HCM	Hồ Chí Minh
HH	Hàng hóa
HK	Hành khách
ICD	Cảng cạn
JICA	Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản
KCHTGTVT	Kết cấu hạ tầng giao thông vận tải
KCN	Khu công nghiệp
KTTĐ	Kinh tế trọng điểm
KT – XH	Kinh tế xã hội
NLNN	Nông lâm ngư nghiệp
PCU	Đơn vị xe quy đổi
QL	Quốc lộ
TDSI	Viện Chiến lược và phát triển giao thông vận tải
TP.HCM	Thành phố Hồ Chí Minh
VITRANSS	Nghiên cứu chiến lược GTVT Việt Nam
VTHKCC	Vận tải hành khách công cộng
XD	Xây dựng

NỘI DUNG

MỞ ĐẦU

PHẦN

ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN VÀ KINH TẾ - XÃ HỘI VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

- 1.1. Vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên Vùng KTTĐ đồng bằng sông Cửu Long
- 1.2. Hiện trạng phát triển KT - XH Vùng KTTĐ ĐBSCL
- 1.3. Hiện trạng dân số Vùng KTTĐ đồng bằng sông Cửu Long
- 1.4. Định hướng phát triển KT-XH Việt Nam đến năm 2020
- 1.5. Định hướng phát triển KT-XH Vùng KTTĐ ĐBSCL đến năm 2020
 - 1.5.1. Quan điểm phát triển
 - 1.5.2. Mục tiêu phát triển

PHẦN II

HIỆN TRẠNG GIAO THÔNG VẬN TẢI VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

- 2.1. Hiện trạng về vận tải
 - 2.1.1. Phương thức vận tải
 - 2.1.2. Khối lượng vận tải
 - 2.1.3. Phương tiện vận tải
- 2.2. Hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL
 - 2.2.1. Hiện trạng về KCHT giao thông đường bộ
 - 2.2.2. Hiện trạng về KCHT giao thông đường biển
 - 2.2.3. Hiện trạng về KCHT giao thông đường thủy nội địa
 - 2.2.4. Hiện trạng về KCHT giao thông hàng không
- 2.3. Hiện trạng về kết cấu hạ tầng giao thông đô thị
- 2.4. Hiện trạng về công nghiệp giao thông vận tải
- 2.5. Các quy hoạch đã duyệt về giao thông vận tải
- 2.6. Đánh giá chung về hiện trạng giao thông vận tải Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL
 - 2.6.1. Các hạn chế chủ yếu và nguyên nhân
 - 2.6.2. Những thành tựu đạt được và xu hướng phát triển

PHẦN III

DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG ĐẾN NĂM 2020 VÀ ĐỊNH HƯỚNG 2030

- 3.1. Cơ sở khoa học dự báo nhu cầu vận tải
- 3.2. Phương pháp dự báo
- 3.3. Kết quả dự báo nhu cầu vận tải
 - 3.3.1. Nhu cầu vận tải hàng hoá và hành khách toàn Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL

3.3.2. *Nhu cầu vận tải hàng hoá và hành khách theo các hành lang vận tải*

PHẦN IV

QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN GTVT VÙNG KTTĐ VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG ĐẾN NĂM 2020 VÀ ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030

4.1. Quan điểm và mục tiêu phát triển

4.1.1. *Quan điểm*

4.1.3. *Định hướng phát triển đến năm 2030*

4.2. Quy hoạch phát triển GTVT Vùng KTTĐ đến năm 2020

4.2.1. *Quy hoạch phát triển vận tải*

4.3. Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng GTVT đến 2020

4.3.1. *Quy hoạch phát triển KCHT giao thông đường bộ*

4.3.2. *Quy hoạch phát triển KCHT giao thông đường sắt*

4.3.3. *Đường biển*

4.3.4. *Đường thủy nội địa*

4.3.5. *Đường hàng không*

4.3.6. *Điểm trung chuyển hàng hóa, hành khách và cảng cạn*

4.4. Định hướng phát triển giao thông đô thị trong vùng

4.5. Định hướng quy hoạch giao thông nông thôn

4.6. Quy hoạch về bảo trì kết cấu hạ tầng và an toàn giao thông

4.7. Tổng hợp nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng toàn Vùng KTTĐ ĐBSCL

4.8. Dự kiến quỹ đất cho phát triển GTVT

PHẦN V

ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG CHIẾN LƯỢC (DMC)

5.1. Hiện trạng môi trường tự nhiên Vùng KTTĐ Đồng bằng sông Cửu Long

5.2. Dự báo tác động môi trường khi thực hiện quy hoạch

5.3. Các biện pháp giảm thiểu

PHẦN VI

CÁC GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU

6.1. Các giải pháp, chính sách phát triển vận tải

6.2. Các giải pháp, chính sách phát triển KCHT- GT

6.3. Các giải pháp, chính sách về đảm bảo An toàn giao thông

6.4. Các giải pháp, chính sách về phát triển bền vững và bảo vệ môi trường trong giao thông vận tải

6.5. Tổ chức thực hiện quy hoạch

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

MỞ ĐẦU

1. Sự cần thiết của Dự án

Vùng kinh tế trọng điểm vùng Đồng bằng sông Cửu Long được thành lập theo quyết định số 492/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 16/4/2009, là vùng kinh tế trọng điểm thứ 4 của đất nước được thành lập sau ba vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ, Trung bộ và Nam bộ với mục tiêu tổng quát của vùng là: Xây dựng Vùng kinh tế trọng điểm vùng Đồng bằng sông Cửu Long trở thành vùng phát triển năng động, có cơ cấu kinh tế hiện đại, có đóng góp ngày càng lớn vào nền kinh tế của đất nước, góp phần quan trọng vào việc xây dựng cả vùng Đồng bằng sông Cửu Long giàu mạnh, các mặt văn hoá, xã hội tiến kịp mặt bằng chung của cả nước; bảo đảm ổn định chính trị và an ninh quốc phòng vững chắc.

Vùng kinh tế trọng điểm vùng Đồng bằng sông Cửu Long được xác định có vị trí vai trò tiếp tục là trung tâm lớn về sản xuất lúa gạo, nuôi trồng, đánh bắt và chế biến thủy sản, có đóng góp lớn vào xuất khẩu nông thủy sản của cả nước, đóng vai trò quan trọng trong chuyển giao công nghệ sinh học, cung cấp giống, các dịch vụ kỹ thuật, chế biến và xuất khẩu các sản phẩm nông nghiệp cho cả vùng đồng bằng sông Cửu Long; là trung tâm năng lượng lớn của cả nước; là trung tâm dịch vụ – du lịch lớn của cả nước; là cầu nối trong hội nhập kinh tế khu vực và giữ vị trí quan trọng về quốc phòng an ninh của đất nước.

Để đảm bảo triển khai Quyết định số 492/QĐ - TTg một cách hiệu quả, đồng bộ, việc triển khai khẩn trương và đồng bộ các Quy hoạch chuyên ngành là rất cần thiết và cấp bách, trong đó đặc biệt ưu tiên Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, đó là tiền đề cho tất cả các ngành - nghề khác phát triển. Hiện nay, hầu hết các tuyến giao thông chính yếu về đường bộ, đường thủy nội địa, cảng biển, cảng hàng không đã và đang được đầu tư nâng cấp, ngoài những thành công về phát triển kết cấu hạ tầng GTVT Vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long, ngành GTVT trong vùng vẫn còn nhiều hạn chế như: chưa thu hút được vốn đầu tư, đầu tư chưa hiệu quả, chưa có sự thống nhất và phối hợp cao giữa các ngành, chưa có cơ chế rõ ràng về quản lý và thu hút vốn đầu tư... Bên cạnh đó, mạng lưới giao thông trong vùng chưa liên hoàn và liên vùng: các tuyến đường cao tốc đường bộ mới hình thành, đường sắt chưa có, chưa có cảng biển nước sâu, giao thông đô thị và giao thông nông thôn chậm phát triển... Các dịch vụ vận tải chưa phát triển hoặc phát triển tự phát, không đồng bộ, chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của vùng. Để phát triển mối liên kết hệ thống GTVT vùng với các vùng, địa phương trong cả nước cũng như quốc tế đặc biệt là các nước trong khu vực một cách hợp lý - đồng bộ - hiệu quả - bền vững và đáp ứng được định hướng phát triển kinh tế - xã hội của vùng trong tương lai, cần phải nghiên cứu

“Quy hoạch phát triển GTVT Vùng Kinh tế trọng điểm vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” tạo tiền đề cho phát triển các ngành kinh tế - xã hội trong vùng và quy hoạch này cần giải quyết các vấn đề chính như sau:

1) Trên cơ sở tổng hợp các quy hoạch giao thông vận tải từng chuyên ngành đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, định hình rõ hơn một bức tranh tổng thể về hệ thống giao thông vận tải của Vùng kinh tế trọng điểm vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, trong đó đặc biệt xem xét tính liên kết giữa các phương thức vận tải trong vùng và tính kết nối giữa Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL với các vùng, miền khác trong cả nước và với quốc tế.

2) Phân tích, đánh giá một số vấn đề về phát triển GTVT vùng phát sinh thời gian gần đây, trong đó có một số vấn đề mới được đề cập nghiên cứu trong Chiến lược phát triển bền vững GTVT ở Việt Nam (Vitrans II).

3) Tăng cường tổ chức thực hiện quy hoạch nhằm đảm bảo sự đạt được mục tiêu đã đề ra theo đúng quy hoạch.

2. Cơ sở lập quy hoạch

- Nghị quyết của Bộ Chính trị về Phát triển các vùng kinh tế trọng điểm;
- Quyết định số 492/QĐ-TTg ngày 16/04/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Đề án thành lập Vùng kinh tế trọng điểm vùng Đồng bằng sông Cửu Long;
- Quyết định số 2908/QĐ-BGTVT ngày 07/10/2009 về việc giao nhiệm vụ lập Quy hoạch giao thông vận tải Vùng kinh tế trọng điểm Đồng bằng sông Cửu Long;
- Quyết định số 1581/QĐ-TTg ngày 19/10/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch xây dựng vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định 925/QĐ-TTg ngày 29/06/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch xây dựng vùng biên giới Việt Nam - Campuchia đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030;
- Quyết định 445/QĐ-TTg ngày 04/07/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh định hướng quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống đô thị Việt Nam đến năm 2025 và tầm nhìn 2050;
- Quyết định số 13/2008/QĐ-BGTVT ngày 06/08/2008, Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt Điều chỉnh, bổ sung Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường sông Việt Nam đến năm 2020;

- Quyết định số 1734/QĐ-TTg ngày 01/12/2008 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;
- Quyết định số 35/2009/QĐ-TTg ngày 03/03/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển GTVT đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;
- Quyết định số 1327/QĐ-TTg ngày 24/08/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;
- Quyết định 242/QĐ-TTg ngày 12/02/2007 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể đường Hồ Chí Minh;
- Quyết định số 1436/QĐ-TTg ngày 10/9/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030;
- Quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15/10/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;
- Quyết định số 2190/QĐ-TTg ngày 24/12/2009, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;
- Quyết định số 21/QĐ-TTg ngày 08/01/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển GTVT hàng không giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;
- Nghị quyết Đại hội Đảng bộ các tỉnh/thành trong vùng nhiệm kỳ 2006-2010 và các quy hoạch phát triển KT-XH và GTVT;
- Các Quy hoạch và Quyết định về quy hoạch phát triển GTVT của Ủy ban nhân dân các tỉnh An Giang, Kiên Giang, Cà Mau và TP Cần Thơ;
- Các Nghị quyết, Nghị định, Quyết định hiện hành có liên quan đến Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL của Đảng, Nhà nước, Chính phủ, các Bộ ngành và các UBND tỉnh, TP.

3. Mục tiêu nghiên cứu

Xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống GTVT cho Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL nhằm liên kết các loại hình vận tải, tổ chức hệ thống kết nối trong nội bộ vùng, liên vùng và kết nối quốc tế.

4. Đối tượng nghiên cứu



Đối tượng nghiên cứu của dự án: kinh tế - xã hội và giao thông vận tải của Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL.

Tập trung đi sâu nghiên cứu Quy hoạch hệ thống giao thông vận tải Quốc gia (đường bộ, đường thủy nội địa, đường biển, đường sắt, đường hàng không) và mối liên kết giữa các phương thức vận tải trong vùng và quốc tế.

5. Phạm vi nghiên cứu

Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL gồm 04 tỉnh, thành phố: thành phố Cần Thơ, tỉnh An Giang, Kiên Giang, Cà Mau đồng thời có xét đến mối tương quan với Vùng Đồng bằng Sông Cửu Long (ĐBSCL), Vùng KTTĐ phía Nam, Đông Nam Bộ, cả nước và Quốc tế.

6. Phương pháp nghiên cứu

Chủ yếu cập nhật các dự án chiến lược, quy hoạch giao thông vận tải đã được Chính phủ phê duyệt.

7. Các nghiên cứu liên quan

- 1) Chiến lược phát triển GTVT Quốc gia Việt Nam đến 2020 (VITRANSS)– JICA thực hiện;
- 2) Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020 định hướng đến năm 2030 – Bộ GTVT thực hiện;
- 3) Quy hoạch phát triển các chuyên ngành GTVT: đường bộ, đường sắt, đường sông, hàng không, cảng biển,... đã được Chính phủ phê duyệt;
- 4) Quy hoạch xây dựng vùng đồng bằng Sông Cửu Long đến năm 2020;
- 5) Quy hoạch chi tiết cảng biển nhóm 6 đến năm 2010 và định hướng đến 2020;
- 6) Phương hướng, nhiệm vụ và kế hoạch phát triển GTVT vùng ĐBSCL đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020;
- 7) Quy hoạch phát triển giao thông thủy vùng ĐBSCL đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020;
- 8) Quy hoạch mạng lưới đường bộ cao tốc;
- 9) Quy hoạch chi tiết đường bộ ven biển;
- 10) Quy hoạch phát triển KT - XH các tỉnh, thành phố hiện hành trong Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL;
- 11) Quy hoạch phát triển GTVT các tỉnh, thành phố hiện hành trong Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL;

12) Các nghiên cứu về GTVT trong Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL có liên quan của các tổ chức trong nước và Quốc tế đã thực hiện.

TỔNG CỤC ĐUÒNG BỘ VN

PHẦN I

ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN VÀ KINH TẾ - XÃ HỘI VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

PHẦN I

ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN VÀ KINH TẾ - XÃ HỘI VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

1.1. Vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên Vùng KTTĐ đồng bằng sông Cửu Long

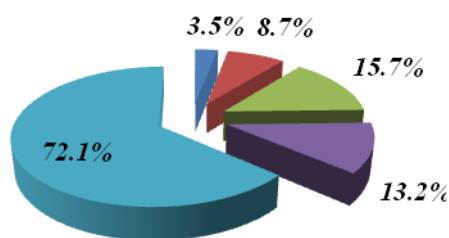
Vùng kinh tế trọng điểm vùng Đồng bằng sông Cửu Long bao gồm 4 tỉnh, thành phố là Cần Thơ, An Giang, Kiên Giang và Cà Mau (sau đây gọi tắt là Vùng KTTĐ). Vùng KTTĐ có vị trí địa lý nằm về phía Tây và Nam trong vùng Đồng bằng sông Cửu Long, ở cực Nam của Tổ quốc, phía Tây-Bắc tiếp giáp với Campuchia, phía Bắc giáp với vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (Đông Nam Bộ); phía Tây và Tây Nam giáp vịnh Thái Lan, phía Đông và Đông Nam giáp biển Đông. Vùng KTTĐ chiếm 41% về diện tích tự nhiên và 36,21% về dân số so với vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

Bảng 1.1. Diện tích và dân số Vùng KTTĐ ĐBSCL năm 2009

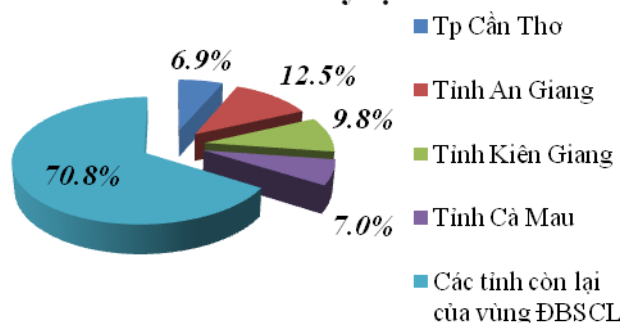
TT	Các tỉnh/TP	Diện tích (km ²)	Dân số (10 ³ người)	Mật độ dân số (ng/km ²)
I	Cả nước	331.051,4	86.024,6	260
II	Vùng ĐBSCL	40.518,5	17.213,4	425
III	Vùng KTTĐ ĐBSCL	16.616,3	6.233,7	375
1	Tp Cần Thơ	1.401,6	1.189,6	849
2	Tỉnh An Giang	3.536,8	2.149,2	608
3	Tỉnh Kiên Giang	6.346,3	1.687,9	266
4	Tỉnh Cà Mau	5.331,6	1.207,0	226
	So với cả nước	5,02 %	7,25 %	1,44 lần
	So với ĐBSCL	41,00 %	36,21 %	0,88 lần

(Nguồn: Niên giám thống kê 2010)

Biểu đồ 1.1-1. Tỷ lệ diện tích



Biểu đồ 1.1-2. Tỷ lệ dân số



Nhìn chung, vùng kinh tế trọng điểm (Đặc Độ, Miền Trung, phía Nam) có 20 tỉnh, thành phố, chiếm 31,7% số tỉnh, thành phố cả nước; diện tích chiếm 22,4%,

dân số chiếm 42,3% cả nước. Các vùng kinh tế trọng điểm có đóng góp lớn vào GDP, thu ngân sách, kim ngạch xuất khẩu... của cả nước. Tổng GDP của 3 vùng KTTĐ chiếm 64,1% tổng GDP cả nước, thu ngân sách trên địa bàn 3 vùng KTTĐ chiếm 86% và kim ngạch xuất khẩu của 3 vùng chiếm 86,9% kim ngạch xuất khẩu cả nước.

Vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long tuy mới được thành lập (tháng 4/2009) nhưng có xuất phát điểm ở mức khá cao so với cả nước. Tốc độ tăng trưởng kinh tế giai đoạn 2001-2005 của các địa phương trong Vùng bình quân đạt 10,96%/năm (cả nước 7,5%/năm) và 13,57%/năm trong các năm 2006-2009 (cả nước 7,6%/năm). Cơ cấu các ngành kinh tế các địa phương trong Vùng đều chuyển dịch theo hướng giảm dần tỷ trọng khu vực nông, lâm nghiệp, thủy sản, tăng tỷ trọng khu vực công nghiệp - xây dựng và dịch vụ. Tuy nhiên, sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế diễn ra còn chậm, tỷ trọng khu vực nông lâm thủy sản vẫn còn cao, đến năm 2009 là 35% (so với tỷ trọng khu vực nông lâm thủy sản trong tổng GDP cả nước năm 2009 là 20,3%).

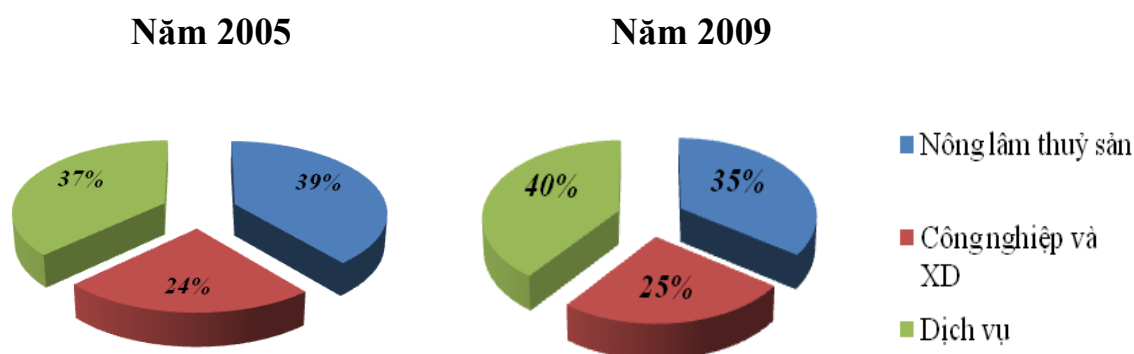
Bảng 1.2. Cơ cấu kinh tế vùng trọng điểm ĐBSCL

(Đơn vị: Tỷ đồng, giá thực tế)

Chỉ tiêu	2000	2005	2009
Tổng GDP	28.642,1	59.598,5	101.562,0
Nông lâm thủy sản	12.197,9	23.322,0	33.515,5
Công nghiệp và xây dựng	6.518,2	14.193,8	24.882,7
Dịch vụ	9.926,0	22.082,7	43.163,8
Cơ cấu (%)	100,0	100,0	100,0
Nông lâm thủy sản	42,6	39,1	33,0
Công nghiệp và xây dựng	22,8	23,8	24,5
Dịch vụ	34,7	37,1	42,5

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu các tỉnh trong vùng)

Biểu đồ 1.2: Cơ cấu kinh tế vùng trọng điểm ĐBSCL 2005-2009



❖ **Hiện trạng phát triển các ngành và lĩnh vực chủ yếu**

- Công nghiệp

+ Các sản phẩm công nghiệp chủ yếu và công trình trọng điểm

Nhìn chung trong thời gian qua, một số sản phẩm của Vùng KTTĐ đã có tốc độ tăng trưởng khá như: xi măng, thủy sản đông lạnh, chế biến thức ăn gia súc, phân bón hóa học, xà phòng, giày dép, sản xuất nông cụ cầm tay...

Trong thời gian qua trên đại bàn vùng KTTĐ Cần Thơ - An Giang - Kiên Giang - Cà Mau đã triển khai các dự án công nghiệp có quy mô vùng và cả nước như dự án khí - điện - đạm Cà Mau, trung tâm điện lực Ô Môn...

Đối với Dự án khí - điện - đạm Cà Mau, hiện nay đã hoàn thành Nhà máy điện Cà Mau 1 và Cà Mau 2 với tổng công suất 1.500 MW. Nhà máy đạm công suất 800.000 tấn urê/năm đã được khởi công xây dựng.

Trung tâm điện lực Ô Môn được quy hoạch với tổng công suất là 2.640 MW. Nhà máy nhiệt điện Ô Môn I công suất 330 MW hoàn thành và hoà lưới điện quốc gia cuối năm 2008.

Ngoài ra, trên địa bàn tự giác đã hình thành một số cơ sở sản xuất xi măng tập trung tại Kiên Giang, năm 2009 sản lượng xi măng đạt 4,41 triệu tấn, clinker đạt 1,05 triệu tấn. Hiện nay đang xây dựng nhà máy nung clinker công suất 450.000 tấn/năm.

Bảng 1.2.b : Quy mô một số sản phẩm công nghiệp chủ yếu năm 2009

Sản phẩm	Đơn vị	Số lượng
1. Thủy sản đông lạnh	Ngàn tấn	270,2
2. Gạo ngô xay xát	Ngàn tấn	8.487
3. Thức ăn gia súc	Ngàn tấn	239,7
4. Đá khai thác các loại	Ngàn m ³	2.119
5. Cát sỏi các loại	Ngàn m ³	2.300

6. Xi măng	Ngàn tấn	5.739
7. Clinker	Ngàn tấn	1.050

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu thống kê các tỉnh trong vùng)

+ Hiện trạng phát triển các khu, cụm công nghiệp

Trên vùng KTTĐ đã hình thành khu công nghiệp Trà Nóc 1 (135 ha) và Trà Nóc 2 (165 ha) tại thành phố Cần Thơ; KCN Khánh An (giai đoạn 1 - 100 ha) tại Cà Mau; KCN Bình Hoà 132 ha, Vàm Cống (199 ha) tại An Giang; 4 khu công nghiệp được đang tiến hành san lấp mặt bằng là khu CN Thạnh Lộc (Châu Thành) quy mô 250 ha và khu CN Thuận Yên (Hà Tiên) quy mô 141 ha tại tỉnh Kiên Giang; KCN Hưng Phú 1, Hưng Phú 2 tại Cần Thơ.

Ngoài các khu công nghiệp tập trung, đến nay đã hình thành một số cụm công nghiệp như CCN Phường 8, Phường 1 thành phố Cà Mau, CCN Trí Phải huyện Thới Bình, CCN Sông Đốc huyện Trần Văn Thời, (tỉnh Cà Mau); cụm công nghiệp Mỹ Quý (An Giang); cụm Kiên Lương - Ba Hòn - Hòn Chông (tỉnh Kiên Giang).

- Dịch vụ

+ Thương mại

Những năm gần đây, hoạt động thương mại tại các địa phương trong Vùng KTTĐ phát triển mạnh, nhiều loại hình kinh doanh dịch vụ mới phát triển, cùng với mở thêm mạng lưới chợ, các siêu thị, trung tâm thương mại được xây dựng và đi vào hoạt động. Bước đầu đã hình thành các doanh nghiệp được tổ chức theo hướng tập trung đầu mối, tăng khả năng tích tụ vốn cao, cơ sở vật chất kỹ thuật hiện đại, nguồn nhân lực được đào tạo chuyên nghiệp, bước đầu thể hiện vai trò tổng đại lý, phân phối hàng hóa cho toàn vùng.

Hệ thống cơ sở vật chất kỹ thuật được củng cố và phát triển đáng kể, thực hiện cả hai chức năng bán buôn và bán lẻ, nguồn hàng khá phong phú, đủ sức chi phối và điều tiết thị trường, hệ thống mạng lưới siêu thị đã hình thành tại thành phố Cần Thơ (3 siêu thị bán lẻ, 01 trung tâm bán sỉ), tại các đô thị lớn trong vùng như Rạch Giá, Cà Mau, Long Xuyên. Các chợ nông thôn, nhất là chợ nông sản, thủy sản... được xây dựng, nâng cấp, phân bố tương đối hợp lý trên các địa bàn. Phương thức kinh doanh ngày càng đa dạng, mạng lưới kinh doanh rộng khắp tới các vùng nông thôn, ven biển.

Hoạt động các chợ biên giới khá nhộn nhịp, nổi bật nhất là chợ Tịnh Biên (Tịnh Biên), Long Bình (An Phú) của tỉnh An Giang. Đến nay, tại khu vực biên giới các tỉnh An Giang và Kiên Giang với Campuchia đã và đang hình thành các khu kinh tế cửa khẩu An Giang và Khánh Bình (tỉnh An Giang), khu kinh tế cửa khẩu Hà Tiên (Kiên Giang).

Hoạt động xuất khẩu tăng nhanh, mặt hàng xuất khẩu chủ yếu là thủy sản, gạo; thị trường xuất khẩu ngày càng được mở rộng. Thông qua công tác xúc tiến thương mại và diễn biến tình hình thực tế đã chủ động điều chỉnh cơ cấu thị trường xuất khẩu phù hợp. Kim ngạch xuất khẩu hàng hóa năm 2009 của 4 tỉnh là hơn

2000 triệu USD.

+ *Du lịch*

Trong thời gian qua, du lịch của khu vực vùng KTTĐ cũng đã được quan tâm đầu tư, cơ sở vật chất của ngành du lịch như hệ thống khách sạn, nhà hàng, trung tâm hội nghị... được nâng cấp, xây mới; các khu, điểm du lịch được xây dựng, cải tạo và đưa vào khai thác những hoạt động du lịch mới để hấp dẫn du khách trong và ngoài nước.

Điểm nổi bật nhất là Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt đề án phát triển đảo Phú Quốc thành trung tâm du lịch sinh thái lớn của cả nước, khu vực và thế giới. Các dự án quan trọng trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng, bao gồm: sân bay Dương Tơ, cảng biển An Thới, Dương Đông và Vịnh Đầm; các đường giao thông chính trên đảo (đường trục xuyên đảo Bắc - Nam, đường vòng quanh đảo) và một số dự án kết cấu hạ tầng khác (dự án cấp nước, thoát nước, xử lý chất thải, cấp điện) đã và đang được chuẩn bị đầu tư, xây dựng, tạo điều kiện thu hút các nhà đầu tư xây dựng các khu du lịch.

Trên địa bàn thành phố Cần Thơ, hiện có 14 điểm tham quan di tích văn hóa - lịch sử (9 di tích cấp quốc gia), Cần Thơ đã đầu tư xây dựng 21 điểm vườn du lịch, các công trình như công viên nước, nhà lồng chợ cổ Cần Thơ, phố đi bộ dọc Bến Ninh Kiều, du thuyền trên sông; đang thực hiện các dự án đầu tư đã được phê duyệt, đáng chú ý là dự án Trung tâm văn hoá Tây Đô, Trung tâm văn hóa Khmer Nam Bộ, dự án khôi phục lộ Vòng Cung - làng cổ Bình Thủy, khu du lịch cồn Khương, cồn Cái Khế, vườn cò Bằng Lăng.

Tỉnh Cà Mau đã quy hoạch đầu tư một số khu du lịch như: Đất Mũi Cà Mau, bãi biển Khai Long, cụm du lịch đảo Đá Bạc, rừng ngập mặn Mũi Cà Mau, Lâm ngư trường 184, Lâm ngư trường Sông Trẹm.

Tại Kiên Giang, ngoài đảo Phú Quốc, tỉnh tập trung đầu tư phát triển du lịch sinh thái biển, cảnh quan và văn hoá lịch sử cụm Hà Tiên - Kiên Lương - Hòn Đất, nối kết với du lịch Rạch Giá - Hà Tiên, hoàn thành và khai thác có hiệu quả các khu du lịch Mũi Nai, Chùa Hang, khu di tích Hòn Đất (mộ chị Sứ), du lịch sinh thái Vườn Quốc gia U Minh Thượng.

Tại An Giang, ngoài các điểm du lịch Chùa Bà ở núi Sam, Lăng Thoại Ngọc Hầu, khu lưu niệm Bác Tôn, đồi Tức Dụp (An Giang); tỉnh đã đầu tư xây dựng đường lên và hạ tầng khu du lịch núi Núi Cấm.

Cơ sở vật chất phục vụ du lịch tại các địa phương trong Vùng KTTĐ cũng được chú trọng đầu tư, nâng cấp. Đến năm 2009, toàn thành phố Cần Thơ có 135 cơ sở lưu trú với tổng số 3.285 phòng, trong đó có 25 khách sạn được xếp hạng từ 1-4 sao với 1.110 phòng, có 4 nhà hàng có sức chứa trên 1.000 chỗ ngồi. Tại Cà Mau, đến cuối năm 2009 toàn tỉnh có 40 khách sạn với tổng số 1.130 phòng (trong đó có 2 khách sạn đạt tiêu chuẩn 3 sao, 9 khách sạn 2 sao và 9 khách sạn 1 sao), chủ yếu là khách sạn quy mô vừa và nhỏ (từ 10 - 65 phòng /khách sạn).

- Nông lâm ngư nghiệp

Khu vực nông lâm ngư nghiệp đã hình thành một số sản phẩm chủ lực, quy mô lớn như lúa, tôm, cá. Các sản phẩm nông nghiệp trên chiếm tỷ trọng lớn so với vùng đồng bằng sông Cửu Long cũng như so với cả nước.

Bảng 1.2.c : Một số chỉ tiêu về nông thủy sản Vùng KTTĐ năm 2009

	Đơn vị	4 tỉnh	So ĐBSCL (%)	So cả nước (%)
1. Sản lượng thóc	10 ⁶ tấn	7,7	41,3	21,4
- Diện tích trồng lúa	10 ³ ha	1.433,9	38,9	19,9
2. Sản lượng thủy sản	10 ³ tấn	1.171,4	49,4	28,2
- Tôm nuôi	10 ³ tấn	119,3	37,8	30,9
- Cá nuôi	10 ³ tấn	340,7	31,1	22,8

(Nguồn: Số liệu thống kê các tỉnh và Niên giám thống kê cả nước năm 2009)

Ngoài ra trên vùng KTTĐ còn trồng các cây ăn quả có múi, nhãn, chôm chôm, măng cụt, sầu riêng... Tới nay, sản xuất cây ăn quả trong vùng còn gặp những khó khăn, hạn chế về chế biến, bảo quản, thị trường tiêu thụ... nên việc cải thiện, nâng cao hiệu quả, chất lượng sản phẩm còn chậm, chưa tương xứng với tiềm năng phát triển nhóm sản phẩm này của vùng.

1.3. Hiện trạng dân số Vùng KTTĐ đồng bằng sông Cửu Long

Đến năm 2009, lực lượng lao động vùng kinh tế trọng điểm vùng Đồng bằng sông Cửu Long là 6,23 triệu người (chiếm khoảng 36,21% lực lượng lao động vùng Đồng bằng sông Cửu Long), lao động nhóm tuổi 15-34 chiếm trên 40% lực lượng lao động, là một trong những lợi thế để phát triển kinh tế-xã hội, đồng thời cũng tạo nên sức ép về nhu cầu việc làm của lao động trong vùng hàng năm.

Chất lượng lao động được cải thiện nhưng còn thấp so với cả nước, năm 2009, tỷ lệ lao động qua đào tạo toàn vùng khoảng 30% (cả nước là 34,75%). Cơ cấu lao động chuyển dịch theo hướng tích cực, tăng tỷ lệ lao động làm việc trong khu vực công nghiệp và dịch vụ, giảm tỷ lệ lao động trong khu vực nông-lâm-ngư nghiệp, cơ cấu lao động trong nông nghiệp, công nghiệp và dịch vụ năm 2009 của vùng là 45,8%, 17,4% và 36,8%, tiến bộ hơn cơ cấu chung của cả nước (lần lượt là 52,2%, 19,2% và 28,6%).

❖ Những thuận lợi và khó khăn vùng KTTĐ vùng đồng bằng sông Cửu Long

- *Tiềm năng và thế mạnh vùng Đồng bằng sông Cửu Long*

(1) Vùng Đồng bằng sông Cửu Long có vị trí địa kinh tế quan trọng, thuận lợi cho phát triển kinh tế- xã hội và giao thương với khu vực.

+ Vùng đồng bằng sông Cửu Long nằm ở cực Nam của Tổ quốc, phía Bắc và tây Bắc tiếp giáp với Campuchia, vùng Đông Nam Bộ; phía Tây và Tây Nam giáp vịnh Thái Lan, phía Đông và Đông Nam giáp biển Đông. Vùng có hơn

700 km bờ biển, hơn 400 km biên giới trên bộ, có vùng biển rộng lớn tiếp giáp với các nước ASEAN, với hơn 100 hòn đảo (có 3 huyện đảo và 40 đảo có dân cư); có điều kiện thuận lợi phát triển giao lưu thương mại và du lịch với khu vực.

+ Đồng bằng sông Cửu Long tiếp giáp với một thị trường lớn là vùng Đông Nam Bộ có nhu cầu cao về lương thực - thực phẩm và nông thủy sản nguyên liệu cho công nghiệp chế biến, đồng thời là địa bàn thu hút nhiều lao động và có khả năng cung cấp các dịch vụ chất lượng cao như xuất nhập khẩu, y tế, đào tạo, chuyển giao công nghệ...

(2) Vùng Đồng bằng sông Cửu Long có tiềm năng, thế mạnh về phát triển nông nghiệp và thủy hải sản lớn nhất cả nước

+ Đồng bằng sông Cửu Long là một trong những đồng bằng châu thổ rộng và phì nhiêu ở Đông Nam Á và thế giới, là vùng sản xuất lương thực, nuôi trồng và đánh bắt thủy hải sản và vùng cây ăn trái nhiệt đới lớn. Hiện nay đồng bằng sông Cửu Long so với cả nước là: diện tích đất nông nghiệp chiếm trên 30%, trong đó diện tích trồng lúa bằng 52%, sản lượng thóc chiếm trên 55%; lượng gạo xuất khẩu chiếm 90%, diện tích mặt nước có khả năng nuôi trồng thủy sản bằng 71%; sản lượng thủy sản chiếm trên 53%, trong đó khai thác bằng 43% và nuôi trồng bằng 68%, giá trị xuất khẩu thủy sản chiếm trên 60%, là vùng cây ăn quả lớn nhất cả nước...

(3) Vùng có một số tài nguyên khoáng sản và tài nguyên nhân văn, du lịch phục vụ phát triển kinh tế - xã hội

+ Vùng Đồng bằng sông Cửu Long có tài nguyên khoáng sản đa dạng mang tính chất đặc trưng của đồng bằng, bao gồm: dầu khí tại bể trầm tích Cửu Long, Nam Côn Sơn và Thổ Chu - Mã Lai với trữ lượng quy đổi khoảng 3 tỷ tấn dầu; đá vôi ở khu vực Hà Tiên, Kiên Lương (Kiên Giang) với trữ lượng khoảng 440 triệu tấn; đá Andezit, granit tại - An Giang, trữ lượng khoảng 450 triệu tấn.

+ Vùng đồng bằng sông Cửu Long có một hệ thống sông rạch chằng chịt, những vườn cây ăn trái quy mô lớn tập trung, các khu bảo tồn thiên nhiên quốc gia quý và hiếm như sân chim, vườn chim, các rừng ngập mặn... có đảo Phú Quốc với nhiều bãi biển đẹp bao quanh những cánh rừng nguyên sinh, có thể phát triển thành trung tâm du lịch và giao thương tầm cỡ khu vực và quốc tế.

+ Đồng bằng sông Cửu Long là nơi hội tụ, giao thoa của bốn dòng văn hoá của bốn dân tộc Việt, Hoa, Khome, Chăm... Tại đây có hệ thống chùa Khome ở Trà Vinh, Sóc Trăng, thánh đường Islam của người Chăm ở An Giang, Chùa Bà ở núi Sam, Lăng Thoại Ngọc Hầu (Châu Đốc), đền thờ Nguyễn Trung Trực, Lăng mộ cụ Nguyễn Sinh Sắc (Đồng Tháp), Khu tưởng niệm nhà

thơ Nguyễn Đình Chiểu (Bến Tre)...

(4) Trong vùng đã hình thành hệ thống đô thị khá phát triển với 4 thành phố và 2 thị xã, trong đó có thành phố Cần Thơ là thành phố trực thuộc Trung ương. Do mạng lưới đô thị phát triển mạnh nên đã, đang và sẽ tạo sức hút mạnh đối với các nhà đầu tư nước ngoài và thu hút lực lượng lao động từ vùng nông thôn tới làm việc, tạo cục diện mới cho tăng trưởng kinh tế và giao thương quốc tế.

(5) Nhân dân đồng bằng sông Cửu Long giàu truyền thống cách mạng, thông minh sáng tạo, có kinh nghiệm trong sản xuất hàng hóa, có thể thích ứng nhanh nhạy với thay đổi của điều kiện sản xuất và thị trường trong thời đại khoa học - công nghệ tiên tiến và hội nhập kinh tế quốc tế sâu rộng.

(6) Trong thời gian gần đây, kinh tế vùng đồng bằng sông Cửu Long có mức tăng trưởng khá, cơ cấu kinh tế của vùng có sự chuyển dịch theo hướng tiến bộ, đời sống nhân dân được cải thiện và ngày một nâng cao

+ Trong thời kỳ 2001-2005, tăng trưởng kinh tế toàn vùng đạt 10,47%/năm, trong đó GDP ngành nông lâm ngư nghiệp tăng khoảng 7,55%/năm, công nghiệp xây dựng tăng 14,58%/năm, khu vực dịch vụ tăng 12,6%/năm. Tốc độ tăng trưởng GDP bình quân các năm 2006-2009 đạt 13%/năm. GDP/người được nâng lên từ 4,4 triệu đồng năm 2000 lên 8,2 triệu đồng năm 2005 và đạt 11,4 triệu đồng năm 2009 (bằng 85% mức bình quân cả nước).

+ Cơ cấu kinh tế theo ngành đã có sự chuyển dịch đáng kể theo hướng giảm tỷ trọng ngành nông lâm thủy sản và tăng tỷ trọng các ngành công nghiệp, dịch vụ. Năm 2005 tỷ trọng ngành nông lâm ngư nghiệp chiếm khoảng 47,06%, công nghiệp và xây dựng chiếm 21,79%, khu vực dịch vụ chiếm 31,15%. Năm 2009 tỷ trọng ngành nông lâm ngư nghiệp chiếm khoảng 42,68%, công nghiệp và xây dựng chiếm 24,41%, khu vực dịch vụ chiếm 32,92%.

+ Nông nghiệp từ chỗ sản xuất lúa trên diện rộng, chạy theo số lượng, lấn áp nhiều cây trồng vật nuôi khác, đã phân bổ lại diện tích, bố trí lại mùa vụ theo hướng giảm diện tích lúa để đa dạng hoá cây trồng vật nuôi khác hợp sinh thái và cho giá trị kinh tế cao hơn. Diện tích lúa giảm, nhưng sản lượng vẫn tăng nhờ tổ chức chuyên canh và thâm canh hợp lý. Nuôi trồng thủy sản phát triển cả về diện tích, năng suất và kết hợp với chế biến, dịch vụ tiêu thụ đã trở thành ngành kinh tế mũi nhọn của nhiều địa phương trên vùng (Cà Mau, Sóc Trăng, An Giang...). Rau màu, cây công nghiệp, cây ăn trái cũng có nhiều môi trường để phát triển. Kinh tế mùa nước nổi khởi sắc và có đóng góp đáng kể cho kinh tế và đời sống nhân dân vùng ngập lũ.

+ Chế biến nông thủy sản bằng công nghệ hiện đại thay dần cho phương thức chế biến truyền thống đã góp phần tạo ra những ngành hàng gạo và tôm, cá xuất khẩu - một trong những mặt hàng xuất khẩu chủ lực của nước ta. Công

nghiệp khí điện đạm đang được phát triển mạnh mẽ.

+ Hệ thống kết cấu hạ tầng cơ bản được tăng cường, đặc biệt là hệ thống giao thông, thuỷ lợi, điện, trường, trạm, bưu chính viễn thông, cụm tuyến dân cư và nhà ở nông thôn, trong đó có nông thôn vùng ngập lũ được cải thiện đáng kể đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội ngày càng cao cho vùng, góp phần quan trọng vào cho giáo dục, y tế, xóa đói giảm nghèo trong vùng.

Với những thành quả đó, ĐBSCL đã khẳng định được mình là vùng kinh tế, vùng nông nghiệp lớn, có những đóng góp rất quan trọng đối với đời sống kinh tế, xã hội của vùng, khu vực phía Nam và cả nước.

- *Vùng đồng bằng sông Cửu Long có nhiều hạn chế trong phát triển, mạng lưới kết cấu hạ tầng yếu kém, trình độ dân trí thấp so với bình quân cả nước*

(1) Vùng thường xuyên bị ảnh hưởng của lũ lụt, nền đất yếu, suất đầu tư xây dựng cao. Địa hình của vùng bị chia cắt bởi hệ thống sông rạch chằng chịt, phải xây dựng nhiều cầu đối với giao thông đường bộ. Vùng đồng bằng sông Cửu Long có gần một nửa diện tích bị ngập lũ từ 3 đến 4 tháng mỗi năm; có tới 60 vạn ha đất nhiễm phèn và trên 70 vạn ha đất nhiễm mặn, muốn cải tạo phải đầu tư rất lớn; cốt đất thấp thường bị ngập lụt trên diện rộng, dài ngày.

(2) Chất lượng nguồn nhân lực của vùng thấp, lao động thiếu việc làm còn lớn so với mức bình quân cả nước.

+ Các chỉ số về giáo dục, đào tạo, dạy nghề trong vùng còn thấp xa so với mức bình quân chung của cả nước. Khoảng 10% số người trên 10 tuổi chưa biết chữ; 45% lực lượng lao động nông thôn chưa hoàn tất bất kỳ bậc học nào... Có nhiều nguyên nhân, trong đó có thiếu tương đồng cho đầu tư phát triển giáo dục - đào tạo (dân số chiếm khoảng 21% nhưng phân bổ ngân sách giáo dục quốc gia năm cao nhất cũng chỉ khoảng 17,5% so với cả nước).

+ Thiếu việc làm, thu nhập thấp và sự nghèo khó trong đời sống vật chất đang thường xuyên đe dọa cho khoảng 20% dân cư thuộc diện nghèo khó trong vùng.

+ Chất lượng chăm sóc sức khỏe và mức độ hưởng thụ văn hoá nghệ thuật thấp và tồn tại sự chênh lệch giữa đô thị và nông thôn, giữa vùng phát triển và vùng sâu, vùng xa, vùng đồng bào dân tộc.

+ Những tiêu cực trong đời sống xã hội như trật tự an toàn giao thông, bạo hành trong gia đình, xúc phạm nhân cách phụ nữ, trẻ em..., hàng loạt người trẻ đi tìm cách mưu sinh xư lạ quê người, chủ yếu bằng lao động phổ thông với gần như làm bất cứ việc gì, kể cả những công việc nhạy cảm...

(3) Hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế, xã hội chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển, môi trường sinh thái xuống cấp, ảnh hưởng không nhỏ tới đời sống dân cư trong vùng.

+ Trong thời gian qua, mặc dù đã được quan tâm đầu tư, nâng cấp, nhìn chung hệ thống kết cấu hạ tầng của vùng vẫn còn hạn chế, nhất là mạng lưới giao thông, hệ thống thuỷ lợi, cơ sở trường lớp... QL 1A - con đường độc đạo luôn trong tình trạng quá tải. Hệ thống giao thông thuỷ, cảng biển, cảng sông... chậm được đầu tư nâng cấp, mở rộng. Sân bay Cần Thơ - trung tâm của toàn vùng với trên 17 triệu dân vẫn trong tình trạng đầu tư dang dở, chậm đưa vào sử dụng... điều này cũng tác động không nhỏ tới phát triển kinh tế - xã hội và thu hút đầu tư từ bên ngoài. Mạng lưới cấp điện, bưu chính - viễn thông, cấp thoát nước cũng như mạng lưới cơ sở khám chữa bệnh, hạ tầng văn hoá thông tin, thể dục - thể thao... đã được đầu tư nâng cấp nhưng nhìn chung vẫn còn thấp kém hơn so với các vùng khác trong cả nước.

+ Mặc dù chủ trương “sống chung với lũ và triều cường biển Đông” là một chủ trương đúng, mang nét đặc trưng riêng của vùng ĐBSCL mà nhiều thế hệ dân cư ở đây đã kiên định với nó, nhưng trên thực tế chúng ta đã và đang có những hành vi thái quá, thiếu sự kiểm chế trong cách hành xử với tự nhiên nói chung và với lũ nói riêng để rồi phải trả giá về sự suy thoái tài nguyên, môi trường sinh thái và sự hoành hành ngày càng nặng nề hơn của thiên tai, dịch bệnh... Ô nhiễm môi trường vì lạm dụng hoá chất trong nông nghiệp. Gia tăng chất thải mà thiếu giải pháp xử lý tương thích nên gây ô nhiễm môi trường nước trên diện rộng ở nhiều khu vực nuôi tôm, cá công nghiệp... Môi trường sinh thái không ít nơi bị biến dạng vì những “công trình ngọt hoá hoặc chống lũ triệt để” làm cho diễn biến thiên tai nặng nề hơn. Vệ sinh môi trường ở các đô thị và các cụm điểm dân cư vượt lũ chưa được đảm bảo do chất thải sinh hoạt ngày càng gia tăng và không được thu gom, xử lý hết.

+ Các hạn chế, khó khăn trên đã có tác động lớn đến môi trường đầu tư của vùng đồng bằng sông Cửu Long, mặc dù địa bàn vùng cách không xa vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nhưng đến nay nhìn chung chưa thu hút được dự án đầu tư nước ngoài nào có quy mô vốn lớn, công nghệ hiện đại.

(4) Tăng trưởng kinh tế chưa ổn định, vững chắc, chưa tương xứng với tiềm năng của vùng, tỷ trọng nông nghiệp vẫn còn khá cao trong cơ cấu kinh tế. Kinh tế của vùng chủ yếu vẫn phát triển theo chiều rộng, dựa vào khai thác các tiềm năng sẵn có, việc áp dụng các tiến bộ khoa học và công nghệ vào sản xuất còn chậm, chất lượng, hiệu quả và khả năng cạnh tranh của sản phẩm còn thấp. Cơ cấu lao động chuyển dịch chậm, tỷ lệ lao động trong khu vực nông lâm thuỷ sản vẫn còn cao, chiếm 59,7% trong tổng số lao động.

1.4. Định hướng phát triển KT-XH Việt Nam đến năm 2020

Duy trì tốc độ tăng trưởng kinh tế cao và bền vững, tạo chuyển biến mạnh về chất lượng, sớm đưa nước ta ra khỏi tình trạng kém phát triển; nâng cao rõ rệt đời sống vật chất, văn hoá, tinh thần của nhân dân; tạo nền tảng để đến năm 2020 nước

ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại, Nguồn lực con người, năng lực khoa học và công nghệ, KCHT, tiềm lực kinh tế được tăng cường; thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa được hình thành về cơ bản; giữ vững ổn định chính trị và trật tự, an toàn xã hội, Bảo vệ vững chắc độc lập chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ và an ninh quốc gia.

Trong bối cảnh từ nay về sau, nền kinh tế hội nhập sẽ mở ra nhiều cơ hội mới đồng thời kinh tế Việt Nam những năm vừa qua có mức tăng trưởng khá, tốc độ tăng trưởng GDP giai đoạn 2001-2005 đạt 7,5%, trong nghiên cứu bổ sung, điều chỉnh Chiến lược GTVT Việt Nam lần này đưa ra khung kinh tế với hai phương án tăng trưởng: phương án thứ nhất tăng trưởng bình quân giai đoạn 2005-2010 là 8,5%, và giai đoạn 2011-2020 là 8%; phương án thứ hai: tăng trưởng cao giai đoạn 2005-2010 là 8,5% và giai đoạn 2011-2020 là 10%.

Bảng 1.4. Điều chỉnh dự báo một số chỉ tiêu kinh tế xã hội Việt Nam

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	TH 2005	Dự báo 2010		Dự báo 2020	
				Cũ	Mới	Cũ	Mới
1	Dân số	Ngàn người	83.106	88.400	88.200	98.620	98.000
	Tốc độ tăng trưởng dân số	%	1,37	1,30	1,20	1,10	1,06
2	GDP (giá hiện hành)	Ngàn tỷ đồng	839,2	1.174,4	1.443,9	5.561,3	6.674,5
3	GDP (giá so sánh 1994)	Ngàn tỷ đồng	393	550	590,9	1,063	1,275,8
	Tốc độ tăng trưởng GDP giá so sánh 94	%	7,51	7,2	8,5	6,8	8,0
4	GDP/người (Giá so sánh 1994)	Triệu đồng	4,73	6,22	6,70	10,78	13,02
5	GDP/người (Giá hiện hành)	Triệu đồng	10,1	13,3	16,4	56,4	68,1
		USD	673	885,45	989	2793,6	3374
6	Hệ số giảm phát sử dụng ss 2005				1,14		2,46

1.5. Định hướng phát triển KT-XH Vùng KTTĐ ĐBSCL đến năm 2020

➤ *Vị trí, vai trò của Vùng KTTĐ vùng đồng bằng sông Cửu Long đối với Vùng đồng bằng sông Cửu Long và cả nước*

(1) Vùng KTTĐ vùng đồng bằng sông Cửu Long tiếp tục là trung tâm lớn về sản xuất lúa gạo, nuôi trồng, đánh bắt và chế biến thủy sản, có đóng góp lớn vào xuất khẩu nông thủy sản của cả nước

Ngoài ra, Vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long còn đóng vai trò quan trọng trong chuyển giao công nghệ sinh học, cung cấp giống, các dịch vụ kỹ thuật, chế biến và xuất khẩu các sản phẩm nông nghiệp cho cả vùng đồng bằng sông Cửu Long.

(2) Vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long là trung tâm năng lượng lớn của cả nước với ba trung tâm điện lực Ô Môn, Cà Mau, Kiên Lương với tổng công suất khoảng 9.000-9.400 MW và cung cấp khí đốt từ các mỏ khí Tây Nam

Ngoài ra, tại Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL hình thành một số ngành công nghiệp mũi nhọn (chế biến dầu khí, khu công nghệ cao, công nghệ điện tử phần mềm... Dự báo trong thời gian tới vùng KTTĐ sẽ chiếm 35% số doanh nghiệp công nghiệp của cả vùng ĐBSCL, có 0,7-1 triệu người làm việc trong các ngành công nghiệp và xây dựng.

(3) Vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long là trung tâm dịch vụ (giáo dục - đào tạo, y tế, khoa học - công nghệ, thương mại...) - du lịch lớn của cả nước

Vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long, trong đó đóng góp phần quan trọng là thành phố Cần Thơ, là trung tâm thương mại - xuất nhập khẩu, y tế, đào tạo, khoa học - công nghệ, nhất là trong lĩnh vực nghiên cứu về cây lúa, cây ăn quả, thủy sản... của vùng đồng bằng sông Cửu Long và cả nước.

Ngoài ra, các thành phố Long Xuyên, Cà Mau và Rạch Giá là các trung tâm kinh tế cực Tây Nam của đất nước đang phát triển mạnh các ngành công nghiệp và dịch vụ. Do đô thị phát triển mạnh nên đã tạo sức hút mạnh đối với các nhà đầu tư nước ngoài và thu hút lực lượng lao động từ vùng nông thôn tới làm việc.

Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL là nơi tập trung hầu như toàn bộ tiềm lực khoa học và công nghệ, và phần lớn các cơ sở đào tạo, dạy nghề của vùng ĐBSCL. Tại đây phân bố phần lớn các cơ sở y tế quan trọng của cả vùng, có các cơ sở y tế trang bị tương đối hiện đại, cán bộ y tế trình độ cao làm việc ở thành phố Cần Thơ.

Vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long là trung tâm du lịch lớn của đất nước, trong đó Phú Quốc được xác định xây dựng trở thành trung tâm du lịch sinh thái chất lượng cao của cả nước, khu vực và thế giới; có ưu thế phát triển du lịch rừng ngập mặn; du lịch núi (An Giang và Kiên Giang là 2 tỉnh duy nhất khu vực đồng bằng sông Cửu Long có hệ thống núi và có thể khai thác phát triển du lịch) và du lịch tôn giáo - tín ngưỡng (Đền Bà Chúa Sứ - An Giang hàng năm có thể thu hút 3,5-4 triệu khách đến tham quan).

(4) Vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long là cầu nối trong hội nhập kinh tế khu vực và giữ vị quan trọng về quốc phòng an ninh của đất nước. Với vị trí nằm ở phía Tây Nam đất nước, có biên giới đất liền với Campuchia và có vùng biển rộng lớn tiếp giáp với các nước ASEAN, vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long là cầu nối trong hội nhập kinh tế khu vực ASEAN và giữ vị trí quan trọng về quốc phòng - an ninh của đất nước.

1.5.1. Quan điểm phát triển

- (1) Khai thác tối đa tiềm năng, lợi thế của từng địa phương và toàn Vùng KTTĐ, trên cơ sở phát triển hiệu quả, toàn diện các khu vực đồng bằng, ven biển, và kinh tế biển, trong thế liên kết với các địa phương khác trong vùng đồng bằng sông Cửu Long và hợp tác với các địa phương vùng khác trong cả nước, trước hết là vùng Đông Nam Bộ, Đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng giảm nhanh tỷ trọng nông nghiệp, tăng tỷ trọng công nghiệp và dịch vụ cả trong GDP và cơ cấu lao động,
- (2) Chủ động hội nhập sâu rộng, đẩy mạnh mở rộng giao thương kinh tế với các nước trong khu vực và quốc tế, Huy động tối đa các nguồn lực cho đầu tư phát triển, tạo chuyển biến căn bản trong thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài nhằm phát triển kinh tế - xã hội nhanh hơn so với bình quân cả nước, nâng cao chất lượng tăng trưởng,
- (3) Gắn phát triển kinh tế với phát triển xã hội, xóa đói giảm nghèo, tạo việc làm, giảm chênh lệch về phát triển xã hội giữa các khu vực và giữa đồng bào dân tộc Kinh và đồng bào dân tộc thiểu số,
- (4) Phát triển kinh tế kết hợp với bảo vệ môi trường sinh thái, phát triển bền vững,
- (5) Phát triển kinh tế - xã hội kết hợp với tăng cường, củng cố an ninh - quốc phòng, giữ vững ổn định an ninh chính trị và trật tự an toàn xã hội.

1.5.2. Mục tiêu phát triển

➤ Mục tiêu tổng quát

Xây dựng vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long trở thành vùng phát triển năng động, có cơ cấu kinh tế hiện đại, có đóng góp ngày càng lớn vào nền kinh tế của đất nước, góp phần quan trọng vào việc xây dựng cả vùng đồng bằng sông Cửu Long giàu mạnh, các mặt văn hoá, xã hội tiến kịp mặt bằng chung của cả nước; bảo đảm ổn định chính trị và an ninh quốc phòng vững chắc.

➤ Các mục tiêu cụ thể

- Phân đầu tốc độ tăng trưởng GDP bình quân giai đoạn 2011-2020 gấp khoảng 1,25 lần tốc độ tăng trưởng bình quân cả nước, Tăng tỷ lệ đóng góp của vùng trong GDP của cả nước từ 10,5% hiện nay lên khoảng 11,6% năm 2010 và 13,3% năm 2020,
- Chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng tăng tỷ trọng khu vực công nghiệp, dịch vụ, giảm tỷ trọng khu vực nông nghiệp, đến năm 2010 khu vực nông lâm thủy sản chiếm 29,4% và giảm xuống 15% năm 2020; khu vực công nghiệp - xây dựng chiếm 28,7% năm 2010 và tăng lên 40% năm 2020; khu vực dịch vụ chiếm 41,9% năm 2010 và tăng lên 45% năm 2020.
- GDP bình quân đầu người đạt khoảng 1,200 USD năm 2010 và khoảng 3,000 USD vào năm 2020.
- Tăng giá trị xuất khẩu bình quân đầu người/năm từ 310 USD năm 2007 lên

490 USD năm 2010 và 1,900 USD năm 2020.

- Tăng mức đóng góp của Vùng KTTĐ trong thu ngân sách trên địa bàn của vùng ĐBSCL từ 37,7% năm 2007 lên khoảng 40% năm 2010 và 48% vào năm 2020.
- Đẩy nhanh tốc độ đổi mới công nghệ trong tiến trình hiện đại hoá, phần đầu đạt bình quân 20%/năm.
- Nâng cao dân tỷ lệ lao động qua đào tạo từ khoảng 30% năm 2007 lên 38% năm 2010 và đạt khoảng 65% vào năm 2020.
- Phần đầu nâng tỷ lệ đô thị hoá của Vùng KTTĐ vùng Đồng bằng sông Cửu Long từ 30,2% năm 2007 lên 33,8% vào năm 2010 và đạt 46% năm 2020.

PHẦN II

HIỆN TRẠNG GIAO THÔNG VẬN TẢI VÙNG KINH TẾ
TRỌNG ĐIỂM VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

PHẦN II

HIỆN TRẠNG GIAO THÔNG VẬN TẢI VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

2.1. Hiện trạng về vận tải

2.1.1. Phương thức vận tải

Vùng KTTĐ có các phương thức giao thông vận tải đường bộ, đường thủy, hàng hải và hàng không, chưa có đường sắt.

Phương thức đường thủy và hàng hải dựa trên lợi thế tự nhiên, có từ lâu đời nên phát triển phổ biến, đặc biệt là đối với giao thông cá nhân. Tuy nhiên, phương thức này không phát triển mạnh thêm được do hạn chế của bản thân phương thức về tốc độ vận chuyển và mức độ thuận tiện.

Phương thức đường bộ cũng đã phát triển trên các trục chính nhưng còn hạn chế do nhiều sông kênh chia cắt. Một số điểm trên các tuyến chính vẫn phải vượt sông kênh bằng phà, còn nhiều tuyến nội tỉnh, nội huyện phải qua đò.

Phương thức hàng không có quy mô nhỏ và mới phục vụ số ít tuyến nội địa, khối lượng còn hạn chế do nhu cầu chưa thực sự cao.

Các tuyến vận tải chính hình thành trên cơ sở kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị trong vùng mà tập trung chủ yếu tại các đô thị dọc theo sông Hậu và ven biển là Cần Thơ, Long Xuyên, Châu Đốc, Rạch Giá và Hà Tiên.

2.1.2. Khối lượng vận tải

Năm 2009, Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL đảm nhận 35-45% khối lượng vận tải hàng hóa, hành khách của cả vùng ĐBSCL và chiếm khoảng 4,1% khối lượng vận tải hàng hóa, 13,4% khối lượng vận tải hành khách của cả nước. Giai đoạn 2005-2009, khối lượng vận tải tăng trưởng ở mức: vận chuyển hàng hóa tăng: 7,57 %/năm, khối lượng luân chuyển hàng hóa tăng: 10,27 %/năm, vận chuyển hành khách tăng: 9,17 %/năm, khối lượng luân chuyển hành khách tăng: 5,94 %/năm.

Đối với vận tải hành khách trong Vùng KTTĐ, vận tải đường bộ chiếm đa số tuyệt đối so với vận tải đường thủy nội địa và các phương thức khác về cả khối lượng vận chuyển và luân chuyển. Điều này thể hiện sự chưa thuận lợi của vận tải hành khách đường thủy so với đường bộ ở cả cự ly ngắn và dài.

Hàng hóa được vận tải bằng đường thủy là chủ yếu. Tỷ trọng khối lượng vận tải hàng hóa bằng đường thủy trong vùng đã tăng từ 30% năm 2005 lên 50% năm 2009. Đối với vận tải hành khách, tỷ trọng khối lượng vận tải hành khách bằng đường bộ khá cao và tăng từ 65% năm 2005 lên 79% năm 2009.

**Bảng 2.1.1: Sản lượng vận tải đường bộ và đường sông của
Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL giai đoạn (2005 - 2009)**

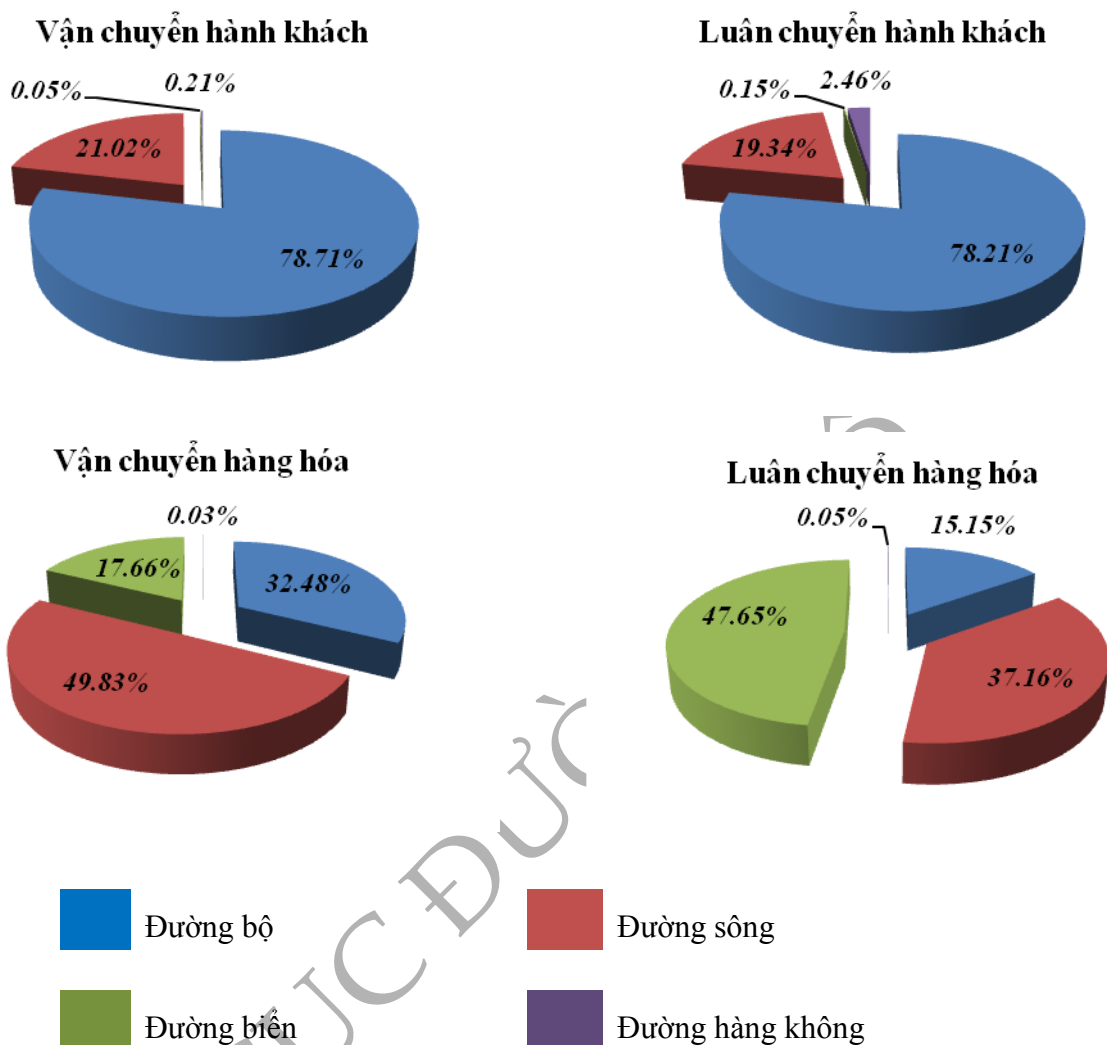
Chỉ tiêu	2005	2006	2007	2008	2009	Tỷ lệ bq
Vận chuyển hành khách:	186.300,0	207.800,0	216.800,0	235.889,6	256.219,1	9,17%
- Đường bộ (1000 HK)	136.200,0	156.200,0	165.600,0	183.153,6	202.201,6	10,43%
- Đường sông (1000 HK)	50.100,0	51.600,0	51.200,0	52.736,0	54.018,0	5,70%
Luân chuyển hành khách:	7.714,6	8.339,9	8.183,3	8.865,0	9.681,9	5,94%
- Đường bộ (TriệuHK/Km)	5.894,5	6.510,1	6.415,4	7.044,1	7.762,6	7,25%
- Đường sông (TriệuHK/Km)	1.820,1	1.829,8	1.767,9	1.820,9	1.919,3	1,39%
Vận chuyển hàng hoá:	19.476,4	20.243,1	22.477,1	24.758,8	26.078,9	7,57%
- Đường bộ (1000Tấn)	6.329,0	6.271,0	8.248,8	9.321,1	10.332,5	13,62%
- Đường sông (1000Tấn)	13.147,0	13.972,0	14.228,3	15.437,7	15.746,5	4,61%
Luân chuyển hàng hóa:	2.303,5	2.465,7	2.893,8	3.248,5	3.391,7	10,27%
- Đường bộ (TriệuTấn/Km)	691,8	722,7	781,0	886,4	982,3	9,21%
- Đường sông (TriệuTấn/Km)	1.611,7	1.743,0	2.112,8	2.362,1	2.409,4	10,79%

(Nguồn: Các cục thống kê, Sở GTVT Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL)

**Bảng 2.1.1: Tỷ lệ đảm nhận phân theo phương thức vận tải của Vùng
KTTĐ**

TT	Phương thức	Tỷ lệ			
		KLVC HK	KLLC HK	KLVC HH	KLLC HH
1	Đường bộ	78.71%	78.21%	32.48%	15.15%
2	Đường sông	21.02%	19.34%	49.83%	37.16%
3	Đường biển	0.05%	0.15%	17.66%	47.65%
4	Hàng không	0.21%	2.46%	0.03%	0.05%
	Tổng	100%	100%	100%	100%

Biểu đồ 2.1.1 : Tỷ lệ đảm nhận phân theo phương thức vận tải của Vùng KTTĐ



- *Vận tải đường bộ*: vận chuyển hành khách 202,2 triệu HK chiếm tỷ lệ 43,7% so với vùng ĐBSCL và vận chuyển hàng hóa đạt 10,3 triệu tấn hàng hóa chiếm tỷ lệ 37,4% so với vùng ĐBSCL, khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển chủ yếu tập trung trên các tuyến quốc lộ chính trong vùng như: QL1A, QL91, QL63, QL80; Vận tải đường bộ đang tăng trưởng nhanh và trên một số đoạn tuyến cho thấy sự tăng trưởng mạnh.
- *Vận tải đường thủy nội địa*: vận chuyển hành khách 54 triệu HK chiếm tỷ lệ 51,1% so với vùng ĐBSCL và 41,8% so với cả nước và vận chuyển hàng hóa đạt 15,8 triệu tấn hàng hóa chiếm tỷ lệ 33,4% so với vùng ĐBSCL và 11,6% so với cả nước, khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển chủ yếu tập trung trên các tuyến đường thủy chính do trung ương và địa phương quản lý đặc biệt là trên tuyến sông Hậu và Sông Tiền, vận tải đường thủy nội địa chưa phát huy được hết thế mạnh của Vùng ĐBSCL;

- *Vận tải đường biển*: vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển qua các cảng khu vực đạt 1,2 triệu tấn năm 2003 lên 8,7 triệu tấn năm 2009. Giai đoạn 2003-2009 mức tăng trưởng bình quân 28,6%/năm.
 - *Vận tải đường hàng không*: tổng khối lượng hành khách thông qua các cảng hàng không trong khu vực năm 2009 ước khoảng 380.000 lượt hành khách và khoảng 7.000 tấn hàng hóa, tập trung lớn lượng hành khách thông qua là cảng hàng không Phú Quốc với khoảng 250.000 lượt hành khách năm 2009.
- Vận tải đô thị*: các đô thị lớn trong Vùng KTTĐ ĐBSCL gồm: Tp. Cần Thơ trực thuộc trung ương và các thành phố trực thuộc tỉnh là Tp. Long Xuyên, Tp. Cà Mau, Tp. Kiên Giang ngoài ra còn có các thị xã như: Châu Đốc, Tân Châu, Hà Tiên. Vận tải giao thông đô thị ở các Tp/thị xã trong Vùng KTTĐ ĐBSCL hiện tại hoàn toàn do đường bộ đảm nhận. Tại các đô thị trong vùng phương tiện VTHKCC bằng xe buýt là chính và cũng chỉ mới bắt đầu khởi sắc, việc đi lại của người dân trong các đô thị chủ yếu bằng phương tiện cá nhân, đặc biệt là xe gắn máy. Tại Vùng KTTĐ ĐBSCL hiện nay mới chỉ có Tp. Cần Thơ là có các tuyến xe buýt nội đô nhưng sản lượng năm 2009 cũng mới chỉ đáp ứng được khoảng 2- 2,5% nhu cầu đi lại của toàn thành phố, còn tại các đô thị khác trong toàn vùng mạng lưới VTHKCC chủ yếu là kết hợp với các tuyến xe buýt liên huyện.

Bảng 2.1.2: So sánh sản lượng vận tải của Vùng KTTĐ ĐBSCL

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2009			Tỷ lệ Vùng KTTĐ	
			Cả nước	Vùng ĐBSCL	Vùng KTTĐ	so với ĐBSCL	so với cả nước
I	Vận chuyển HK	Tr.HK	1,982.10	585.08	256.88	43.9%	13.0%
1	Đường bộ	-	1,818.70	463.00	202.20	43.7%	11.1%
2	Đường sông	-	148.20	121.40	54.00	44.5%	41.8%
3	Đường biển	-	4.50	0.13	0.13	100.0%	2.9%
4	Đường hàng không	-	10.70	0.55	0.55	99.5%	5.1%
II	Luân chuyển HK	Tr.HK/Km	79,663.00	16,820.00	9,925.90	59.0%	12.5%
1	Đường bộ	-	59,735.00	14,047.30	7,762.60	55.3%	13.0%
2	Đường sông	-	3,421.00	2,528.70	1,919.30	75.9%	56.1%
3	Đường biển	-	-	-	14.50	-	-
4	Đường hàng không	-	16,507.00	244.00	244.00	100.0%	1.5%
III	Vận chuyển HH	Tr.Tấn	691.74	80.51	31.71	39.4%	4.6%
1	Đường bộ	-	494.60	27.50	10.30	37.5%	2.1%
2	Đường sông	-	135.70	47.40	15.80	33.3%	11.6%

3	Đường biển	-	61.30	-	5.60	-	9.1%
4	Đường hàng không	-	0.14	0.01	0.01	100.0%	7.1%
IV	Luân chuyển HH	Tr.Tấn.Km	191,144.60	6,308.10	6,484.70	102.8%	3.4%
1	Đường bộ	-	30,261.40	1,781.20	982.30	55.1%	3.2%
2	Đường sông	-	25,365.20	4,523.90	2,409.40	53.3%	9.5%
3	Đường biển	-	135,201.40	-	3,090.00	-	2.3%
4	Đường hàng không	-	316.60	3.00	3.00	100.0%	0.9%

(Nguồn: Niên giám thống kê cả nước và các tỉnh, thành phố năm 2009)

2.1.3. Phương tiện vận tải

❖ Phương tiện vận tải đường bộ

- Phương tiện xe máy

Trong những năm gần đây, tốc độ tăng trưởng của xe gắn máy tại vùng tăng nhanh về số lượng và toàn bộ xe gắn máy lưu thông trên địa bàn hiện tại rất đa dạng, có nhiều chủng loại và được sản xuất tại nhiều hãng của nhiều quốc gia, tổng số phương tiện xe gắn máy của vùng năm 2009 khoảng 2,5 triệu phương tiện chiếm 34,6% so với toàn vùng ĐBSCL, tốc độ tăng trưởng bình quân từ năm 2005 – 2009 gấp khoảng 2 lần.

- Phương tiện vận tải ô tô

Phương tiện vận tải ô tô lưu thông trên địa bàn hiện tại cũng rất đa dạng, nhiều chủng loại. Tổng số phương tiện đang lưu hành năm 2009 chiếm 40% phương tiện Vùng ĐBSCL, tốc độ tăng phương tiện bình quân năm từ 2005-2009 là 15,1%. Mật độ phương tiện trên 1000 dân Vùng KTTĐ thấp, chỉ bằng 0,38 lần so với cả nước và cao 1,1 lần so với cả vùng ĐBSCL.

Bảng 2.1.3. Phương tiện vận tải ô tô Vùng KTTĐ

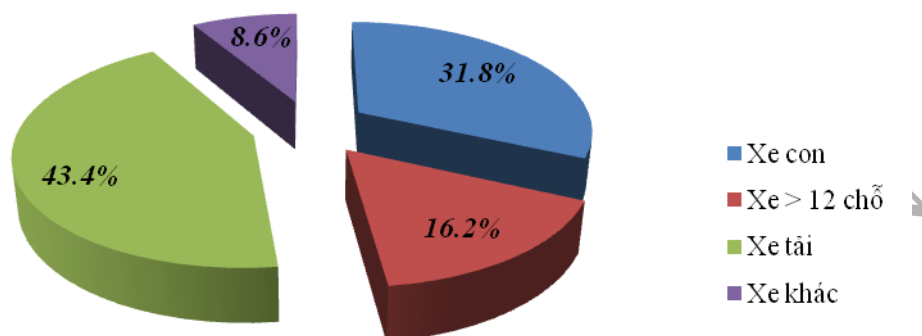
Đơn vị : chiếc

Chỉ tiêu	Tổng cộng	Xe con	Xe > 12 chỗ	Xe tải	Xe khác	Mật độ PT /1000 dân
Cả nước	1.137.933	483.566	103.501	476.401	74.465	13,23
Vùng ĐBSCL	79.321	22.747	12.562	37.874	6.138	4,61
Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL	31.721	10.087	5.147	13.763	2.724	5,09
An Giang	10.258	3.028	1.397	4.716	1.117	4,77
Kiên Giang	6.590	1.898	1.127	2.890	675	3,9
Cần Thơ	11.706	4.235	1.728	5.054	689	9,84
Cà Mau	3.167	926	895	1.103	243	2,62
Tỷ lệ so với cả nước	2.8%	2.1%	5.0%	2.9%	3.7%	0,38 lần
Tỷ lệ so với vùng ĐBSCL	40.0%	44.3%	41.0%	36.3%	44.4%	1,1 lần

Tỷ lệ các loại PT trong vùng	100.0%	31.8%	16.2%	43.4%	8.6%	
------------------------------	--------	-------	-------	-------	------	--

(Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam năm 2009)

Biểu đồ tỷ lệ phương tiện vận tải ô tô vùng KTTĐ vùng ĐBSCL



❖ Phương tiện vận tải thủy nội địa

Trong những năm qua phương tiện vận tải đường thủy nội địa phát triển nhanh, tổng số phương tiện đường thủy nội địa đang lưu hành năm 2009 chiếm 47,4 % phương tiện cả vùng Đồng bằng sông Cửu Long, tốc độ tăng phương tiện bình quân năm từ 2005-2009 là 23,8% về số lượng và 17,0% về tấn trọng tải; 15,7% về sức kéo.

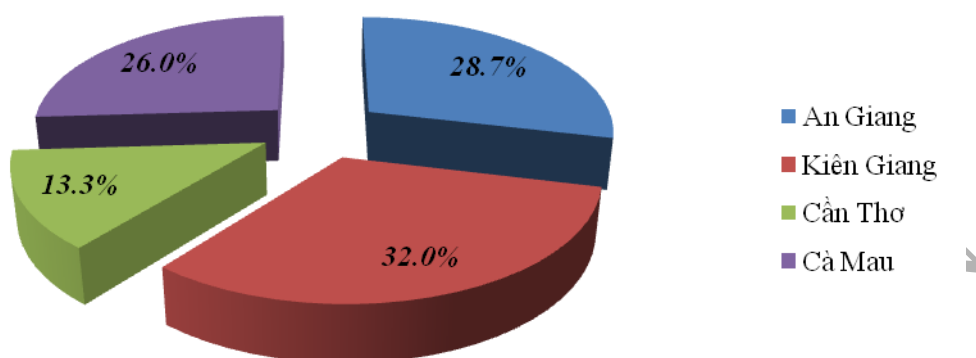
Chủng loại phương tiện phong phú, nhiều tàu có công suất, trọng tải lớn, có tính năng kỹ thuật cao, đa dạng về kích cỡ phù hợp tình hình luồng lạch của vùng.

Bảng 2.1.3.b: Phương tiện đường thủy nội địa Vùng KTTĐ so với vùng ĐBSCL và cả nước năm 2009

Chỉ tiêu	Số lượng (chiếc)	Tổng công suất máy (10^3 cv)	Trọng tải tàu hàng (10^3 tấn)	Sức chở tàu khách (10^3 ng)	Tuổi TB
Phương tiện cả nước	1.949.48	8.581.7	10.238.3	441.8	11.36
Phương tiện vùng ĐBSCL	153.568	5.423.382	4.494.261	293.769	11,20
Phương tiện Vùng KTTĐ	72.786	2.298.777	1.440.160	161.351	11,25
An Giang	20.904	967.416	803.938	32.821	15,43
Kiên Giang	23.317	484.653	143.222	34.074	10,34
Cần Thơ	9.659	443.193	441.343	23.067	11,73
Cà Mau	18.906	403.515	51.657	71.389	7,52
Tỷ lệ so với vùng ĐBSCL(%)	47,4%	42,4%	32,0%	54,9%	

(Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam năm 2009)

Biểu đồ tỷ lệ phương tiện thủy tại các tỉnh thuộc vùng KTTĐ vùng ĐBSCL



2.2. Hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL

Kết cấu hạ tầng giao thông Vùng KTTĐ gồm có chủ yếu là đường bộ và đường thủy nội địa, cảng, bến thủy nội địa, ngoài ra còn có cảng biển, sân bay, không có đường sắt.

2.2.1. Hiện trạng về KCHT giao thông đường bộ

a) Tổng quan về KCHT giao thông đường bộ

Về mạng lưới, tổng số Km đường bộ các loại trong Vùng KTTĐ có tỷ lệ lớn hơn so với tổng của cả 11 tỉnh vùng ĐBSCL¹, (từ 34% đến 59%) nhất là đối với loại đường đô thị và đường huyện. Tuy nhiên, về mật độ, mạng lưới đường bộ trong Vùng KTTĐ có mật độ không cao so với mật độ chung của toàn vùng. Tính đến tháng 12/2009, tổng chiều dài đường bộ trong Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL là 18.228,4 km, trong đó Quốc lộ và Đường tỉnh chỉ chiếm 10,6%, còn lại chủ yếu là đường huyện và đường xã, tỷ lệ mật đường tốt chiếm 26%. Mật độ đường của Vùng KTTĐ mới đạt khoảng 1,1 km/km² và 2,92 km/1000dân, thấp hơn so với khu vực ĐBSCL là 1,29 km/km² và 3,06 km/1000dân. Mật độ đường quốc lộ còn chiếm tỉ lệ rất thấp, đạt 0,036 km/km² và 0,096 km/1000 dân.

Sự phân bố của quốc lộ và đường tỉnh còn thưa nếu so với các vùng miền khác và không tính đến những tuyến đang xây dựng chưa đưa vào khai thác (N1, đường HCM). Những khu vực chưa có liên kết với những tuyến đường

¹ Gồm các tỉnh vùng ĐBSCL trừ 2 tỉnh Long An, Tiền Giang thuộc vùng KTTĐ phía Nam

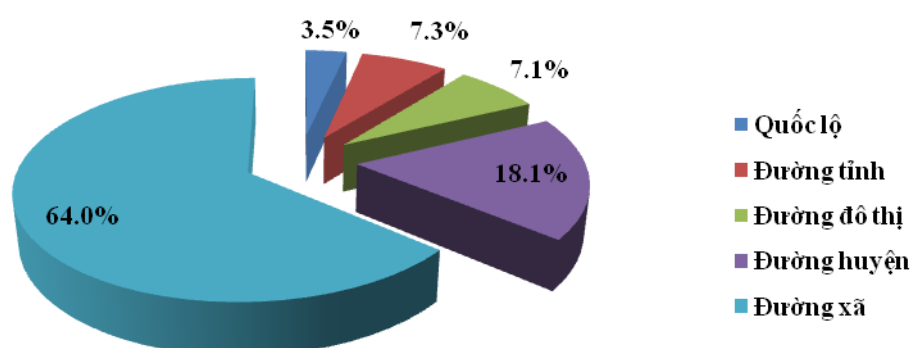
chính gồm khu vực dọc biên giới thuộc An Giang, Kiên Giang và đa số các huyện của Cà Mau.

Bảng 2.2.1. So sánh tình trạng mặt đường trong Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL

TT	Loại đường	Vùng ĐBSCL*			Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL			Tỷ lệ KTTĐ / ĐBSCL
		Tổng số Km	Tốt	Xấu	Tổng số Km	Tốt	Xấu	
1	Quốc lộ	1,784.67	1,691.45	93.23	632,70	621.30	11.4	34%
2	Đường tỉnh	3,450.32	1,942.08	1,508.24	1,334.30	842.85	491.44	39%
3	Đường đô thị	2,211.39	1,728.80	482.59	1,301.80	1,022.70	279.10	59%
4	Đường huyện	6,801.68	2,602.79	4,198.89	3,312.64	800.67	2,511.97	49%
5	Đường xã	28,875.52	9,312.05	19,563.47	11,681.01	1,420.42	10,260.59	40%
	Cộng	43,123.58	17,277.16	25,846.42	18,228.38	4,680.95	13,547.43	42%

(Nguồn: Các Sở GTVT các tỉnh ĐBSCL)

Biểu đồ tỷ lệ tổng chiều dài hệ thống giao thông đường bộ



Về chất lượng, đa số các quốc lộ đạt có tiêu chuẩn kỹ thuật cấp III và cấp IV, 2 làn xe, mặt đường nhựa, tình trạng khai thác tốt. Các đường tỉnh đạt cấp III-IV (2 làn xe) và số ít cấp V (1 làn xe), tình trạng xấu vẫn còn chiếm tỷ lệ tương đối. Đường huyện và đường xã thì đa số trong tình trạng xấu, mặt đường đất, thiếu cầu cống.

Hệ thống công trình vượt sông vẫn còn sử dụng phà, các cầu lớn và cầu trung trên các tuyến chính đã dần được thay thế bằng cầu BTCT vĩnh cửu, tải trọng H30-XB80 hoặc HL 93.

Nhìn chung, mạng đường bộ trong Vùng KTTĐ phân bố không đều và còn nhiều hạn chế khai thác do bị chia cắt bởi sông kênh. Mỗi liên kết liên vùng và nội vùng bằng phương thức đường bộ đều thông qua các quốc lộ và một số ít tuyến đường liên tỉnh.

b) Mạng lưới đường quốc lộ

Có sáu tuyến quốc lộ đang khai thác và 2 tuyến đang xây dựng trên phạm vi Vùng KTTĐ. Trong đó, hai tuyến quốc lộ kết nối Vùng KTTĐ với các vùng phía Bắc sông Tiền là QL 1 và QL 30, (trong ngắn hạn sẽ có thêm trục đường HCM và đường N1), hai tuyến quốc lộ nối ra hai cửa khẩu quốc tế Tịnh Biên, Hà Tiên là QL 91 và QL 80.

Chiều dài Quốc lộ trong Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL là 632,98Km, chiếm 3,3% so với tổng số chiều dài đường bộ. Phân theo kết cấu mặt: 30,7% đường mặt BTN, 68,6% nhựa và khoảng 0,69% đá dăm và cấp phối, Phân theo cấp kỹ thuật: Đường cấp I đạt 7,13%, cấp II: 1,57%, Cấp III đồng bằng 49,17%, cấp IV là 38,5% và cấp V là 3,64%. Phân theo chất lượng: tốt chiếm 46,88%; trung bình 36,55%; xấu 15,88% và rất xấu 0,69%. Trên phương diện mạng, hiện tại trên địa phận vùng có 3 trục dọc và 2 trục ngang và 1 trục vành đai biên giới:

- **Trục QL1:** là trục chính Bắc Nam của quốc gia, đoạn từ Tp. HCM đến Cà Mau dài 378.9 km, đi qua 8 tỉnh, thành phố là Tp HCM. Long An, Tiền Giang, Vĩnh Long, Tp Cần Thơ, Hậu Giang, Sóc Trăng, Cà Mau, trong đó có 2 đoạn đi qua Vùng KTTĐ dài tổng cộng 80.89 km đạt cấp kỹ thuật cấp III đồng bằng tới cấp I, kết cấu mặt đường bê tông nhựa, láng nhựa, chất lượng tốt. Trên tuyến QL1A hiện còn cầu Đầm Cù trên địa bàn tỉnh Cà Mau về huyện Năm Căn đang trong quá trình thi công dự kiến khánh thành đưa vào sử dụng dịp quốc khánh 02/09/2011. Trục QL1A cũng là trục quan trọng trong khu vực Đồng bằng sông Cửu Long kết nối trực tiếp các tỉnh thuộc nửa phía Đông Nam của cả vùng ĐBSCL.
- **Trục QL80:** Bắt đầu từ cầu Mỹ Thuận (giao QL1) – tỉnh Vĩnh Long và kết thúc tại Hà Tiên – tỉnh Kiên Giang kết nối sang nước bạn Campuchia tới KrongKép, Campong Bay; toàn tuyến dài 216,86 km, đi qua bốn tỉnh Vĩnh Long, Đồng Tháp, Cần Thơ, Kiên Giang, đóng vai trò là trục dọc, vừa đóng vai trò là trục ngang trong khu vực đây cũng là tuyến quan trọng kết nối các tỉnh phía Tây và kết nối ra quốc lộ 1 tại cầu Mỹ Thuận. Đoạn trong Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL dài 166.0 km đạt cấp kỹ thuật từ cấp IV tới cấp I, kết cấu mặt đường bê tông nhựa, láng nhựa, chất lượng nói chung ở mức trung bình. Trên tuyến QL80 còn 1 phà Vàm Cống (sông Hậu Giang). Đây là tuyến phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, du lịch khu vực ven biển và tuyến giao thông huyết mạch nối các tỉnh phía tây của Đồng bằng sông Cửu Long với phần còn lại của vùng đồng bằng sông Cửu Long.
- **Trục QL91:** Bắt đầu từ thành phố Cần Thơ (giao QL1A) – Tp Cần Thơ tới cửa khẩu Tịnh Biên - tỉnh An Giang và kết nối sang nước bạn Campuchia tới Tà Keo; toàn tuyến nằm trong Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL dài 142.15 km, đi qua hai tỉnh Cần Thơ, An Giang. Tuyến đạt cấp III, I trên đoạn qua An Giang, kết cấu mặt đường bê tông nhựa, đoạn qua Cần Thơ vẫn đang là

- cấp IV, mặt đường láng nhựa chất lượng đang xuống cấp. Đây là tuyến quan trọng trong khu vực Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL kết nối sang nước bạn Cam Pu Chia về phát triển kinh tế xã hội, thương mại và an ninh quốc phòng.
- **Trục QL91B:** QL91B dài 15.794 km, nằm hoàn toàn trong địa phận Quận Ninh Kiều của Tp Cần Thơ, đã thi công hoàn thành đưa vào sử dụng đoạn tuyến km0+00 – km2+00 quy mô đường đô thị, đoạn từ km2+00 – km15+794 quy mô đường cấp III đồng bằng, kết cấu mặt đường chủ yếu là bê tông nhựa. Trục QL91B nối QL91 và QL1 tạo thành mạng khép kín trong khu vực, nối các khu công nghiệp và cảng Cái Cui.
 - **Trục QL61:** Bắt đầu từ Cái Tắc (giao QL1) - tỉnh Hậu Giang tới Rạch Sỏi (giao QL80) - tỉnh Kiên Giang; toàn tuyến 96.29 km, đi qua hai tỉnh Hậu Giang, Kiên Giang, Đoạn trong Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL dài 44.31 km đạt các cấp kỹ thuật từ cấp V tới cấp III, kết cấu mặt đường bê tông nhựa & láng nhựa trên tuyến còn một số đoạn có chất lượng đường xấu. Tuyến phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, tuyến kết nối hai tiểu vùng Tây sông Hậu và bán đảo Cà Mau.
 - **Trục QL63:** Bắt đầu từ Châu Thành (giao QL61) – tỉnh Kiên Giang tới thành phố Cà Mau (giao QL1) – tỉnh Cà Mau, toàn tuyến nằm trong Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL dài 114.8 km, đi qua địa phận hai tỉnh Kiên Giang, Cà Mau, Tuyến chủ yếu đạt các cấp kỹ thuật IV, III, kết cấu mặt đường chủ yếu là láng nhựa, còn nhiều đoạn có chất lượng xấu. Trên tuyến QL63 còn 1 phà Tắc Cậu đi qua hai sông lớn là sông Cái Lớn và sông Cái Bé. Đây là tuyến phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, du lịch khu vực ven biển.
 - **Trục QL N1:** được quy hoạch và đang xây dựng chạy dọc theo biên giới Việt Nam - Campuchia, từ điểm cuối tuyến QL14C tại Lộc Tấn (tỉnh Bình Phước) và kết thúc tại Hà Tiên tỉnh Kiên Giang, toàn tuyến dài 235 km hoàn thiện xây dựng theo tiêu chuẩn cấp III&IV đồng bằng đi qua 4 tỉnh: Long An, Đồng Tháp, An Giang, Kiên Giang (đoạn qua Vùng KTTĐ dài 64.4 km trên địa bàn 2 tỉnh An Giang, Kiên Giang). Trên tuyến có 2 điểm vượt sông lớn tại Tân Châu và Châu Đốc, tuyến chạy dọc theo biên giới và cách đường biên giới quốc gia giữa Việt Nam - CamPuChia khoảng 5-7 km. Đây là tuyến trục dọc phục vụ phát triển kinh tế xã hội, an ninh quốc phòng và khai thác vùng biên giới Tây Nam.
 - **Trục QL Nam Sông Hậu:** Điểm đầu nối với QL 91B tại đường 3/2 Tp Cần Thơ đến Tp Bạc Liêu tỉnh Bạc Liêu, toàn tuyến dài 165.4 km hoàn thiện xây dựng mới với quy mô 2 làn xe đi qua 4 tỉnh, Tp: Cần Thơ, Hậu Giang, Sóc Trăng, Bạc Liêu (đoạn qua Vùng KTTĐ dài 2 km trên địa bàn Tp Cần Thơ). Đến nay đã cơ bản hoàn thành 98% dự án công trình, dự kiến thông xe toàn tuyến trước Quý I/2011.

- **Trục QL Quản Lộ - Phụng Hiệp:** Điểm đầu khu vực ngã sáu sông Phụng Hiệp Tp Cần Thơ đến Tp Cà Mau, tỉnh Cà Mau, toàn tuyến dài 112.2 km hoàn thiện xây dựng mới theo tiêu chuẩn cấp IV đồng bằng đi qua 4 tỉnh: Hậu Giang, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau (đoạn qua Vùng KTTĐ dài 14.7 km trên địa bàn tỉnh Cà Mau) đến nay đã cơ bản thông xe về phần đường. Đây là tuyến phục vụ phát triển kinh tế xã hội, an ninh quốc phòng và khai thác vùng lõi đồng bằng sông Cửu Long.

TỔNG CỤC ĐƯỜNG BỘ VN

Bảng 2.2.1.b : Hiện trạng Quốc lộ trong vùng KTTĐ vùng ĐBSCL

TT	Tên QL	Dài (km)	Bề rộng mặt			Kết cấu mặt				Cấp kỹ thuật					Phân loại (km)			
			>=14m 4 lx	>=7m	5-6,9m	BTX M	BTN	Nhựa	ĐD, CP	I	II	III	IV	V	T	TB	X	Rất xấu
1	QL1	80.89	0.36	78.47	2.06	0.00	12.01	68.88	0.00	0.00	0.00	80.89	0.00	0.00	66.27	14.62	0.00	0.00
2	QL61	44.31	0.00	6.05	38.26	0.00	18.28	26.03	0.00	0.00	5.92	11.33	27.06	0.00	18.29	0.00	26.02	0.00
3	QL63	114.8	8.97	19.36	86.47	16.2	4.67	91.66	2.27	4.35	1.68	57.52	51.25	0.00	67.10	9.62	35.81	2.27
4	QL80	166.0	23.14	47.71	95.15	3.96	16.54	145.50	0.00	0.00	8.14	54.20	103.66	0.00	8.67	157.33	0.00	0.00
5	QL91	142.15	18.98	87.17	36.00	0.00	106.10	36.00	0.00	0.00	16.98	89.12	26.86	9.14	51.40	58.28	23.28	9.14
6	QL91B	15.794	2.00	8.194	5.60	0.00	10.194	5.60	0.00	0.00	15.794	0.00	0.00	0.00	10.194	5.40	0.00	0.00
7	QL91C	35.5	5.02	17.2	13.28	0.00	24.86	10.64	0.00	0.00	35.5	0.00	0.00	0.00	28.72	6.78	0.00	0.00
8	Nam Sông Hậu	2	0.00	2	0.00	0.00	2	0.00	0.00	0.00	2	0.00	0.00	0.00	2	0.00	0.00	0.00
9	QLN1	64.4	0.00	64.40	0.00	0.00	0.00	64.40	0.00	0.00	0.00	0.00	64.40	0.00	64.40	0.00	0.00	0.00
10	Quản Lộ - Phụng Hiệp	14.7	0.00	14.7	0.00	0.00	0.00	14.7	0.00	0.00	0.00	0.00	14.7	0.00	14.7	0.00	0.00	0.00
11	Cần Thơ – Vị Thanh	10.2	0.00	10.2	0.00	0.00	10.2	0.00	0.00	0.00	10.2	0.00	0.00	0.00	10.2	0.00	0.00	0.00
12	Đường hành lang ven biển phía Nam	- Là dự án trọng điểm quốc gia, đang trong quá trình thi công. Khởi công tháng 5/2011, dự kiến hoàn thành tháng 5/2014; Tuyến kéo dài từ cửa khẩu Xà Xía (Kiên Giang) đến thành phố Cà Mau, dài 220 km (Kiên Giang: 166,8 km; Cà Mau: 53,2km) xây dựng theo tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe, trên cơ sở nâng cấp một số đoạn của các tuyến quốc lộ 80, 61, 63 và xây dựng các đoạn mới, các đoạn tránh đô thị.																

13	Đường Hồ Chí Minh	- Đã có quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh (Quyết định số 194/QĐ-TTg). Đoạn qua vùng KTTĐ từ Vàm Cống (An Giang) đến Đất Mũi (Cà Mau) dài 301km đang trong giai đoạn thi công. Giai đoạn 3 (từ 2012-2020), hoàn chỉnh tuyến, nâng cấp đoạn từ Vàm Cống (An Giang) đến Rạch Giá (Kiên Giang) dài 72km theo tiêu chuẩn đường bộ cao tốc.																
Tổng cộng		690.7 44	58.47	355.4 54	276.8 2	20.1 6	204.8 54	463.4 1	2.2 7	4.35	96.21 4	293. 06	287.9 3	9.14	341.9 44	252.0 3	85.11	11.41

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu Sở giao thông vận tải các tỉnh trong vùng)

c) Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ địa phương

- **Hệ thống đường tỉnh:** Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL có 54 tuyến đường tỉnh với khoảng 1.334,2 km, chiếm 7,3% tổng chiều dài đường bộ. Hệ thống đường tỉnh chiếm khoảng 58,2 % là đường bê tông nhựa và bê tông xi măng, khoảng 30% là đường đá dăm, cấp phối và khoảng 13% là đường đất, trong đó có một số tỉnh như An Giang tỷ lệ nhựa hoá chiếm 86%. Phần lớn đường tỉnh đạt tiêu chuẩn kỹ thuật cấp III-IV chiếm 90%, còn lại là cấp V-IV. Tuy nhiên, về mùa mưa thì nhiều tuyến đường đều bị ngập lụt ảnh hưởng đến nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của các tỉnh trong vùng. Các tuyến đường tỉnh mới đảm nhận chức năng kết nối nội tỉnh là chính, mới có một số tuyến liên tỉnh như Tri Tôn – Vàm Rầy, ĐT 953 – Châu Đốc – Tân Châu – Hồng Ngự, ĐT 963 – Kiên Giang - Vị Thanh, ĐT 932: Cần Thơ – Vị Thanh.
- **Hệ thống đường đô thị:** khoảng 1.254,7 km chủ yếu nằm ở các Tp , thị xã, thị trấn, trong đó đường mặt bê tông, bê tông nhựa và nhựa chiếm 71,9 % còn lại cấp phối và đất chiếm tỷ lệ 28,1%.
- **Hệ thống đường huyện:** khoảng 3.312,6 km, chiếm 18,2% tổng chiều dài đường bộ, phân bố đều ở các huyện trong vùng, kết cấu mặt đường: 28,3% nhựa và bê tông xi măng còn lại 71,7 % cấp phối và đất.
- **Hệ thống đường xã:** tổng số khoảng 11.803,7 km, chiếm 64,1% tổng chiều dài đường bộ, trong đó chủ yếu mặt là cấp phối và đất chiếm 86,4 %, mặt nhựa và bê tông chiếm 13,6%.
- **Các cầu trên tuyến:** Các công trình cầu trên các tuyến GTNT hầu hết là công trình tạm, không bền vững nên vào mùa mưa lũ hay bị phá hủy hoặc hư hỏng nhiều đoạn gây chia cắt và cô lập nhiều ngày.

Bảng 2.2.1c : Kết cấu mặt đường theo loại đường địa phương vùng KTTĐ vùng ĐBSCL

TT	Loại đường	Tổng số km	Kết cấu mặt			
			Nhựa / BTN	BTXM	Cấp phối	Đất
I	T.An Giang	3,758.61	1,234.77	426.50	1,559.47	537.87
1	Đường tỉnh	393.20	291.90	5.00	63.50	32.80
2	Đường đô thị	410.50	255.76	56.24	60.83	37.67
3	Đường huyện	899.50	433.92	160.54	173.52	131.52
4	Đường xã	2,055.41	253.19	204.72	1,261.61	335.88
II	T.Cà Mau	3,053.90	495.20	183.90	722.00	1,652.80
1	Đường tỉnh	521.70	224.90	12.10	65.60	219.10
2	Đường đô thị	205.00	153.70	47.10	0.30	3.90
3	Đường huyện	996.40	76.70	31.60	274.10	614.00
4	Đường xã	1,330.80	39.90	93.10	382.00	815.80
III	T.Kiên Giang	8,202.64	563.13	521.78	2,584.61	4,529.32
1	Đường tỉnh	235.70	153.20	6.00	76.50	0.00
2	Đường đô thị	302.70	185.00	18.00	80.00	19.70
3	Đường huyện	700.24	15.93	10.28	429.41	240.82
4	Đường xã	6,964.00	209.00	487.50	1,998.70	4,268.80
IV	Tp Cần Thơ	2,614.60	546.75	114.60	686.64	1,266.60
1	Đường tỉnh	183.70	149.75	0.00	22.34	11.60
2	Đường đô thị	383.60	306.90	0.00	76.70	0.00
3	Đường huyện	716.50	50.20	21.50	205.60	439.20
4	Đường xã	1330.80	39.90	93.10	382.00	815.80
	Tổng cộng	17,629.75	2,839.86	1,246.78	5,552.71	7,986.59

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu Sở giao thông vận tải các tỉnh trong vùng)

2.2.2. Hiện trạng về KCHT giao thông đường biển

Vị trí của Vùng KTTĐ với cả ba phía Tây, Nam và Đông Nam giáp biển, có chiều dài bờ biển trên 426 km, kéo dài từ huyện Đầm Dơi giáp với tỉnh Bạc Liêu đến thị xã Hà Tiên giáp với Campuchia, dọc bờ biển có nhiều cửa sông nổi ra biển nhưng thực sự không thuận lợi cho việc hình thành các cảng biển lớn. Vùng KTTĐ có hai trong số ba luồng hàng hải của cả vùng ĐBSCL, trong đó cảng biển quốc tế Cần Thơ là cảng chiến lược đối với cả vùng ĐBSCL.

a) Luồng hàng hải

- **Luồng Định An – Cần Thơ:** dọc theo sông Hậu, đây là một trong 9 cửa của sông Cửu Long đổ ra Biển Đông, bắt đầu từ cửa Định An đến Cảng Cần Thơ

dài 112 km, đoạn ngoài cửa Định An có diễn biến hết sức phức tạp, hàng năm đều phải duy tu nạo vét và dịch chuyển phao để tận dụng độ sâu luồng tự nhiên để chạy tàu tuy vậy cũng chỉ đáp ứng cho tàu 3.000 DWT ra vào, đoạn trong sông rộng và sâu, có thể vận hành tàu biển đến 10.000 DWT. Công trình luồng tàu biển Quan Chánh Bố đang thi công sẽ đáp ứng cho tàu 20.000 DWT giảm tải thông qua.

- **Luồng Năm Căn – Cà Mau:** Nằm trên tuyến sông Cửa Lớn, bắt đầu từ khu vực cửa Bồ Đề đến Cảng Năm Căn, dài 45,5km. Luồng nằm trong khu vực chịu ảnh hưởng bởi hai chế độ thủy triều khác nhau (bán nhật triều không đều và nhật triều không đều) do đó diễn biến khá phức tạp. Khó khăn chính của tuyến luồng là các bãi cạn tại khu vực cửa sông, khu vực còn lại từ cửa Bồ Đề đến cảng Năm Căn rộng và sâu cho phép tàu đến 5.000 DWT vận hành khá thuận lợi. Hiện tại tàu biển trọng tải đến 2,000 DWT vẫn lợi dụng triều qua cửa vào cảng Năm Căn.

b) Hệ thống cảng biển

Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL có 5 cảng biển, trong đó 1 cảng biển đạt loại I là Cảng Cần Thơ và 4 cảng biển loại II là: Cảng Mỹ Thới (An Giang), Cảng Năm Căn (Cà Mau), Cảng Hòn Chông và Cảng Bình Trị (Kiên Giang) (theo quyết định số 16/2008 QĐ-TTg ngày 28/01/2008). Trên thực tế có cảng Cần Thơ, Mỹ Thới và cảng chuyển dùng Hòn Chông có hoạt động thường xuyên.

- **Cảng Cần Thơ:** là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực, là cảng loại I trong hệ thống cảng biển Việt Nam, cũng là cảng chính của toàn vùng ĐBSCL nói chung, Vùng KTTĐ ĐBSCL nói riêng với nhiều khu bến trong đó khu bến Cái Cui mới khánh thành có thể tiếp nhận tàu tới 20.000 DWT. Luồng vào cảng theo sông Hậu qua cửa Định An.
- **Cảng Mỹ Thới - An Giang:** là cảng tổng hợp địa phương có bến chuyên dùng, là cảng loại II trong hệ thống cảng biển Việt Nam. Khu bến chính ở Mỹ Thới (An Giang), bến Lấp Vò (Đồng Tháp) là bến vệ tinh, khả năng tiếp nhận tàu 5.000 DWT đầy tải và 10.000 DWT giảm tải.
- **Cảng Năm Căn - Cà Mau:** là cảng tổng hợp địa phương có bến chuyên dùng, là cảng loại II trong hệ thống cảng biển Việt Nam. Khu bến chính ở Năm Căn, bến vệ tinh ở sông Ông Đốc, khả năng tiếp nhận tàu trọng tải đến 5.000DWT.
- **Cảng Hòn Chông – Kiên Giang:** là cảng tổng hợp địa phương có bến chuyên dùng, khả năng tiếp nhận tàu 2.000 DWT.
- **Cảng Bình Trị - Kiên Giang:** là cảng tổng hợp địa phương có 2 bến chuyên dùng.

Bảng 2.2.2. Tổng hợp quy mô hệ thống cảng biển Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL

TT	Tên cảng	Số cầu bến	Tổng chiều dài bến	Cỡ tàu (DWT)	Diện tích (ha)	Công suất thiết kế (ngàn)
I	Cần Thơ (Loại I)					
1	Khu bến Hoàng Diệu, Bình Thủy					
1.1	Bến Hoàng Diệu	2 bến 8 phao	304 -	10.000 – 20.00	6,0	1.500
1.2	Khu Bình Thủy	-	-	-	-	-
2	Khu bến Cái Cui					
2.1	Bến Cái Cui	1 bến 2 phao	165 -	10.000 20.000	4,0	500
2.2	Bến Petro Mekong	2 bến 1 phao	150,8 -	500 - 3.000 15.000	6,0	400
2.3	Bến Bình Minh (Vĩnh Long)	1 bến	90	10.000	12,0	300
3	Khu bến Trà Nóc, Ô Môn					
3.1	Bến Trà Nóc	1 bến	76	5.000	7,5	150
	Bến xăng dầu Trà Nóc	1 bến	45	4.000	3,13	200
	Bến Total gas Cần Thơ	1 bến	75	3.000	1,78	100
	Bến tổng kho xăng dầu Hậu Giang	1 bến	160	10.000	6,55	500
	Bến xăng dầu Phúc Thành	1 bến	40,6	3.000	3,44	100
II	Cảng An Giang (Loại II)					
1	Khu bến Mỹ Thới	1 bến 5 phao	106 -	5.000 - 10.000 3.000 - 10.000	2,4	1.200
2	Bến Lấp Vò (Đồng Tháp)	-	-	-	-	-
III	Cảng Cà Mau (Loại II)					
1	Bến Năm Căn	1 bến 1 phao	100 -	5.000 3.000	3,9	700
2	Bến Ông Đốc	1 bến	-	1.000	-	400
IV	Cảng Kiên Giang (Loại II)					
1	Bến Hòn Chông	1 bến	67	2.000	4,21	không làm hàng
2	Khu bến Bình Trị, Kiên Lương					
2.1	Bến Bình Trị	1 bến	150	8.000		1.870
2.2	Bến Kiên Lương	1 bến	300	300		1.500

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)

2.2.3. Hiện trạng về KCHT giao thông đường thủy nội địa

Vùng KTTĐ vùng Đồng bằng sông Cửu Long có 13.400 km sông, kênh, khoảng 10.000 km sông, kênh có khả năng khai thác vận tải (sông, kênh, rạch,

có mực nước từ 1 m trở lên), trong đó có gần 2.500 km sông, kênh có khả năng vận tải cho loại phương tiện trọng tải 50 - 100 tấn. Hiện nay, Cục đường thủy nội địa Việt Nam chỉ mới quản lý 1.192,5 km còn lại là do các địa phương quản lý. Hầu hết các tuyến ĐTNĐ chính yếu của khu vực ĐBSCL đều xuất phát từ TP HCM đến các tỉnh ven biển trong Vùng KTTĐ là Kiên Giang và Cà Mau. Các tuyến ĐTNĐ kể cả tuyến chính đều khai thác trên nền tuyến tự nhiên nên hạn chế về trọng tải phương tiện và tốc độ, dẫn tới hiệu quả khai thác chưa cao, chưa hết tiềm năng.

a) *Các tuyến đường thủy nội địa chính do trung ương quản lý*

- ***Tuyến TP. Hồ Chí Minh đi Cà Mau (tuyến duyên hải):*** tuyến xuất phát từ Tp. Hồ Chí Minh đi qua các tỉnh ven biển đến Cà Mau, dài 340 km. Hiện nay, tuyến chưa thông do đoạn Rạch Lọng - Cần Chông vướng đập thủy lợi, một vài đoạn khác như kênh Trà Vinh, Chệt Sậy đang bồi cạn.
- ***Tuyến TP Hồ Chí Minh - Cà Mau, qua kênh Xà No:*** tuyến xuất phát từ Tp. Hồ Chí Minh đi qua kênh Xà No đến Cà Mau, dài 393 km. Hiện tại tuyến đã được nâng cấp đồng bộ đạt tiêu chuẩn cấp III - ĐTNĐ, để cho tàu tự hành 500T và đoàn xà lan 250CV (3x300T).
- ***Tuyến TP Hồ Chí Minh - Kiên Lương - Ba Hòn:*** tuyến từ Tp. Hồ Chí Minh đi Kiên Lương - Ba Hòn, qua kênh Sa Đéc - Lấp Vò, dài 338 km. Hiện tại tuyến đã được nâng cấp cải tạo đạt cấp III-ĐTNĐ đồng bộ cho tàu tự hành 500T, đoàn xà lan 250CV (3x300T) đi lại thường xuyên.
- ***Tuyến TP Hồ Chí Minh-Kiên Lương-Ba Hòn (qua kênh Tháp Mười số 2):*** tuyến từ Tp. Hồ Chí Minh đến Kiên Lương - Ba Hòn, qua rạch Chanh, kênh Tháp Mười số 2, dài 282 km. Hiện tại đoạn kênh Rạch Chanh và Nguyễn Văn Tiếp chiều rộng luồng nhỏ nhất có 18 m.
- ***Tuyến TP Hồ Chí Minh-Kiên Lương-Ba Hòn (qua kênh Tháp Mười số 1):*** tuyến từ Tp. Hồ Chí Minh đến Kiên Lương - Ba Hòn, qua kênh Tháp Mười số 1, tổng chiều dài 297,8 km. Tuyến đã được nâng cấp cải tạo từ kênh Thủ Thừa đến sông Hậu (An Long).
- ***Tuyến Mộc Hoá - Hà Tiên:*** đây là trục dọc biên giới với Campuchia, kết hợp vận tải giữa các vùng Tây Nam Kiên Giang, An Giang và Long An, dài 183,5 km.
- ***Tuyến Cửa Tiểu - Biên giới Campuchia:*** tổng chiều dài 222 km, đoạn tuyến từ Cửa Tiểu đến cảng Mỹ Tho 45 km, đoạn còn lại từ thượng lưu cảng Mỹ Tho đến biên giới có chiều rộng 200 m và độ sâu 5,5 m, sông cấp I.

- **Tuyến sông Hậu qua cửa Định An đến Tân Châu:** tổng chiều dài khoảng 230 km, đoạn tuyến từ cửa Định An đến Cần Thơ dài khoảng 85 km do đường Biển quản lý. Là tuyến chính cho tàu biển vào ĐBSCL đi đến các cảng trên sông Hậu và đến Campuchia.
- **Tuyến Rạch Giá đi Cà Mau - cửa sông Ông Đốc:** chiều dài 158 km, là tuyến ngang ven biển Tây Nam, có vai trò liên kết hai trục dọc Sài Gòn - Cà Mau và Sài Gòn - Kiên Lương với nhau và nối vùng tứ giác Long Xuyên với Cà Mau.
- **Tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp:** chiều dài toàn tuyến 117 km qua Rạch Cái Côn (16,5km) và kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp (105km) là tuyến trung tâm của bán đảo Cà Mau, có vai trò quan trọng phát triển KT-XH vùng sâu, vùng xa. Hiện chức năng chính của tuyến là kênh thủy lợi và giao thông nội vùng, tuyến đang cải tạo nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp IV-ĐTND.

b) Các tuyến đường thủy nội địa do địa phương quản lý

Do địa hình của vùng có các tuyến sông, kênh dày đặc, vì vậy các sông, kênh rạch tạo thành một mạng lưới liên kết từ nhà này sang nhà khác, xã này sang xã khác và nối ra các trục vận tải thủy chính, ở những vùng nông thôn có mạng lưới đường bộ chưa phát triển thì giao thông thủy là phương thức được người dân sử dụng làm phương tiện đi lại phục vụ sinh hoạt hàng ngày. Hiện nay, phần lớn chỉ tận dụng khai thác khả năng ở điều kiện tự nhiên sẵn có, chưa có sự đầu tư nâng cấp cải tạo nên hầu hết các tuyến hiện nay đang trong tình trạng xuống cấp khá nghiêm trọng.

c) Hệ thống cảng, bến thủy nội địa

Hiện nay, ở Vùng KTTĐ vùng đồng bằng sông Cửu Long hiện có hơn 1.500 bến, cảng thủy nội địa, bao gồm: 40 cảng thủy nội địa, 80 bến nổi còn lại là bến thủy nội địa; 65 bến chủ yếu làm nhiệm vụ đưa đón khách dọc tuyến, còn lại là bốc xếp hàng hoá.

Ngoài các cảng trên hai tuyến đường thủy chính, phần lớn các bến, cảng còn lại có quy mô tiếp nhận được phương tiện trọng tải đến 300T, năng lực thông qua khoảng 50 - 100 ngàn T/năm.

Bảng 2.2.3: Các tuyến đường thủy nội địa quốc gia trong vùng KTTĐ ĐBSCL

TT	Tên sông kênh	Phạm vi		Chiều dài (km)
		Điểm đầu	Điểm cuối	
1	Sông Tiền	Biên giới Campuchia	Thượng lưu cảng Mỹ Tho 500m	176.7
2	Nhánh cù lao Bình Thành	Bình Hàng Trung - Cao Lãnh	Bình Hàng Tây - Cao Lãnh	4

TT	Tên sông kênh	Phạm vi		Chiều dài (km)
		Điểm đầu	Điểm cuối	
3	Nhánh cù lao Tây, Cù lao Ma	Phú Thuận B - Hồng Ngự	Tân Long - Huyện Thanh Bình	27
4	Nhánh cù lao Long Khánh	Long Khánh A -Hồng Ngự	Long Khánh B -Hồng Ngự	10
5	Sông Vàm Nao	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Hậu	6.5
6	Kênh Tân Châu	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Hậu	9.5
7	Rạch ông Chờng	Ngã ba sông Tiền (Chợ Mới)	Ngã ba sông Hậu	23
8	Sông Hậu	Ngã ba kênh Tân Châu	Thượng lưu cảng Cần Thơ 300m	107.5
9	Nhánh cù lao Ông Hồ	Thị trấn An Châu - Châu Thành	Mỹ Hoà Hưng - Tp Long Xuyên	7.5
10	Nhánh Năng Gù - Thị Hoà	Bình Mỹ - Huyện Châu Phú	An Hoà - Châu Thành	16
11	Sông Châu Đốc	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Vĩnh Tế	1.5
12	Kênh Vĩnh Tế	Ngã ba sông Châu Đốc	Bến Đá	8.5
13	Kênh Tri Tôn Hậu Giang	Ngã ba kênh Rạch Giá Hà Tiên	Ngã ba sông Hậu	57.5
14	Kênh Ba Thê	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Rạch Giá Hà Tiên	57
15	Kênh Rạch Giá Long Xuyên	Ngã ba sông Hậu	Cửa Rạch Giá	63.5
16	Kênh Rạch Sỏi Hậu Giang	Ngã ba sông Hậu	Ngã 3 kênh Ông Hiền Tà Niên	59
17	Kênh Mạc Cần Dung	Ngã ba kênh Ba Thê	Ngã ba kênh Tám Ngàn	12.5
18	Kênh Tám Ngàn	Ngã ba kênh Mạc Cần Dung	Ngã ba kênh Rạch Giá Hà Tiên	36
19	Kênh Rạch Giá Hà Tiên	Ngã ba kênh Rạch Giá Long Xuyên	Cửa biển	84.5
20	Kênh Ba Hòn	Ngã ba kênh Rạch Giá Hà Tiên	Cổng Ba Hòn	5
21	Kênh Vành đai - Rạch Giá	Kênh Rạch Sỏi Hậu Giang	Kênh Rạch Giá Hà Tiên	8
22	Kênh Đòn Giông	Kênh Vành Đai	Kênh ông Hiền Tà Niên	5
23	Kênh Ông Hiền Tà Niên	Ngã ba sông Cái Bé	Ngã ba kênh Tắc Ráng	8.5
24	Rạch Cần Thơ	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Xà No	16
25	Kênh Xà No	Ngã ba rạch Cần Thơ	Ngã ba rạch Cái Nhứt	39.5
26	Rạch Cái Nhứt	Ngã ba kênh Xà No	Ngã ba rạch Cái Tư	3
27	Rạch Cái T	Ngã ba rạch Cái Nhứt	Ngã ba sông Cái Lớn	12.5

TT	Tên sông kênh	Phạm vi		Chiều dài (km)
		Điểm đầu	Điểm cuối	
28	Rạch Ngã Ba Đình	Ngã ba rạch Cái Tàu	Ngã 3 Sông Trẹm Cạnh Đèn	11.5
29	Kênh Sông Trẹm Cạnh Đèn	Ngã ba rạch Ngã Ba Đình	Ngã ba kênh sông Trẹm	33.5
30	Kênh Tắt Cây Trâm	Ngã ba sông Cái Lớn	Ngã ba rạch Cái Tàu	5
31	Rạch Cái Tàu	Ngã ba Kênh Tắt Cây Trâm	Ngã ba sông Cái Lớn	18
32	Sông Cái Bé	Ngã ba kênh Thốt Nốt	Rạch Khe Luông	54
33	Rạch Khe Luông	Ngã ba sông Cái Bé	Ngã ba sông Cái Lớn	1.5
34	Sông Cái Lớn	Ngã ba Tắt Cây Trâm	Cửa Cái Lớn	56
35	Kênh Tắt Cậu	Ngã ba sông Cái Lớn	Ngã ba sông Cái Bé	1.5
36	Kênh Quản Lộ Phụng Hiệp	Ngã 7 Phụng Hiệp	Cà Mau	105
37	Rạch Ô Môn	Ngã ba Sông Hậu	Ngã ba Kênh Thị Đội	15.2
38	Kênh Thị Đội Ô Môn	Ngã ba Rạch Ô Môn	Ngã ba Kênh Thốt Nốt	27.5
39	Kênh Thốt Nốt	Ngã ba kênh Thị Đội Ô Môn	Ngã ba Sông Cái Bé	4.8
40	Sông Trèm Trẹm	Ngã ba sông Ông Đốc	Ngã ba kênh Tân Bằng Cán Gáo	40
41	Kênh Tân Bằng Cán Gáo	Ngã ba sông Trèm Trẹm	Ngã ba sông Cái Lớn	40
42	Sông Tắt Thủ	Ngã ba sông Ông Đốc	Ngã ba sông Gành Hào	4.5
43	Sông Ông Đốc	Ngã ba sông Trèm Trẹm	Cửa Ông Đốc	49.5
44	Kênh Bạc Liêu Cà Mau	Ngã ba kênh Bạc Liêu Vàm Léo	Ngã ba sông Gành Hào	67
45	Sông Gành Hào	Ngã ba sông Tắt Thủ	Phao số 0 Gành Hào	62.5
46	Kênh Cái Nháp	Ngã ba sông Bảy Hạp	Ngã ba sông Cửa Lớn	11
47	Kênh Long Thê Trăn	Ngã ba sông Ông Đốc	Ngã ba sông Gành Hào	10
48	Kênh Hộ Phòng Gành Hào	Hộ Phòng	Ngã ba kênh Gành Hào	18
49	Kênh Bảy Hạp Gành Hào	Ngã ba sông Gành Hào	Ngã ba sông Bảy Hạp	9
50	Sông Bảy Hạp	Ngã ba kênh Bảy Hạp Gành Hào	Ngã 3 Năm Căn Bảy Hạp	25
51	Kênh Tắt Năm Căn	Ngã ba sông Bảy Hạp	Năm Căn	11.5
	Tổng cộng			1,546.7

(Nguồn: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam)

2.2.4. Hiện trạng về KCHT giao thông hàng không

Trên Vùng KTTĐ hiện nay, có 4 cảng hàng không nội địa, bao gồm các cảng hàng không Trà Nóc (Cần Thơ); Cà Mau (tỉnh Cà Mau); Rạch Giá và Dương Đông (Phú Quốc - Kiên Giang). Ngoài ra, còn có sân bay Năm Căn đang hoạt động và sân bay An Giang đã không hoạt động từ lâu.

- **Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ :** là cảng hàng không lớn nhất trong vùng kinh tế trọng điểm ĐBSCL hiện nay, có vai trò trung tâm của khu vực, quy mô có diện tích 268 ha (trong đó có 58ha chung với quân sự). Dự án cải tạo nâng cấp sân bay Cần Thơ chính thức khánh thành nhà ga mới đầu năm 2011, phân lập hai khu quốc tế và nội địa, đạt cấp 4D theo tiêu chuẩn ICAO, đảm bảo phục vụ các loại máy bay A320, A321 hoặc tương đương. Dự án cải tạo nâng cấp sân bay Cần Thơ giai đoạn 2 đã cơ bản đạt yêu cầu, xây lắp nền đường hạ cất cánh đã cơ bản hoàn thành trên 97%, dự kiến cuối năm 2010 sẽ đưa vào hoạt động
- **Cảng hàng không Cà Mau :** có vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế xã hội của tỉnh cũng như đảm bảo quốc phòng an ninh, Quy mô có diện tích 92 ha (trong đó có 13 ha chung với quân sự); là cảng hàng không đạt cấp 3C theo tiêu chuẩn ICAO, đảm bảo tiếp nhận máy bay ATR72, F70 hoặc tương đương.
- **Cảng hàng không Phú Quốc:** thuộc huyện đảo Phú Quốc, tỉnh Kiên Giang, cảng hàng không Phú Quốc có vai trò quan trọng trong việc phát triển du lịch và trợ giúp bảo vệ an ninh quốc phòng; đạt cấp 4C theo tiêu chuẩn ICAO, đảm bảo tiếp nhận máy bay ATR72, F70 hoặc tương đương.
- **Cảng hàng không Rạch Giá :** có vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế xã hội của tỉnh cũng như đảm bảo an ninh quốc phòng, đạt cấp 3C theo tiêu chuẩn ICAO, đảm bảo tiếp nhận máy bay ATR72, F70 hoặc tương đương. Dự án đang quá trình hoàn thành xây dựng nhà ga hành khách và cải tạo nâng cấp khu bay để nâng cao năng lực và chất lượng phục vụ cảng hàng không Rạch Giá.

2.3. Hiện trạng về kết cấu hạ tầng giao thông đô thị

a) Hiện trạng về KCHT giao thông đô thị thành phố Cần Thơ

Mật độ đường bộ TP.Cần Thơ đạt khoảng 1,97km/km² và 2,45km/1000 dân. Mật độ này khá cao so với các tỉnh ĐBSCL, nhưng chất lượng và khả năng thông xe thấp. Mạng lưới đường đô thị tại các khu vực đô thị mới của Tp.Cần Thơ (Cái Răng, Ô Môn, Thốt Nốt) còn rất thiếu, vẫn đang trong quá trình điều chỉnh quy hoạch và xây dựng.

- **Hệ thống bến xe và bãi đỗ xe:** trên địa bàn thành phố có 04 bến: 01 bến xe trên QL91B, phường Hưng Lợi, quận Ninh Kiều đạt tiêu chuẩn bến loại I và 03 bến tại trung tâm các huyện đạt tiêu chuẩn bến loại IV.

- **Hệ thống bến tàu:** trên địa bàn thành phố có 03 bến: 2 bến tại trung tâm thành phố (quận Ninh Kiều) là bến tàu khách Cần Thơ, vùng tàu neo đậu được khoảng 30 chiếc và Bến tàu du lịch, quy mô nhỏ, chưa được đầu tư để thu hút khách du lịch; Bến tàu Ô Môn nằm tại trung tâm Thị trấn Ô Môn, phía bờ nam rạch Ô Môn, hiện kê bờ bằng BTCT và đã xây dài khoảng 100m.

b) Hiện trạng về KCHT giao thông đô thị của các đô thị khác

Mạng lưới đường các đô thị khác trong vùng tương tự Tp. Cần Thơ: chỉ tiêu chiều dài, số tuyến và diện tích đường chính đều thiếu. Hiện nay, các đô thị này đang xây dựng theo định hướng quy hoạch chung của từng địa phương trong vùng.

2.4. Hiện trạng về công nghiệp giao thông vận tải

Vùng KTTĐ vùng đồng bằng sông Cửu Long có lực lượng vận tải thủy phát triển mạnh, đặc biệt giai đoạn từ 2005 đến nay. Vì vậy, để đáp ứng nhu cầu phương tiện, các cơ sở sửa chữa, đóng mới đã và đang phát triển rất mạnh, giá trị sản xuất có tốc độ tăng trưởng cao, giai đoạn 2005 - 2009 là 7-8%.

Với tiềm năng lớn về xây dựng hệ thống cảng biển, cảng sông khu vực Vùng kinh tế trọng điểm vùng Đồng bằng sông Cửu Long có điều kiện phát triển công nghiệp đóng tàu. Hiện nay, các nhà máy đóng tàu quy mô lớn đang được đầu tư xây dựng tại Cần Thơ, Cà Mau và Kiên Giang dự kiến xây dựng trung tâm đóng, sửa chữa tàu biển của nước ta ở biển Tây thuộc khu vực Kiên Lương.

2.5. Các quy hoạch đã duyệt về giao thông vận tải liên quan đến quy hoạch vùng KTTĐ vùng ĐBSCL

Danh mục các quy hoạch đã được phê duyệt thuộc ngành giao thông vận tải làm cơ sở cho xây dựng quy hoạch GTVT vùng KTTĐ vùng ĐBSCL như sau:

TT	Tên	Số QĐ	Thời điểm
1	Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng thủy nội địa khu vực phía Nam đến năm 2010, định hướng đến năm 2020	2949/QĐ-BGTVT	27/12/2006
2	Quy hoạch tổng thể đường Hồ Chí Minh	242/QĐ-TTg	15/2/2007
3	Điều chỉnh, bổ sung Quy hoạch tổng thể Phát triển giao thông vận tải Đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020	13/2008/QĐ-BGTVT	06/08/2008
4	Quy hoạch phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc VN 2020	1734/QĐ-TTg	01/12/2008
5	Quy hoạch phát triển GTVT hàng không đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030	21/QĐ-TTg	08/01/2009
6	Điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận	35/2009/QĐ-TTg	03/03/2009

	tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030		
7	Quy hoạch xây dựng vùng biên giới Việt Nam - Campuchia đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030	925/QĐ-TTg	29/06/2009
8	Quy hoạch phát triển GTVT đường bộ VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030	1327/QĐ-TTg	24/08/2009
9	Điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường sắt VN đến năm 2020, tầm nhìn đến 2030	1436/QĐ-TTg	10/09/2009
10	Quy hoạch xây dựng vùng ĐBSCL đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050	1581/QĐ-TTg	09/10/2009
11	Quy hoạch phát triển GTVT đường biển VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030	1601/QĐ-TTg	15/10/2009
12	Quy hoạch hệ thống cảng biển VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030	2190/QĐ-TTg	24/12/2009
13	Quy hoạch chi tiết hệ thống đường bộ ven biển Việt Nam	129/QĐ-TTg	18/01/2010
14	Quy hoạch chi tiết đường bộ cao tốc Bắc Nam phía Đông	140/QĐ-TTg	21/01/2010

2.6. Đánh giá chung về hiện trạng giao thông vận tải Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL

2.6.1. Các hạn chế chủ yếu và nguyên nhân

- Sự phối hợp giữa hai phương thức thủy bộ trong vùng chưa phát triển do cả kết cấu hạ tầng chưa đồng bộ và hoạt động trung chuyển giữa các loại hình vận tải chưa thực sự thuận lợi. Vận tải đường bộ quốc tế cũng chưa phát triển.
- Mạng lưới đường quốc lộ tuy đã được quy hoạch, lập dự án nhưng vẫn đang trong giai đoạn xây dựng, nâng cấp, cải tạo, vẫn còn vượt sông bằng phà gây cản trở tốc độ giao thông. Mối liên kết vận tải bằng đường bộ nội vùng, khu vực còn rất hạn chế do mạng lưới đường bộ địa phương phát triển chưa đồng bộ cả về số lượng và chất lượng do bị sông kênh chia cắt nhiều, nguy cơ ngập lụt thường xuyên, vốn cho công tác bảo trì đường bộ thiếu. KCHT giao thông đô thị phát triển chưa theo kịp tốc độ đô thị hóa, đã bắt đầu xuất hiện ùn tắc và mất trật tự an toàn giao thông tại các đô thị lớn. Còn nhiều phương tiện vận tải cá nhân có quy mô nhỏ bé và lạc hậu, nguy cơ ô nhiễm môi trường khí thải, tiếng ồn. Loại hình VTHKCC tại các đô thị mới bắt đầu được đầu tư nên còn hạn chế, chưa hình thành các tuyến VTHKCC nội thị riêng và chưa đáp ứng được với nhu cầu của người dân.
- Giao thông vận tải đường biển không lớn mạnh như các khu vực khác do không thuận lợi cho đầu tư cảng biển lớn, chưa có luồng cho tàu biển lớn vào, đồng thời chưa có các dịch vụ vận tải quốc tế chuyên nghiệp làm giảm

thị phần vận tải đường biển, tăng chi phí vận tải của hàng hóa xuất nhập khẩu trong Vùng KTTĐ.

- Các tuyến đường thủy nội địa chưa được đầu tư, bảo trì chống sạt lở nên hạn chế khả năng khai thác phương tiện lớn, tốc độ cao, đồng thời hệ thống bến bãi và các dịch vụ đầu cuối cũng chưa phát triển làm cho vận tải thủy nội địa chưa phát huy được lợi thế để giành thị phần vận tải khách và cũng khó tăng thêm thị phần đối với vận tải hàng nặng cự ly xa. Tuyến huyết mạch liên kết với TP.HCM qua kênh Chợ Gạo và mang tính độc đạo, thường xuyên quá tải, nguy cơ xảy ra ách tắc cao. Hệ thống bến, bãi thủy nội địa chưa quy mô, chưa được cơ giới hóa, chưa đáp ứng được các hình thức vận tải đa phương thức.
- Giao thông đường sắt chưa đủ điều kiện thuận lợi về hành khách và hàng hóa để đầu tư phát triển.

2.6.2. Những thành tựu đạt được và xu hướng phát triển

❖ Về vận tải

- Vận chuyển hàng hóa, hành khách cơ bản đáp ứng kịp thời tốc độ phát triển kinh tế trong vùng và khu vực lân cận. Tốc độ tăng trưởng vận tải nhanh.
- Chất lượng của phương tiện và dịch vụ vận tải hàng hóa, hành khách ngày một nâng cao.

❖ Về kết cấu hạ tầng

- Mạng giao thông đường bộ như quốc lộ, đường tỉnh và các công trình trên tuyến trong vùng đã được cải thiện và phát triển cả về mặt số lượng và chất lượng, giao thông thuận tiện hơn, thời gian đi lại được rút ngắn.
- Mạng lưới đường thủy và hệ thống cảng - bến thủy nội địa đã được cải tạo, nạo vét nâng cấp, xây dựng mới các cảng bến và trang bị những thiết bị xếp dỡ cơ giới hóa đáp ứng được nhu cầu vận tải thủy trong vùng cũng như liên khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.
- Hệ thống cảng biển trong vùng đang được đầu tư nâng cấp, mở rộng hoặc xây dựng mới và một số cảng đã được chuyển đổi công năng, bước đầu đáp ứng yêu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, phục vụ tích cực phát triển KT - XH cả nước và khu vực, mang lại hiệu quả kinh tế cao.
- CHK Cần Thơ, CHK Phú Quốc (Dương Tơ) cũng đang được đầu tư xây dựng, cải tạo nâng cấp để đáp ứng được nhu cầu đi lại bằng đường không trong nước cũng như quốc tế.
- Mặc dù, hệ thống giao thông nông thôn trong vùng còn nhiều khó khăn nhưng trong những năm gần đây hệ thống đường huyện, đường liên xã, đường thôn ấp cũng đã được thay đổi nâng cấp mở rộng, cứng hóa mặt

đường, xóa bỏ cầu khi nhằm tăng cường khả năng tiếp cận của người dân nông thôn, góp phần xóa đói giảm nghèo.

TỔNG CỤC ĐƯỜNG BỘ VN

PHẦN III

**DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI VÙNG KINH TẾ TRỌNG
ĐIỂM VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG ĐẾN
NĂM 2020 VÀ ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030**

PHẦN III

DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG ĐẾN NĂM 2020 VÀ ĐỊNH HƯỚNG 2030

3.1. Cơ sở khoa học dự báo nhu cầu vận tải

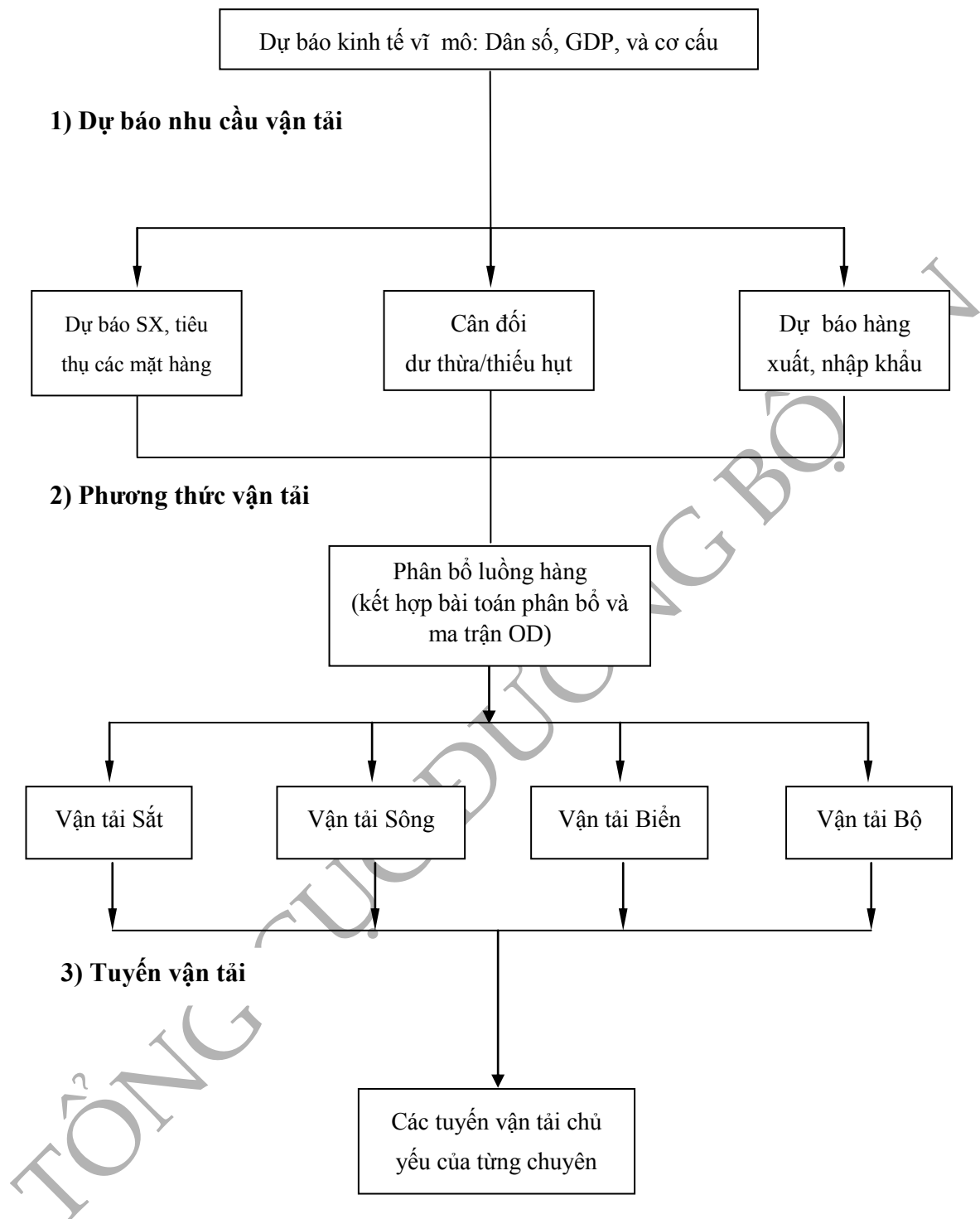
- Hiện trạng, định hướng phát triển KT-XH của Vùng và cả nước;
- Hiện trạng, xu hướng phát triển GTVT của Vùng và cả nước;
- Điều chỉnh chiến lược phát triển GTVT quốc gia Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030;
- Điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển ngành GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến 2030;
- Quy hoạch, điều chỉnh bổ sung quy hoạch phát triển GTVT của các ngành: đường bộ, đường sắt, đường sông, hàng không, cảng biển;
- Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống GTVT Việt Nam (VITRANSS2).

3.2. Phương pháp dự báo

Có thể dự báo nhu cầu vận tải bằng một số phương pháp: kịch bản kinh tế xã hội, ngoại suy, mô phỏng, phương pháp tương tự, phương pháp chuyên gia v.v.. Để phù hợp với điều kiện của Việt Nam, cần sử dụng phối hợp giữa phương pháp ngoại suy và phương pháp kịch bản kinh tế xã hội trên cơ sở phân bổ luồng hàng tối ưu giữa các phương thức vận tải.

Sơ đồ Hình 3.2 sau đây sẽ tóm tắt các bước chính của phương pháp luận được sử dụng để dự báo nhu cầu vận tải hàng hoá.

Hình 3.2 : Phương pháp luận dự báo nhu cầu vận tải



❖ **Phương pháp ngoại suy**

Phương pháp ngoại suy có rất nhiều mô hình. Nhưng hiện nay các nước trên thế giới thường sử dụng phương pháp ngoại suy với mô hình đàn hồi (hay gọi tắt là phương pháp mô hình đàn hồi) và phương pháp hồi quy đa nhân tố. Phương pháp này được sử dụng để dự báo tổng khối lượng vận tải.

- Phương pháp mô hình đàn hồi

Bản chất của phương pháp này là: Xác lập được hàm tương quan của khối lượng vận tải và tổng sản phẩm nội địa (GDP) - cụ thể là xét mối tương quan giữa tốc độ tăng trưởng của khối lượng vận tải và tốc độ tăng trưởng của GDP ở một thời điểm (t_i) nào đó:

$$E(t) = \frac{\frac{y_t - y_{t-1}}{y_t}}{\frac{x_t - x_{t-1}}{x_t}} = \frac{V_{vt} (\%)}{V_{GDP} (\%)} \Rightarrow V_{vt} = E(t) * V_{GDP}$$

Trong đó:

y_t, y_{t-1} là khối lượng vận tải ở năm t và $t-1$

x_t, x_{t-1} là giá trị của GDP ở năm t và $t-1$

$E(t)$ là hệ số đàn hồi

Sau khi xây dựng được hàm tương quan: $E(t) = F(y_t, x_t)$, có thể xác định được giá trị của hệ số đàn hồi $E(t)$ tại bất kỳ thời điểm nào đó (ví dụ như $E(2009)$, $E(2020)$, $E(2030)$...)

Căn cứ vào chiến lược phát triển kinh tế của quốc gia (trong đó có các chỉ tiêu kinh tế tổng hợp) chúng ta có được tốc độ tăng của GDP (V_{GDP}) của từng thời điểm của tương lai ($V_{GDP}(2020)$, $V_{GDP}(2030)$).

Căn cứ vào hệ số đàn hồi $E(t)$ và tốc độ tăng trưởng GDP chúng ta có thể xác định được tốc độ tăng trưởng của khối lượng vận tải ở các thời điểm trong tương lai (V_{vt} tại các năm quy hoạch).

Khi biết được luồng hàng hiện tại và tốc độ tăng trưởng của nó trong tương lai, dự báo được luồng hàng, luồng khách yêu cầu vận chuyển trên mạng lưới giao thông trong tương lai.

- Phương pháp hồi quy đa nhân tố

Hàm hồi quy có dạng:

$$Y_i = a_0 + a_1 x_{1i} + a_2 x_{2i}$$

Trong đó:

Y_i là khối lượng vận tải ở năm i .

x_{1i} là giá trị GDP công nghiệp ở năm i .

x_{2i} là giá trị GDP các ngành khác ở năm i .

a_0, a_1, a_2 là hệ số tương quan.

❖ **Phương pháp kích bản kinh tế xã hội trên cơ sở phân bổ luồng hàng hợp lý giữa các phương thức vận tải**

Nhu cầu vận tải hàng hóa bằng đường bộ bao gồm:

- Nhu cầu hàng hóa vận tải liên tỉnh;
- Nhu cầu hàng hóa nội tỉnh;
- Nhu cầu hàng hóa xuất nhập khẩu, quá cảnh.

- *Phương pháp dự báo nhu cầu vận tải liên tỉnh*

Nội dung của các phương pháp bao gồm bốn bước như sau:

- 1) Phát sinh thu hút nhu cầu vận tải
- 2) Phân bổ vận tải giữa các vùng hoặc các tỉnh tức là xây dựng ma trận điếm đi, điếm đến (OD) liên vùng hoặc liên tỉnh.
- 3) Phân chia thị phần giữa các phương thức vận tải
- 4) Phân công vận tải trên các tuyến luồng.

❖ **Dự báo phát sinh, thu hút nhu cầu vận tải**

Phát sinh, thu hút nhu cầu vận tải trên nguyên tắc vùng nào dư thừa một loại hàng nào đó sẽ phát sinh nhu cầu vận chuyển hàng hoá đó đi nơi khác và ngược lại vùng nào thiếu hụt một loại hàng hoá nào đó sẽ có nhu cầu thu hút vận chuyển hàng hoá đó từ vùng khác đến. Phát sinh thu hút nhu cầu vận tải được dự báo trên cơ sở dự báo sản xuất, tiêu thụ và xuất nhập khẩu các mặt hàng chính của các ngành liên quan. Các định mức tiêu thụ của từng mặt hàng đều khác nhau, phụ thuộc vào đặc thù của từng mặt hàng. Phương pháp luận để dự báo sản xuất, tiêu thụ từng mặt hàng cụ thể xem chi tiết ở bảng 3.1.b.

- *Phân bổ vận tải giữa các vùng, các phương thức vận tải*

Bài toán phân bổ luồng hàng hợp lý giữa các phương thức vận tải được phát biểu như sau:

- + Trên toàn mạng có n điểm sản xuất hàng hoá, khối lượng hàng hoá của loại hàng k sản xuất ở điểm i là a_{ik} tấn.
- + Trên mạng có m điểm tiêu thụ hàng hoá, loại hàng k tiêu thụ tại j là b_{jk} tấn.
- + Giữa i và j có U_{ij} phương án có thể.
- + Trên toàn mạng có h loại hàng cần được phân bổ cho các phương thức vận tải.
- + Tổng chi phí để vận chuyển một tấn hàng từ i đến j của loại hàng k theo phương án z là:

$$C_{ijkz} \text{ (đ/t)}$$

Vấn đề đặt ra là tìm phương án vận tải hợp lý để vận chuyển các loại hàng từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ.

* **Hàm mục tiêu:**

Nếu đặt ký hiệu X_{ijkz} là khối lượng hàng hoá vận chuyển của loại hàng k từ điểm i đến điểm j theo phương án z . Tổng chi phí vận chuyển các loại hàng từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ sẽ là:

$$E = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \sum_{k=1}^h \sum_{z=1}^{u_{ij}} C_{ijkz} X_{ijkz}$$

Trong đó:

n là số điểm sản xuất.

m là số điểm tiêu thụ.

u_{ij} là phương án vận tải có thể giữa i và j

h là số loại hàng cần phân bổ.

Do đó hàm mục tiêu của bài toán là:

$$E = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \sum_{k=1}^h \sum_{z=1}^{u_{ij}} C_{ijkz} X_{ijkz} \rightarrow \min$$

* **Các điều kiện của bài toán**

Tổng khối lượng hàng hoá sản xuất và nhập khẩu phải bằng tổng khối lượng hàng hoá tiêu thụ và xuất khẩu.

Giới hạn năng lực thông qua của các tuyến đường, cảng biển...

Giới hạn về thời gian vận chuyển đối với một số loại hàng.

Với giả định những nơi thiếu hụt hàng hoá sẽ được các khu vực dư thừa gần nhất cung cấp (khi có khả năng).

Bảng 3.1.b : Phương pháp được sử dụng để dự báo sản xuất tiêu thụ các mặt hàng chính

Mặt hàng	Sản xuất	Tiêu thụ	Các chỉ tiêu
1. Lương thực	Diện tích canh tác, khả năng tăng năng suất	Định mức tiêu thụ trên đầu người	Dân số
2. Gỗ	Dự án phát triển và chính sách hạn chế khai thác	GDP - xây dựng - Công nghiệp	GDP - xây dựng - Công nghiệp
3. Sắt thép	Dự án phát triển đã được duyệt, và công suất hiện có	Theo tỷ lệ GDP/Ng	GDP xây dựng
4. Xi măng	Công suất các nhà máy trong quy hoạch	GDP xây dựng	GDP xây dựng
5. Phân bón	Dự án phát triển đã được duyệt, và công suất hiện có	Định mức phân bón các loại cây	GDP nông nghiệp
6. Than	Dự báo sản lượng khai thác các mỏ	Định mức các nhà máy dùng than và dân dụng	Dân số, định mức
7. Muối	Dự báo sản lượng theo ha	Định mức tiêu thụ trên đầu người	Dân số
8. Dầu thô	Dự báo sản lượng các mỏ	Dự báo các nhà máy lọc dầu	Công suất nhà máy
9. Sản phẩm dầu	Công suất nhà máy	Định mức kg GDP/ng	GDP dịch vụ
10. Đá cát sỏi	Khả năng khai thác các mỏ	GDP xây dựng	GDP xây dựng

❖ **Phương pháp dự báo nhu cầu vận tải nội tỉnh**

Nhu cầu vận tải đường bộ nội tỉnh được dự báo trên cơ sở số liệu điều tra lưu lượng vận tải trên tuyến, thị phần vận tải giữa nội tỉnh và liên tỉnh và kết quả dự báo trong các năm quy hoạch được thể hiện trong mật độ vận tải trên các tuyến chủ yếu.

❖ **Phương pháp dự báo nhu cầu vận tải xuất nhập khẩu và quá cảnh**

Hàng hoá xuất nhập khẩu được dự báo theo phương pháp ngoại suy thông qua mô hình hồi quy.

Để dự báo khối lượng hàng XNK đi bằng đường bộ chúng tôi căn cứ vào:

- + Định hướng phát triển thương mại cả nước, tổng kim ngạch xuất khẩu, nhập khẩu của cả nước cho giai đoạn 2010 và 2020.
- + Căn cứ vào số liệu điều tra tại một số cửa khẩu do JICA tiến hành năm 2006, 2008.
- + Căn cứ vào số liệu thống kê hàng hoá XNK qua các cửa khẩu do Hải Quan cung cấp năm 2005, 2006, 2009.
- + Số liệu đếm xe tại một số cửa khẩu.
- + Số liệu điều tra tại một số cửa khẩu do VITRANSS 2 tiến hành năm 2008-2009.

❖ **Phương pháp dự báo nhu cầu vận tải hành khách**

- *Dự báo tổng nhu cầu vận tải hành khách*

Để dự báo nhu cầu vận tải hành khách trong tương lai, chúng tôi sử dụng phương pháp ngoại suy thông qua mô hình đàn hồi, thể hiện độ co giãn giữa tổng lượng nhu cầu vận tải hành khách và các biến số khác (như GDP, dân số...). Kinh nghiệm nghiên cứu của các dự án trong và ngoài nước, hệ số đàn hồi theo các phương thức vận tải áp dụng trong tính toán (thường biểu thị mức độ gia tăng nhu cầu vận tải hành khách và GDP), được tính cho vận tải đường bộ là ε bằng từ 1 đến 1,2, tùy theo các giai đoạn phát triển.

Nhu cầu vận tải hành khách dự báo cho năm 2010 - 2020 sẽ được tính theo công thức sau:

$$Y_{t_i} = Y_0 (1 + \alpha \varepsilon).t$$

Trong đó:

Y_{t_i} : Lượng hành khách cần vận chuyển năm t_i

Y_0 : Lượng hành khách năm gốc (tính cho năm 2009)

α : Nhịp độ tăng trưởng GDP bình quân của tỉnh tương ứng với các giai đoạn 2009 đến 2020; 2020 đến 2030.

ε : Hệ số đàn hồi xác định từ mối quan hệ giữa tốc độ tăng lượng vận tải và tốc độ tăng GDP trong cùng thời kỳ. Trong phương án tính toán dự báo dưới đây lấy $\varepsilon = 1$

t: Là khoảng thời gian tính bằng năm, giữa năm gốc và giai đoạn tính toán (2009 đến 2020 là 11 năm, 2020 đến 2030 là 10 năm)

- Dự báo phát sinh, thu hút chuyển đi

Dự báo phát sinh, thu hút chuyển đi là ma trận OD khách năm 2009 được xây dựng từ kết quả tổng điều tra lưu lượng giao thông 15 điểm đường bộ, 15 điểm đường thủy nội địa và kết hợp điều tra VITRANSS2 các số liệu đếm xe của các dự án khác trong năm 2006 - 2009.

Từ số liệu OD của ma trận gốc chúng tôi xây dựng hàm hồi quy tương quan giữa phát sinh, thu hút chuyển đi với GDP và dân số đô thị. Trên cơ sở đó chúng tôi dự báo được phát sinh, thu hút cho những năm quy hoạch.

3.3. Kết quả dự báo nhu cầu vận tải

Trên cơ sở các căn cứ, áp dụng các phương pháp dự báo để tính toán và thừa hưởng kết quả dự báo của các dự án, đề án, quy hoạch đã được phê duyệt để dự báo nhu cầu vận tải Vùng KTTĐ đến năm 2020. Kết quả cụ thể như sau:

3.3.1. Nhu cầu vận tải hàng hoá và hành khách toàn Vùng KTTĐ vùng ĐBSCL

Bảng 3.3.1.a: Dự báo khối lượng vận chuyển HH, HK toàn Vùng KTTĐ

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2009	Năm 2020	Năm 2030
I	Hành khách	Triệu HK	257.2	447.1	716.4
1	Liên vùng	-	47	122.5	246.4
	Tỷ lệ(%)	-	18.1	27.4	34.4
2	Nội vùng	-	211	324.6	441.3
	Tỷ lệ(%)	-	81.9	72.6	61.6
II	Hàng hoá	Triệu tấn	48	108	192
1	Liên vùng	-	8.1	20.0	42.3
	Tỷ lệ(%)	-	16.9	18.6	22
2	Nội vùng	-	40.1	87.7	149.9
	Tỷ lệ(%)	-	83.1	81.4	78

Nguồn: Tính toán của Tư vấn TDSI

Bảng 3.3.1.b: Dự báo khối lượng luân chuyển HH, HK toàn Vùng KTTĐ

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2009	Năm 2020	Năm 2030
I	Hành khách	Triệu HK.km	9,896	16,448	27,170
1	Liên vùng	-	1,781	4,112	8,151

	Tỷ lệ(%)	-	18	25	30
2	Nội vùng	-	8,115	12,336	19,019
	Tỷ lệ(%)	-	82	75	70
II	Hàng hoá	Triệu tấn.km	19594	42888	79765
1	Liên vùng	-	3527	8578	19941
	Tỷ lệ(%)	-	18	20	25
2	Nội vùng	-	16067	34310	59824
	Tỷ lệ(%)	-	82	80	75

Nguồn: Tính toán của Tư vấn TDSI

Bảng 3.3.1.c: Dự báo khối lượng vận chuyển theo phương thức toàn Vùng

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2009	Năm 2020	Năm 2030
I	Hành khách	1000 HK	257,159	447,122	716,396
1	Đường bộ	-	202,202	375,562	622,919
2	Đường biển	-	350	1,095	1,900
3	Đường sông	-	54,018	65,930	79,008
4	Đường sắt	-		850	1,210
5	Hàng không	-	590	3,684	11,359
II	Hàng hoá	1000 tấn	48,217	107,746	192,211
1	Đường bộ	-	10,333	23,587	41,564
2	Đường biển	-	22,131	47,550	87,650
3	Đường sông	-	15,747	36,122	62,223
4	Đường sắt	-		440	630
5	Hàng không	-	7	47	144

Nguồn: Tính toán của Tư vấn TDSI

Bảng 3.3.1.d: Dự báo khối lượng luân chuyển theo phương thức toàn Vùng

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2009	Năm 2020	Năm 2030
I	Hành khách	Triệu HK.km	9,896	16,448	27,170
1	Đường bộ	-	7,763	12,769	19,933

2	Đường biển	-	21	73	128
3	Đường sông	-	1,919	2,110	2,212
4	Đường sắt	-		72	105
5	Hàng không	-	192	1425	4792
II	Hàng hoá	Triệu tấn.km	19,594	42,888	79,765
1	Đường bộ	-	982	2,123	4,156
2	Đường biển	-	16,200	35,262	65,810
3	Đường sông	-	2,409	5,418	9,645
4	Đường sắt	-		66	93.5
5	Hàng không	-	3	18	61

Nguồn: Tính toán của Tư vấn TDSI

TỔNG CỤC ĐƯỜNG BỘ

3.3.2. Nhu cầu vận tải hàng hoá và hành khách theo các hành lang vận tải

a) Dự báo thị phần và khối lượng đảm nhận vận tải hành khách

Bảng 3.3.2.a1: Khối lượng hành khách trên các hành lang quốc tế, quốc gia - 2020

Năm	Đơn vị	Hành lang	Đoạn	Đường bộ	Đường biển	Đường thủy	Tổng
2020	Lượt HK/ngày	Hành lang ven biển phía Nam (Hà Tiên - Rạch Giá - Cà Mau)	Hà Tiên - Rạch Giá	33612	97.0	7080	40789
			Rạch Giá - Cà Mau	17710	36.0	3109	20855
		Hành lang biên giới N1	An Giang - Cà Mau	8925	0.0	2193	11118
		Long Xuyên - Rạch Giá	Long Xuyên - Rạch Giá	29703	0.0	5735	35438
		Cà Mau - Năm Căn - Đất Mũi		4548.4	0.0	878	5426
	Tỷ phần (%)	Hành lang ven biển phía Nam (Hà Tiên - Rạch Giá - Cà Mau)	Hà Tiên - Rạch Giá	82.4%	0.2%	17.4%	100%
			Rạch Giá - Cà Mau	84.9%	0.2%	14.9%	100%
		Hành lang biên giới N1	An Giang - Cà Mau	80.3%	0.0%	19.7%	100%
		Long Xuyên - Rạch Giá	Long Xuyên - Rạch Giá	83.8%	0.0%	16.2%	100%
		Cà Mau - Năm Căn - Đất Mũi		83.8%	0.0%	16.2%	100%

Bảng 3.3.2.a2: Khối lượng hành khách trên các hành lang nội vùng - 2020

Năm	Đơn vị	Hành lang	Đoạn	Đường bộ	Đường biển	Đường thủy	Tổng
2020	Lượt HK/ngày	Hành lang Cần Thơ - Long Xuyên - Châu Đốc - Tịnh Biên (QL91)	Cần Thơ - Long Xuyên	71099	0.0	12481	83580
			Long Xuyên - Châu Đốc	17390	0.0	3358	20748
		Hành lang Cần Thơ - Vị Thanh - Cà Mau (hướng QL61, HCM, QL63)	Cần Thơ - Vị Thanh	29087	0.0	6638	35725
			Vị Thanh - Cà Mau	6341	0.0	1113	7454
		Hành lang Cần Thơ - Phụng Hiệp - Cà Mau (Quản Lộ - Phụng Hiệp)	Cần Thơ - Phụng Hiệp	26085	0.0	4579	30664
			Phụng Hiệp - Cà Mau	43866	0.0	10010	53876
	Tỷ phần (%)	Hành lang Cần Thơ - Long Xuyên - Châu Đốc - Tịnh Biên (QL91)	Cần Thơ - Long Xuyên	85.1%	0.0%	14.9%	100%
			Long Xuyên - Châu Đốc	83.8%	0.0%	16.2%	100%
		Hành lang Cần Thơ - Vị Thanh - Cà Mau (hướng QL61, HCM, QL63)	Cần Thơ - Vị Thanh	81.4%	0.0%	18.6%	100%
			Vị Thanh - Cà Mau	85.1%	0.0%	14.9%	100%
		Hành lang Cần Thơ - Phụng Hiệp - Cà Mau (Quản Lộ - Phụng Hiệp)	Cần Thơ - Phụng Hiệp	85.1%	0.0%	14.9%	100%
			Phụng Hiệp - Cà Mau	81.4%	0.0%	18.6%	100%

Bảng 3.3.2.a3: Khối lượng hành khách trên các hành lang quốc tế, quốc gia - 2030

Năm	Đơn vị	Hành lang	Đoạn	Đường bộ	Đường biển	Đường thủy	Tổng
2030	Lượt HK/ngày	Hành lang ven biển phía Nam (Hà Tiên - Rạch Giá - Cà Mau)	Hà Tiên - Rạch Giá	45933	133.0	5825	51891
			Rạch Giá - Cà Mau	62567	127.0	8729	71423
		Hành lang biên giới N1	An Giang - Cà Mau	55196	0.0	8400	63596
		Long Xuyên - Rạch Giá	Long Xuyên - Rạch Giá	25889	0.0	3611	29500
		Cà Mau - Năm Căn - Đất Mũi		7532	0.0	1050	8582
	Tỷ phần (%)	Hành lang ven biển phía Nam (Hà Tiên - Rạch Giá - Cà Mau)	Hà Tiên - Rạch Giá	88.5%	0.3%	11.2%	100%
			Rạch Giá - Cà Mau	87.6%	0.2%	12.2%	100%
		Hành lang biên giới N1	An Giang - Cà Mau	86.8%	0.0%	13.2%	100%
		Long Xuyên - Rạch Giá	Long Xuyên - Rạch Giá	87.8%	0.0%	12.2%	100%
		Cà Mau - Năm Căn - Đất Mũi		87.8%	0.0%	12.2%	100%

Bảng 3.3.2.a4: Khối lượng hành khách trên các hành nội vùng - 2030

Năm	Đơn vị	Hành lang	Đoạn	Đường bộ	Đường biển	Đường thủy	Tổng
2030	Lượt HK/ngày	Hành lang Cần Thơ - Long Xuyên - Châu Đốc - Tịnh Biên (QL91)	Cần Thơ - Long Xuyên	49544	0.0	8797	58341
			Long Xuyên - Châu Đốc	39587	0.0	6527	46114
		Hành lang Cần Thơ - Vị Thanh - Cà Mau (hướng QL61, HCM, QL63)	Cần Thơ - Vị Thanh	148529	0.0	20722	169251
			Vị Thanh - Cà Mau	46894	0.0	5947	52841
		Hành lang Cần Thơ - Phụng Hiệp - Cà Mau (Quản Lộ - Phụng Hiệp)	Cần Thơ - Phụng Hiệp	53286	0.0	8786	62072
			Phụng Hiệp - Cà Mau	51098	0.0	8425	59523
	Tỷ phần (%)	Hành lang Cần Thơ - Long Xuyên - Châu Đốc - Tịnh Biên (QL91)	Cần Thơ - Long Xuyên	84.9%	0.0%	15.1%	100%
			Long Xuyên - Châu Đốc	85.8%	0.0%	14.2%	100%
		Hành lang Cần Thơ - Vị Thanh - Cà Mau (hướng QL61, HCM, QL63)	Cần Thơ - Vị Thanh	87.8%	0.0%	12.2%	100%
			Vị Thanh - Cà Mau	88.7%	0.0%	11.3%	100%
		Hành lang Cần Thơ - Phụng Hiệp - Cà Mau (Quản Lộ - Phụng Hiệp)	Cần Thơ - Phụng Hiệp	85.8%	0.0%	14.2%	100%
			Phụng Hiệp - Cà Mau	85.8%	0.0%	14.2%	100%

b) Dự báo thị phần và khối lượng đảm nhận vận tải hàng hóa

Bảng 3.3.2.b1: Khối lượng hàng hóa trên các hành lang quốc tế, quốc gia - 2020

Năm	Đơn vị	Hành lang	Đoạn	Đường bộ	Đường biển	Đường thủy	Tổng
2020	Tấn /ngày	Hành lang ven biển phía Nam (Hà Tiên - Rạch Giá - Cà Mau)	Hà Tiên - Rạch Giá	31976	93	19085	51154
			Rạch Giá - Cà Mau	18365	37	20633	39035
		Hành lang biên giới N1	An Giang - Cà Mau	541	0	12500	13041
		Long Xuyên - Rạch Giá	Long Xuyên - Rạch Giá	27547	0	15000	42547
		Cà Mau - Năm Căn - Đất Mũi		9091	0	4149	13240
	Tỷ phần (%)	Hành lang ven biển phía Nam (Hà Tiên - Rạch Giá - Cà Mau)	Hà Tiên - Rạch Giá	62.5%	0.2%	37.3%	100%
			Rạch Giá - Cà Mau	47.0%	0.1%	52.9%	100%
		Hành lang biên giới N1	An Giang - Cà Mau	4.1%	0.0%	95.9%	100%
		Long Xuyên - Rạch Giá	Long Xuyên - Rạch Giá	64.7%	0.0%	35.3%	100%
		Cà Mau - Năm Căn - Đất Mũi		68.7%	0.0%	31.3%	100%

Bảng 3.3.2.b2: Khối lượng hàng hóa trên các hành lang nội vùng - 2020

Năm	Đơn vị	Hành lang	Đoạn	Đường bộ	Đường biển	Đường thủy	Tổng
2020	Tấn /ngày	Hành lang Cần Thơ - Long Xuyên - Châu Đốc - Tịnh Biên (QL91)	Cần Thơ - Long Xuyên	71096	0.0	52420	123516
			Long Xuyên - Châu Đốc	12639	0.0	10428	23067
		Hành lang Cần Thơ - Vị Thanh - Cà Mau (hướng QL61, HCM, QL63)	Cần Thơ - Vị Thanh	9193.2	0.0	12500	21693
			Vị Thanh - Cà Mau	1829.9	0.0	3750	5579.9
		Hành lang Cần Thơ - Phụng Hiệp - Cà Mau (Quản Lộ - Phụng Hiệp)	Cần Thơ - Phụng Hiệp	15601	0.0	7805	23406
			Phụng Hiệp - Cà Mau	9385.7	0.0	1190	10576
	Tỷ phần (%)	Hành lang Cần Thơ - Long Xuyên - Châu Đốc - Tịnh Biên (QL91)	Cần Thơ - Long Xuyên	57.6%	0.0%	42.4%	100%
			Long Xuyên - Châu Đốc	54.8%	0.0%	45.2%	100%
		Hành lang Cần Thơ - Vị Thanh - Cà Mau (hướng QL61, HCM, QL63)	Cần Thơ - Vị Thanh	42.4%	0.0%	57.6%	100%
			Vị Thanh - Cà Mau	32.8%	0.0%	67.2%	100%
		Hành lang Cần Thơ - Phụng Hiệp - Cà Mau (Quản Lộ - Phụng Hiệp)	Cần Thơ - Phụng Hiệp	66.7%	0.0%	33.3%	100%
			Phụng Hiệp - Cà Mau	88.7%	0.0%	11.3%	100%

Bảng 3.3.2.b3: Khối lượng hàng hóa trên các hành lang quốc tế, quốc gia - 2030

Năm	Đơn vị	Hành lang	Đoạn	Đường bộ	Đường biển	Đường thủy	Tổng
2030	Tấn/ngày	Hành lang ven biển phía Nam (Hà Tiên - Rạch Giá - Cà Mau)	Hà Tiên - Rạch Giá	73361	213.0	58619	132193
			Rạch Giá - Cà Mau	41590	84.0	15297	56971
		Hành lang biên giới N1	An Giang - Cà Mau	2230	0.0	27000	29230
		Long Xuyên - Rạch Giá	Long Xuyên - Rạch Giá	62385	0.0	32400	94785
		Cà Mau - Năm Căn - Đất Mũi		15079	0.0	8415	23494
	Tỷ phần (%)	Hành lang ven biển phía Nam (Hà Tiên - Rạch Giá - Cà Mau)	Hà Tiên - Rạch Giá	55.5%	0.2%	44.3%	100%
			Rạch Giá - Cà Mau	73.0%	0.1%	26.9%	100%
		Hành lang biên giới N1	An Giang - Cà Mau	7.6%	0.0%	92.4%	100%
		Long Xuyên - Rạch Giá	Long Xuyên - Rạch Giá	65.8%	0.0%	34.2%	100%
		Cà Mau - Năm Căn - Đất Mũi		64.2%	0.0%	35.8%	100%

Bảng 3.3.2.b4: Khối lượng hàng hóa trên các hành lang nội vùng - 2030

Năm	Đơn vị	Hành lang	Đoạn	Đường bộ	Đường biển	Đường thủy	Tổng
2030	Tấn/ngày	Hành lang Cần Thơ - Long Xuyên - Châu Đốc - Tịnh Biên (QL91)	Cần Thơ - Long Xuyên	77713	0.0	64068	141781
			Long Xuyên - Châu Đốc	27830	0.0	7412	35242
		Hành lang Cần Thơ - Vị Thanh - Cà Mau (hướng QL61, HCM, QL63)	Cần Thơ - Vị Thanh	21071	0.0	27000	48071
			Vị Thanh - Cà Mau	2282.7	0.0	8100	10383
		Hành lang Cần Thơ - Phụng Hiệp - Cà Mau (Quản Lộ - Phụng Hiệp)	Cần Thơ - Phụng Hiệp	24856	0.0	16393	41249
			Phụng Hiệp - Cà Mau	20467	0.0	2130	22597
	Tỷ phần (%)	Hành lang Cần Thơ - Long Xuyên - Châu Đốc - Tịnh Biên (QL91)	Cần Thơ - Long Xuyên	54.8%	0.0%	45.2%	100%
			Long Xuyên - Châu Đốc	79.0%	0.0%	21.0%	100%
		Hành lang Cần Thơ - Vị Thanh - Cà Mau (hướng QL61, HCM, QL63)	Cần Thơ - Vị Thanh	43.8%	0.0%	56.2%	100%
			Vị Thanh - Cà Mau	22.0%	0.0%	78.0%	100%
		Hành lang Cần Thơ - Phụng Hiệp - Cà Mau (Quản Lộ - Phụng Hiệp)	Cần Thơ - Phụng Hiệp	60.3%	0.0%	39.7%	100%
			Phụng Hiệp - Cà Mau	90.6%	0.0%	9.4%	100%

PHẦN IV

QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN GTVT VÙNG KTTĐ VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG ĐẾN NĂM 2020 VÀ ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030

PHẦN IV

QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN GTVT VÙNG KTTĐ VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG ĐẾN NĂM 2020 VÀ ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030

4.1. Quan điểm và mục tiêu phát triển

4.1.1. Quan điểm

1. Phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải quốc gia và của các địa phương có liên quan.
2. Phát triển GTVT vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long phải gắn với đặc điểm địa lý của vùng để đảm bảo giao thông thuận tiện giữa các tỉnh trong vùng, với cả nước và quốc tế.
3. Phát triển hệ thống giao thông theo hướng hiện đại, đảm bảo kết nối đồng bộ giữa các phương thức vận tải, đặc biệt là giao thông đường thủy; đầu tư có trọng điểm các công trình quan trọng bức thiết mang tính đột phá đóng vai trò động lực phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng đáp ứng yêu cầu là khu vực đi đầu của cả vùng đồng bằng sông Cửu Long với thành phố Cần Thơ là cửa ngõ chiến lược về đường biển và hàng không, thu hút đầu tư nước ngoài và hội nhập quốc tế, củng cố an ninh quốc phòng và phát triển bền vững.
4. Nâng cao chất lượng vận tải, giảm thiểu tai nạn giao thông, hạn chế ô nhiễm môi trường; sử dụng năng lượng tiết kiệm hiệu quả; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics.
5. Phát triển bền vững mạng lưới giao thông vùng đảm bảo phù hợp và đồng bộ với mạng lưới giao thông vận tải quốc gia; chú trọng phát triển giao thông nông thôn và mạng lưới giao thông đô thị, đặc biệt là thành phố Cần Thơ.
6. Kết hợp chặt chẽ đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông với thủy lợi, kiểm soát lũ để thích ứng và chủ động ứng phó có hiệu quả đối với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.
7. Đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư trong và ngoài nước, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và kinh doanh vận tải.

8. Đẩy mạnh phát triển nguồn nhân lực, ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến và tăng cường hợp tác quốc tế trong phát triển giao thông vận tải vùng.
9. Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, tăng cường công tác đảm bảo hành lang an toàn giao thông; kiểm chế tiến tới giảm thiểu tai nạn giao thông.

4.1.2. Mục tiêu phát triển đến năm 2020

a) Về vận tải

Đáp ứng nhu cầu vận tải với chất lượng ngày càng cao, giá cả hợp lý đảm bảo an toàn, tiện lợi, kiểm chế tiến tới giảm tai nạn giao thông và hạn chế ô nhiễm môi trường trên cơ sở tổ chức vận tải hợp lý và phát huy lợi thế về vận tải đường thủy của Vùng; từng bước phát triển vận tải công cộng ở các đô thị, vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics. Các chỉ tiêu cụ thể như sau:

Khối lượng vận tải hành khách đạt 450÷500 triệu lượt hành khách/năm với tốc độ tăng trưởng bình quân 5,1%/năm, trong đó năng lực thông qua các cảng hàng không - sân bay trong vùng khoảng 11,8 triệu hành khách năm 2020. Vận tải hành khách công cộng tại TP. Cần Thơ đạt tỷ lệ từ 10% ÷ 15% nhu cầu đi lại và tại các thành phố khác trong vùng đạt tỷ lệ từ 5% – 10% nhu cầu đi lại.

Lượng hàng hóa đạt khoảng 100÷110 triệu tấn/năm với tốc độ tăng trưởng bình quân 8,1%/năm, trong đó lượng hàng hóa thông qua các cảng biển năm 2020 khoảng 58,5 triệu tấn/năm.

b) Về kết cấu hạ tầng

Đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống quốc lộ hiện có; từng bước xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc; đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống đường tỉnh và mở mới một số tuyến cần thiết; tiếp tục phát triển giao thông nông thôn, phấn đấu đến năm 2015 đạt 100% xã có tuyến đường ô tô đến trung tâm xã, các xã cù lao chưa xây dựng được cầu đường bộ phải có bến phà; 100% đường huyện và tối thiểu 70% đường xã được nhựa hóa hoặc bê tông xi măng hóa; đường huyện đạt tối thiểu cấp V đồng bằng, đường xã đạt tối thiểu cấp VI đồng bằng; xóa bỏ hết cầu khỉ.

Tiến hành nghiên cứu đầu tư tuyến đường sắt thành phố Hồ Chí Minh đi Mỹ Tho, Cần Thơ vào thời điểm phù hợp.

Phát triển đồng bộ hệ thống cảng biển và luồng vào cảng; ưu tiên đầu tư các cảng biển chính tại khu vực Cần Thơ và Phú Quốc để đáp ứng nhu cầu vận tải của Vùng và vùng đồng bằng sông Cửu Long.

Cải tạo, nâng cấp và hoàn thành đưa vào cấp kỹ thuật các luồng tuyến vận tải thủy nội địa; nâng cấp và đầu tư có chiều sâu các cảng sông; xây dựng các bến tàu khách phục vụ cho vận tải hành khách và du lịch.

Nâng cấp các cảng hàng không hiện có để đáp ứng nhu cầu trong từng thời kỳ; hoàn thành xây dựng đưa vào khai thác cảng hàng không quốc tế Phú Quốc tại Dương Tơ.

Từng bước phát triển hệ thống hạ tầng giao thông đô thị và vận tải hành khách công cộng đáp ứng nhu cầu tại thành phố Cần Thơ và các đô thị trong Vùng.

4.1.3. Định hướng phát triển đến năm 2030

Thỏa mãn được nhu cầu vận tải và dịch vụ vận tải của xã hội với chất lượng cao, đạt tiêu chuẩn quốc tế, giá thành hợp lý và cạnh tranh, nhanh chóng, an toàn; kết nối thuận lợi giữa các phương thức vận tải, giữa các tỉnh, thành phố trong Vùng, với cả nước và quốc tế.

Cơ bản hoàn thiện và hiện đại hóa mạng lưới KCHT-GT. Tiếp tục xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng khác theo quy hoạch.

4.2. Quy hoạch phát triển GTVT Vùng KTTĐ đến năm 2020

4.2.1. Quy hoạch phát triển vận tải

a) Phân công vận tải giữa các phương thức vận tải

- *Vận tải đường bộ*: là phương thức vận tải có tính xã hội hóa cao, đảm nhận vận tải hàng hóa, hành khách nội tỉnh, nội vùng, tiếp chuyển các phương thức vận tải khác để gom hàng, tạo chân hàng và đưa hàng “từ cửa tới cửa”, đồng thời tham gia vận tải hàng hóa, hành khách liên tỉnh.
- *Vận tải đường sắt*: đảm nhận khối lượng lớn hàng hóa, hành khách nội vùng và liên vùng, đặc biệt trên tuyến từ Tp. Hồ Chí Minh đi Cần Thơ và Cà Mau khi được xây dựng hoàn thành và đưa vào khai thác.
- *Vận tải đường thủy nội địa*: đảm nhận vận tải hàng hóa khối lượng lớn phục vụ các nhà máy, các khu công nghiệp dọc bờ sông trong Vùng; Vận chuyển hành khách du lịch; Kết hợp chặt chẽ phát triển giao thông với thủy lợi, kiểm soát lũ, phát triển mạng lưới đô thị, điểm dân cư nông thôn, nhất là xây dựng cụm tuyến dân cư vùng ngập lũ.
- *Vận tải đường biển*: đảm nhận vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của Vùng ĐBSCL và hàng quá cảnh của Campuchia; Vận tải ven biển Bắc - Trung - Nam; Vận chuyển hành khách du lịch quốc tế và khách ra đảo.

- *Vận tải hàng không*: đảm nhận vận chuyển hành khách nội địa đường dài và quốc tế; Trung chuyển hành khách lên phía Bắc; Vận chuyển hàng hóa quý hiếm đường dài.

b) Tổ chức vận tải trên các hành lang chủ yếu

Tập trung phát triển theo 5 hành lang chủ yếu kết nối các trung tâm cấp tỉnh, đồng thời chú ý phát triển một số tuyến nội vùng, nội tỉnh có tính chất hỗ trợ cho các hành lang chủ yếu như sau.

1) *Hành lang TP HCM - Cần Thơ – Cà Mau*: là hành lang vùng, quốc gia, quốc tế; kết nối với cảng biển tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực. Gồm hai phương thức đường bộ và đường thủy. Đường bộ theo tuyến QL1 và tuyến cao tốc TP HCM-Cần Thơ và Cần Thơ – Cà Mau sẽ đảm nhận toàn bộ về vận tải khách và hàng hóa từ Cần Thơ đi Cà Mau (không theo QL 1 qua Sóc Trăng). Đường thủy sẽ phát triển hơn khi tuyến kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp được nâng cấp.

2) *Hành lang TP HCM – Long Xuyên (An Giang) – Rạch Giá (Kiên Giang)*: là hành lang vùng, quốc gia và là hành lang quan trọng nối từ TP HCM theo đường HCM đi qua các thành phố Long Xuyên, Rạch Giá. Trên hành lang này, duy trì hai phương thức đường bộ và đường thủy song hành. Đối với phương thức đường bộ, ngoài đoạn Lộ Tè - Rạch Sỏi của QL 80 hiện có, quy hoạch đường bộ và đường HCM đã xác định xây dựng tuyến mới Lộ Tè - Rạch Sỏi song song với đoạn hiện có. Phương thức đường thủy tiếp tục theo tuyến kênh Rạch Giá – Long Xuyên.

3) *Hành lang TP HCM – Hà Tiên (Kiên Giang)*: đây là hành lang vùng, quốc gia, dọc biên giới N1 kéo dài từ Tây Ninh đến Hà Tiên. Trong khu vực Vùng KTTĐ, quy hoạch đầu tư ổn định hai phương thức đường thủy và đường bộ. Đối với phương thức đường bộ: tiếp tục hoàn thiện tuyến N1 đoạn Châu Đốc – Tịnh Biên và Đoạn Đức Huệ - Châu Đốc kéo từ Long An, Đồng Tháp. Đối với đường thủy, khai thác trên tuyến vận tải Mộc Hóa – Hà Tiên.

4) *Hành lang Cần Thơ - Long Xuyên - Châu Đốc (An Giang)*: là hành lang vùng, nằm trên địa bàn thành phố Cần Thơ và tỉnh An Giang, gồm 2 phương thức đường bộ và đường thủy. Đường bộ theo tuyến QL 91, sau 2020 sẽ xây dựng cao tốc song hành, đảm nhận chính về vận tải khách và hàng hóa nhẹ, cự ly không quá dài, yêu cầu thời gian nhanh. Đường thủy theo tuyến sông Hậu, đảm nhận chủ yếu về hàng hóa nặng, rời, cự ly dài.

5) *Hành lang Hà Tiên - Rạch Giá - Cà Mau*: là hành lang vùng, nằm trên địa bàn tỉnh Kiên Giang và tỉnh Cà Mau, duy trì hai phương thức đường bộ, đường thủy. Đối với phương thức đường thủy, tiếp tục khai thác trên tuyến ven biển phía Tây. Đối với đường bộ, cần mở rộng khai thác trên đoạn Hà Tiên –

Rạch Giá và cải tạo thuận lợi hơn cho đoạn Rạch Giá – Cà Mau theo dự án đường Hành lang ven biển phía Nam.

Bảng 4.2.1: 5 hành lang vận tải chủ yếu trong Vùng KTTĐ

TT	Hành lang	Phương thức	Tuyến đường bộ, đường sông
1	TP HCM - Cần Thơ – Cà Mau	Đường bộ	QL 1, C.Tốc
		Đường thủy	K. Quản Lộ - P. Hiệp
2	TP HCM – Long Xuyên – Rạch Giá	Đường bộ	QL 80, tuyến Lộ Tẻ - R. Sỏi
		Đường thủy	K. Rạch Giá – L. Xuyên
3	TP HCM – Hà Tiên	Đường bộ	N1
		Đường thủy	K. Mộc Hóa – Hà Tiên
4	Cần Thơ - Long Xuyên - Châu Đốc	Đường bộ	QL 91, cao tốc
		Đường thủy	Sông Hậu
5	Hà Tiên - Rạch Giá - Cà Mau (tuyến HLBV phía Nam và đường HCM)	Đường bộ	QL 80, QL 63, HLBV
		Đường thủy	Ven biển phía Tây

Ngoài 5 hành lang chủ yếu trên, một số hành lang có tính chất liên tỉnh nội Vùng KTTĐ cũng cần được các tỉnh chú ý phát triển trong các dự án của địa phương:

- + *Tuyến liên tỉnh Tịnh Biên - Tri Tôn – Núi Sập – Cờ Đỏ - Một Ngàn - QL 61*
- + *Tuyến Hà Tiên - Giồng Riềng - Vị Thanh*
- + *Tuyến Hòn Đất - Tri Tôn - Cái Dầu - Chợ Vàm sang Tràm Chim - Đồng Tháp*

c) Phân công chức năng vận tải các tuyến chủ yếu

1) Các tuyến vận tải đối ngoại

Đường bộ: Duy trì 3 tuyến vận tải quốc tế hiện có gồm tuyến kết nối 3 nước tiểu vùng sông Mekong (GMS) Xà Xía – Hà Tiên – Rạch Giá – Cà Mau (QL 80 hiện có và đường Hành lang ven biển tương lai); tuyến kết nối với Campuchia Châu Đốc - Tịnh Biên (QL 91); và tuyến Châu Đốc - Khánh Bình (ĐT 956 - An Giang).

Đường thủy: Duy trì 3 tuyến đường thủy theo sông Tiền qua cửa Khẩu Vĩnh Xương (chủ yếu); theo sông Hậu qua cửa khẩu Khánh Bình; theo sông Châu Đốc qua cửa khẩu Bắc Đại.

2) Các tuyến vận tải kết nối cấp quốc gia

Đường bộ: các tuyến hiện có bao gồm 4 tuyến trục dọc quốc gia là QL 1, cao tốc song hành TP HCM – Trung Lương - Cần Thơ, đường Hồ Chí Minh và tuyến N1; các tuyến nối từ trung tâm tỉnh, thành phố đến 3 trục dọc này gồm QL 91, QL 80, đường Quản Lộ - Phụng Hiệp và đường Cần Thơ Vị Thanh.

Đường thủy: gồm các đoạn tuyến thuộc các tuyến đường thủy nội địa trung ương là tuyến Cửa Tiểu – Biên giới Campuchia, tuyến sông Hậu từ cửa Định An đến Tân Châu, tuyến TP HCM – Kiên Lương – Ba Hòn qua kênh Lấp Vò, tuyến TP HCM – Kiên Lương – Ba Hòn qua kênh Tháp Mười số 1, tuyến TP HCM – Kiên Lương – Ba Hòn qua kênh Tháp Mười số 2, tuyến TP HCM – Cà Mau qua kênh Xà No, tuyến mộc Hóa – Hà Tiên, tuyến Rạch Giá – Cà Mau – sông Ông Đốc, tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp.

3) Các tuyến vận tải kết nối nội vùng

Một số tuyến vận tải nội vùng quan trọng gồm: tuyến Long Xuyên – Tri Tôn – Vàm Rầy theo ĐT 941 và đường Tri Tôn – Vàm Rầy, tuyến Bốn Tổng – Một Ngàn, tuyến Vị Thanh – Giồng Giêng – Hà Tiên, tuyến Khánh Bình – Chợ Mới – Lấp Vò, Gành Hào – Đầm Dơi – Ngọc Hiển.

❖ Quy hoạch phát triển phương tiện chủ yếu trong vùng:

Đường bộ: Phát triển phương tiện vận tải cơ giới phù hợp với kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn và môi trường, phù hợp với chủng loại hàng hóa và đối tượng hành khách. Từng bước hạn chế tốc độ tăng lượng xe máy và kiểm soát sự gia tăng lượng ô tô cá nhân tại các đô thị. Đến năm 2020, toàn Vùng có khoảng 120÷150 nghìn xe ô tô các loại, trong đó xe ô tô con 60÷75.000 chiếc, xe ô tô khách 24÷30 nghìn chiếc, xe ô tô tải 36÷45 nghìn chiếc.

Đường thủy nội địa: Phát triển đội tàu vận tải theo hướng trẻ hóa (tuổi tàu bình quân 5÷7 năm), cơ cấu hợp lý (tàu kéo đẩy 30÷35%; tàu tự hành 65÷70%). Đến năm 2020, tổng trọng tải đội tàu hàng toàn Vùng đạt 2,5÷3,4 triệu tấn; tổng sức chở đội tàu khách đạt từ 250÷300 nghìn hành khách/năm.

4.3. Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng GTVT đến 2020

Nhiệm vụ chính là tập trung, nhanh chóng đưa hệ thống kết cấu hạ tầng GTVT hiện có vào cấp kỹ thuật để khai thác tối đa, đồng thời đẩy nhanh tốc độ xây dựng các công trình trọng điểm đang triển khai. Đảm bảo khai thác hiệu quả trên toàn hệ thống kết cấu hạ tầng GTVT: thay thế các phà bằng cầu trên các tuyến chính, xóa cầu khỉ để kết nối liên hoàn đường bộ nông thôn, hình thành các điểm trung chuyển hàng hóa, hành khách và cảng cạn để hỗ trợ các dịch vụ vận tải chuyên nghiệp, chất lượng cao.

4.3.1. Quy hoạch phát triển KCHT giao thông đường bộ

Ưu tiên nhanh chóng đưa tất cả các tuyến quốc lộ hiện có trên địa bàn Vùng KTTĐ đạt cấp III đồng bằng, trừ tuyến N1 đạt cấp IV, có thể phân kỳ đầu tư cho các đoạn có lưu lượng chưa cao. Cụ thể các tuyến đạt cấp III toàn tuyến gồm QL 1, QL 91, QL 80, đường HCM, QL 61, QL 63, tuyến đạt cấp IV là N1.

Hình thành tuyến mới và xây dựng tuyến song hành với các đoạn tuyến có dự báo lưu lượng cao: hình thành tuyến Hành lang ven biển phía Nam từ Hà Tiên đến Cà Mau, xây dựng mới tuyến Lộ Tẻ - Rạch Sỏi.

Hoàn thành xây dựng, nâng cấp các tuyến cao tốc đã quy hoạch xây dựng trước 2020 gồm: đoạn cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận - Cần Thơ. Đẩy nhanh tiến độ xây dựng hoàn thành các đoạn cao tốc trước năm 2020 đáp ứng nhu cầu về lưu lượng và thời gian gồm: xây dựng mới đoạn cao tốc Cần Thơ - Châu Đốc, nâng cấp đoạn cao tốc 4 làn cho đoạn Lộ Tẻ - Rạch Sỏi, nâng cấp cao tốc Cần Thơ - Cà Mau 4 làn từ tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp.

Hoàn thành xây dựng các cầu lớn trên các tuyến quốc lộ gồm: cầu Cao Lãnh, cầu Vàm Cống trên đường HCM, cầu Cái Lớn, cầu Cái Bé trên tuyến HLBPN, cầu Năm Căn trên đường HCM, cầu Vĩnh Tế, cầu Tân Châu, cầu Hồng Ngự trên tuyến N1.

Chi tiết về từng loại đường như sau:

a) Các tuyến cao tốc

Đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc đoạn Mỹ Thuận - Cần Thơ: điểm đầu là chân cầu Mỹ Thuận phía Nam, điểm cuối nối vào nút giao cầu Cần Thơ, dài 32,3 km; xây dựng theo tiêu chuẩn đường bộ cao tốc loại A, gồm 4 làn xe.

Nghiên cứu từng bước xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc khác phù hợp với quy hoạch phát triển tổng thể mạng lưới đường bộ cao tốc được duyệt và khả năng nguồn vốn. Cụ thể:

- Đường bộ cao tốc Cần Thơ - Cà Mau: nằm hoàn toàn trong Vùng, tiếp nối với trục cao tốc Bắc - Nam phía Đông, toàn tuyến dài khoảng 150 km, quy mô 4 làn xe.

- Đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Tây (đoạn Ngọc Hồi - Chơn Thành - Rạch Giá): toàn tuyến dài khoảng 864 km, đoạn qua Vùng từ Vàm Cống (An Giang) đến Rạch Giá (Kiên Giang) dài khoảng 72 km, quy mô 4 - 6 làn xe.

- Đường bộ cao tốc Châu Đốc (An Giang) - Cần Thơ - Sóc Trăng: dài khoảng 200 km, đoạn qua Vùng từ Phong Điền (Cần Thơ) đến thị xã Châu Đốc (An Giang) dài khoảng 145 km, quy mô 4 làn xe.

- Đường bộ cao tốc Hà Tiên (Kiên Giang) - Rạch Giá - Bạc Liêu: dài khoảng 225 km, đoạn qua Vùng từ Hà Tiên (Kiên Giang) đến Gò Quao (Kiên Giang) dài khoảng 145 km, quy mô 4 làn xe.

b) Các tuyến quốc lộ chính

- *Quốc lộ 1*: đoạn đi qua Vùng có tổng chiều dài 80,9 km (trong đó qua thành phố Cần Thơ là 12 km, tỉnh Cà Mau là 68,9 km). Tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng quy mô 2 làn xe, một số đoạn có lưu lượng lớn, quy mô 4 làn xe.

- *Quốc lộ 61*: đoạn qua Vùng dài 44,3 km (tại tỉnh Kiên Giang). Hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- *Quốc lộ 63*: đoạn từ Châu Thành (Kiên Giang) đến thành phố Cà Mau, dài 114,8 km (Kiên Giang: 74,4km, Cà Mau: 40,4km). Hoàn thiện nâng cấp, xây dựng đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- *Quốc lộ 80*: đoạn qua Vùng từ thành phố Cần Thơ đến Hà Tiên (Kiên Giang), dài 183 km. Hoàn thiện nâng cấp, xây dựng toàn tuyến tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- *Quốc lộ 91*: từ Cần Thơ đến Tịnh Biên (An Giang), dài 142,1km (Cần Thơ: 51,1km, An Giang: 91 km). Nâng cấp, cải tạo đoạn từ Cần Thơ tới Lộ Tê dài 52 km đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- *Quốc lộ 91B*: đoạn từ điểm giao QL91 đến giao QL1A, nằm trong địa phận Cần Thơ, chiều dài 15,8 km, hoàn thành nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường đô thị.

- *Quốc lộ 91C*: từ giao QL91 (km117+00) đến cầu Long Bình (An Giang), toàn tuyến dài 35,5 km. Nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- *Tuyến NL*: chạy dọc biên giới Việt Nam – Campuchia, đoạn qua vùng dài 64,4 km (trong đó tại tỉnh An Giang là 65 km; tỉnh Kiên Giang là 41,3 km). Hoàn thiện xây dựng, nâng cấp toàn tuyến tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- *Đường Hồ Chí Minh*: đoạn qua vùng từ Vàm Cống (An Giang) đến Đất Mũi (Cà Mau) dài 301km; tập trung nâng cấp, xây dựng một số đoạn mới, nối thông toàn tuyến với quy mô 2 làn xe; xây dựng 02 cầu Cao Lãnh, Vàm Cống và đoạn nối 2 cầu; nâng cấp đoạn từ Rạch Giá (Kiên Giang) đến Vĩnh Thuận (Cà Mau); xây mới đoạn từ Năm Căn (Cà Mau) đến Đất Mũi (Cà Mau). Giai đoạn 3, hoàn chỉnh tuyến, nâng cấp đoạn từ Vàm Cống (An Giang) đến Rạch Giá (Kiên Giang) dài 72km theo tiêu chuẩn đường bộ cao tốc phù hợp với quy hoạch được duyệt và khả năng nguồn vốn.

- *Đường Hành lang ven biển phía Nam*: từ cửa khẩu Xà Xía (Kiên Giang) đến thành phố Cà Mau, dài 220 km (Kiên Giang: 166,8 km; Cà Mau: 53,2km) xây dựng đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe, trên cơ sở nâng cấp một số đoạn của các tuyến quốc lộ 80, 61, 63 và xây dựng các đoạn mới, các đoạn tránh đô thị.

- *Đường Quản Lộ – Phụng Hiệp*: đoạn qua vùng (nằm trong tỉnh Cà Mau) dài 14,7km từ kênh Láng Trâm đến giao Quốc lộ 1A, duy trì tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe; giai đoạn sau năm 2020 nâng cấp theo tiêu chuẩn đường bộ cao tốc, quy mô 4 làn xe.

- *Đường Nam sông Hậu*: đoạn qua vùng (tại thành phố Cần Thơ) dài 2 km duy trì tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- *Tuyến Cần Thơ - Vị Thanh*: từ thành phố Cần Thơ đến Vị Thanh (Hậu Giang) toàn tuyến dài 47,4km (Cần Thơ: 10,2km, Hậu Giang: 37,2km). Đoạn qua vùng dài 10,2 km quy hoạch giai đoạn 1 tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe, giai đoạn 2 mở rộng 4 làn xe.

c) Các tuyến đường chức năng

Một số tuyến có khả năng kết nối nội vùng đang được các địa phương đầu tư riêng lẻ cần được chú ý để đảm bảo tính kết nối và đồng bộ về đầu tư để phát huy hết khả năng về vận tải:

- *Tuyến Long Xuyên – Tri Tôn – Vàm Rầy*: ở giữa hai tuyến đường Hồ Chí Minh và N1, nối QL 91 với tuyến Hành lang ven biển phía Nam, từ thị trấn An Châu (An Giang) giao QL 91 tới Vàm Rầy (Kiên Giang), dài 54 km theo hai tuyến ĐT 941 và tuyến Tri Tôn - Vàm Rầy, hiện đang đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- *Tuyến N1 – Tri Tôn – Núi Sập - Cờ Đỏ – Một Ngàn – QL 91*: hình thành tuyến mới phá thế độc đạo của vùng Tứ giác Long Xuyên xuất phát từ tuyến N1 khu vực cửa khẩu Tịnh Biên Tri Tôn, Núi Sập nối về Cờ Đỏ và theo tuyến Bốn Tổng – Một Ngàn trên cơ sở sử dụng một số đoạn có đường địa phương. Quy mô toàn tuyến dài 127 km, đạt cấp IV và cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- *Tuyến Hà Tiên – Vị Thanh*: để hỗ trợ cho tuyến QL 80 từ Rạch Giá đi Hà Tiên và giảm bớt cự ly từ Cà Mau, Rạch Giá, Hà Tiên đi sang An Giang, Cần Thơ. Hiện tỉnh Kiên Giang đang có dự án thi công tuyến này theo hướng kéo dài từ ĐT 963 đoạn giao QL 80 lên tuyến N1. Toàn tuyến dài 127 km, quy mô cấp III và IV đồng bằng.

- *Tuyến Khánh Bình – Chợ Mới – Lấp Vò (nối cầu Long Bình với cầu Vàm Cống)*: xây dựng tuyến đi giữa hai sông Tiền và sông Hậu nối từ cửa khẩu

Khánh Bình về Bắc cầu Vàm Cống - QL 80 tạo trục phát triển vùng kinh tế thủy sản hiện bị kẹp giữa hai con sông. Tuyến dài 73 km từ khu vực cầu Long Bình cắt tuyến N1 và một số đường tỉnh nối về QL 80 khu vực Lấp Vò, quy mô cấp IV đồng bằng, có 4 vị trí vượt sông bằng phà qua sông Hậu, sông Vàm Nao, rạch Ông Trường và sông Lấp Vò.

– *Tuyến Ghành Hào – Đầm Dơi – Năm Căn - Đất Mũi*: tuyến đi giữa QL 1 và đường bộ ven biển Đông Cà Mau, kết nối các huyện ven biển từ Ghành Hào (Bạc Liêu) qua Đầm Dơi, Năm Căn và về Đất Mũi. Quy hoạch tuyến dài 87 km, cấp IV đồng bằng, có một vị trí vượt sông bằng phà.

– *Tuyến An Minh – U Minh – Trần Văn Thời – Năm Căn*: tuyến đi giữa đê biển Tây Cà Mau và tuyến HLVBPNT tạo kết nối từ khu vực trung tâm huyện An Minh, qua U Minh thẳng xuống Trần Văn Thời và nối về QL 1 đi Năm Căn. Quy hoạch xây dựng tuyến dài 63 km, đạt cấp IV đồng bằng.

4.3.2. Quy hoạch phát triển KCHT giao thông đường sắt

Nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt Mỹ Tho – Cần Thơ kết nối với tuyến đường sắt thành phố Hồ Chí Minh – Mỹ Tho phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt được duyệt và khả năng nguồn vốn.

4.3.3. Đường biển

a) Các cảng biển

1) Cảng Cần Thơ - TP Cần Thơ

Cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực loại I trong hệ thống cảng biển địa phương. Công suất đến năm 2020 đạt từ 11,5 ÷ 13,5 triệu tấn/năm. Gồm các khu chức năng:

- **Khu bến Cái Cui**: Khu phát triển trọng điểm của cảng Cần Thơ, chủ yếu cho tàu 1 ÷ 2 vạn DWT làm hàng tổng hợp, có bến chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp dịch vụ quy mô lớn nằm ven sông. Xây dựng, phát triển đồng bộ cầu bến cảng, mạng giao thông nối với cảng và trung tâm tiếp nhận phân phối hàng, dịch vụ hậu cần cảng để đảm nhận chức năng khu bến chính của cảng đầu mối khu vực. Hoàn thành dự án xây dựng cảng Cái Cui giai đoạn II. Xây dựng hệ thống vận tải và hậu cần đa phương tiện (logistics) tại khu vực Cảng Cái Cui
- **Khu Hoàng Diệu, Bình Thủy**: Duy trì quy mô các bến tổng hợp hiện có. Sắp xếp cải tạo, di dời các bến chuyên dùng; tiếp nhận tàu có trọng tải đến 1 vạn DWT.
- **Khu bến chuyên dùng Trà Nóc, Ô Môn**: bố trí các bến tổng hợp để hỗ trợ cho khu bến Hoàng Diệu, phục vụ chung cho các khu công nghiệp; tiếp nhận tàu có trọng tải từ 5,0 ÷ 10 nghìn DWT.

2) Các cảng tổng hợp và chuyên dùng tại các địa phương

Phát triển chủ yếu trên cơ sở nâng cấp, mở rộng các cảng hiện có và xây dựng cảng mới tại một số địa phương, khu công nghiệp tập trung chưa có cảng. Dự kiến tổng công suất vào năm 2020 là 55 - 70 triệu tấn/năm, bao gồm các cảng sau:

- **Trên hệ thống sông Hậu:** các cảng Mỹ Thới thuộc An Giang, và các cảng chuyên dùng cho xăng dầu, khí hoá lỏng và cơ sở công nghiệp lớn nằm ven sông Hậu. Quy mô xây dựng đáp ứng cho tàu 5.000 DWT đến 10.000 DWT.
- **Trên sông Cửa Lớn vào bán đảo Cà Mau:** cảng tổng hợp và chuyên dùng xăng dầu Năm Căn thuộc Cà Mau. Quy mô xây dựng đáp ứng cho tàu 3.000 DWT đến 5.000 DWT.
- **Trên bờ biển Tây (Vịnh Thái Lan):** cảng Hòn Chông, Bãi Nỏ thuộc Kiên Giang và cảng chuyên dùng xi măng Bình Trị. Quy mô xây dựng đáp ứng cho tàu 2.000 DWT đến 3.000 DWT và tàu chở hàng rời 5.000 DWT đến 10.000 DWT (chở voi mớn).

Các cảng biển ở đảo Phú Quốc: khu bến tại An Thới, Vịnh Đầm cho tàu 2 ÷ 3 nghìn DWT trong Vịnh và cho tàu 30 nghìn DWT bằng phao chuyển tải, khu bến tại Mũi Đất Đỏ cho tàu khách du lịch 8 ÷ 10 vạn GRT.

- **Cảng chuyên dùng nhập than cho nhà máy nhiệt điện:** gồm đầu mối tiếp chuyển ngoài khơi cho tàu có trọng tải từ 100 ÷ 200 nghìn DWT và các bến tại nhà máy cho phương tiện nhỏ, tổng công suất vào năm 2020 đạt 45 triệu tấn/năm. Gồm:
 - + Khu vực phía Đông đồng bằng sông Cửu Long đầu mối tiếp nhận than vùng cửa sông Hậu (thuộc Trà Vinh hoặc tỉnh Sóc Trăng).
 - + Khu vực phía Tây đồng bằng sông Cửu Long đầu mối tiếp chuyển than tại quần đảo Nam Du; bến của nhà máy tại Kiên Lương (Kiên Giang).
- **Cảng tiềm năng cho tàu biển lớn ngoài cửa sông Hậu:** tiếp tục nghiên cứu khả năng xây dựng một cảng cho tàu biển trọng tải lớn (vượt ngoài khả năng nâng cấp cải tạo luồng cửa sông) để làm hàng xuất nhập khẩu trực tiếp cho Đồng bằng Sông Cửu Long hạn chế tiếp chuyển qua các cảng thuộc nhóm 5. Vị trí dự kiến ở ngoài khơi vùng biển Sóc Trăng để thuận tiện cho việc đưa rút hàng của các địa phương vùng bán đảo Cà Mau.

Các cảng cho tàu biển lớn này nếu hình thành sẽ kết hợp đảm nhận vai trò đầu mối tiếp chuyển than nhập ngoại cho các nhà máy nhiệt điện ở phía Đông ĐBSCL.

b) Các luồng tuyến

Cải tạo, nâng cấp và kịp thời nạo vét duy tu để đảm bảo chuẩn tắc luồng hàng hải vào cảng biển phù hợp với quy mô yêu cầu của cầu bến và chức năng vai trò của từng cảng, cụm cảng (có tính đến khả năng lợi dụng thủy triều) là định hướng phát triển chung đối với hệ thống luồng vào cảng.

- *Luồng sông Hậu:*

Nhanh chóng triển khai Dự án đầu tư xây dựng công trình Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu với chiều dài tổng cộng là 40 km, bao gồm đoạn sông Hậu dài 6 km (tính từ kênh Quan Chánh Bó về phía thượng lưu sông Hậu), đoạn kênh Quan Chánh Bó hiện hữu dài 19 km, đoạn kênh Tắt dài 9 km đào mới thông ra biển và đoạn kênh biển dài 6 km. Luồng tàu biển trên sông Hậu được quy hoạch cho tàu có trọng tải 20.000 DWT (chở vơi mớn) tới cảng Cần Thơ và tàu tới 10.000 DWT tới cảng Mỹ Thới.

Khu vực cửa Định An hiện tại tiếp tục duy trì nạo vét với quy mô vừa phải, đảm bảo cho các phương tiện có tải trọng 3.000 ÷ 5.000 DWT ra vào, đặc biệt phục vụ cho các tàu vận chuyển than từ cảng trung chuyển than ngoài cửa sông Hậu vào bến của nhà máy nhằm tránh quá tải và ách tắc trên tuyến kênh Quan Chánh Bó.

Khuyến khích và cho phép các đơn vị nghiên cứu, đầu tư cải tạo nạo vét các cửa thông ra biển khác của sông Hậu như cửa Định An, cửa Trần Đề v.v... để khai thác theo hình thức BOT.

4.3.4. Đường thủy nội địa

a) Các luồng tuyến tàu sông:

- *Tuyến TP.HCM đi Cà Mau (tuyến duyên hải)*

Đoạn qua vùng dài 16 km; đạt cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- *Tuyến TP HCM - Cà Mau (qua kênh Xà No)*

Đoạn qua vùng dài 167 km, duy tu thường xuyên, giữ cấp III - ĐTNĐ, để cho tàu tự hành 500T và đoàn xà lan 250CV (3x300T), đảm bảo vận tải 24/24h.

- *Tuyến TP HCM - Kiên Lương (qua kênh Lấp Vò):*

Đoạn qua vùng dài 130 km, duy trì đạt cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- *Tuyến TP HCM - Kiên Lương (qua kênh Đồng Tháp Mười):*

Đoạn qua vùng dài 107 km, duy trì đạt cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- *Tuyến Mộc Hoá - Hà Tiên:*

Đoạn qua vùng 105 km; nâng cấp cải tạo toàn tuyến cấp IV - ĐTNĐ; đảm bảo đủ thông tin tín hiệu để khai thác vận tải 24/24h.

- *Tuyến Cửa Tiểu - Biên giới Campuchia:*

Đoạn qua vùng 73 km; duy trì tuyến đạt cấp I kỹ thuật đường thủy nội địa.

- *Tuyến sông Hậu qua cửa Định An - Tân Châu (An Giang):*

Đoạn qua vùng dài 107,5 km; duy trì đạt cấp I kỹ thuật đường thủy nội địa.

- *Tuyến Rạch Giá đi Cà Mau - cửa sông Ông Đốc:*

Dài 158km, nâng cấp cải tạo tuyến đạt tiêu chuẩn cấp III, ĐTNĐ.

- *Tuyến liên kết nội vùng Quản Lộ - Phụng Hiệp:*

Đoạn qua vùng dài 12 km; nâng cấp, cải tạo tuyến đạt cấp IV kỹ thuật đường thủy nội địa.

b) Các cảng thủy nội địa

Xây dựng mới một số cảng sông cấp tỉnh: Tân Châu, Bình Long - An Giang, Tắc Cậu - Kiên Giang, sông Ông Đốc - Cà Mau. Trong đó cảng Tân Châu - An Giang cho tàu có trọng tải $500 \div 2.000$ DWT, đồng thời có vai trò là đầu mối cho phương tiện thủy nội địa giao lưu với Campuchia.

Xây dựng, nâng cấp các cảng chuyên dùng, các khu bến phù hợp với yêu cầu phát triển của cơ sở công nghiệp, dịch vụ tập trung nằm ven sông và quy hoạch của từng địa phương.

Dự kiến các bến thủy nội địa cấp huyện, thị được cải tạo, nâng cấp và xây dựng mới tại hầu hết các thị trấn nằm ven các tuyến giao thông thủy. Mỗi bến khách đều phải có hạng mục thiết yếu phục vụ neo đậu phương tiện vận chuyển khách.

Bảng 4.3.4: Quy hoạch cảng thủy nội địa chính đến năm 2020

TT	Tên cảng	Tỉnh, TP	Cỡ tàu lớn nhất	Công suất
I	Cảng hàng hóa		(T)	(10^3 T/n)
1	Cảng Tân Châu (XD mới)	An Giang	2.000	500
2	Cảng Bình Long	An Giang	1.000	3.000
3	Cảng Tắc Cậu	Kiên Giang	1.000	400
3	Cảng Ông Đốc (XD mới)	Cà Mau	1.000	400
II	Cảng hành khách		Ghế	10^3 HK/n
1	Cảng Long Xuyên	An Giang	100	800
2	Cảng Châu Đốc	An Giang	100	800
3	Cảng Rạch Giá	Kiên Giang	100	800
4	Cảng Hà Tiên	Kiên Giang	100	500
5	Cảng Cà Mau	Cà Mau	100	4.000
6	Cảng Năm Căn	Cà Mau	100	1.500
7	Cảng Ông Đốc	Cà Mau	100	1.500

4.3.5. Đường hàng không

1) Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ

Tiếp tục đầu tư, nâng cấp cảng hàng không Cần Thơ đạt tiêu chuẩn cảng hàng không quốc tế cấp 4E, đây sẽ là cảng hàng không có vai trò trung tâm cho vùng kinh tế trọng điểm ĐBSCL nói riêng và toàn vùng ĐBSCL nói chung.

- **Vai trò, chức năng:** là cảng hàng không quốc tế phục vụ cho hoạt động bay quốc tế trong khu vực, bay nội vùng và liên vùng giữa Bắc Bộ, Trung Bộ với khu vực đồng bằng Nam Bộ.

- **Quy mô:** CHK quốc tế Cần Thơ được quy hoạch nâng lên đạt cấp 4E theo tiêu chuẩn ICAO và sân bay quân sự cấp II, đảm bảo phục vụ 24/24 giờ bay, tiếp nhận máy bay B777 hoặc tương đương (giai đoạn 2). Công suất cảng khoảng 5 triệu hành khách/năm và 400.000 – 500.000 tấn hàng hoá/năm.
- **Quy hoạch diện tích đất:** tổng diện tích đất là 303 ha, trong đó diện tích đất do hàng không dân dụng quản lý 35 ha, diện tích đất dùng chung với quân sự 93 ha.

2) Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc

Ưu tiên phát triển cảng hàng không quốc tế Phú Quốc tại Dương Tơ trở thành cảng hàng không của trung tâm du lịch và giao thương của Vùng và quốc gia. Sân bay quốc tế Phú Quốc sẽ vừa là sân bay dân dụng, vừa là sân bay quân sự với quy mô như sau:

- **Tại vị trí Dương Đông:** đảm bảo phục vụ các loại máy bay ATR72/F70 hoặc tương đương. Công suất cảng 300.000 hành khách/năm và 2.000 tấn hàng hóa/năm. Cảng hàng không tại Dương Đông sẽ dừng khai thác khi CHK Phú Quốc mới được xây dựng tại Dương Tơ.
- **Tại vị trí Dương Tơ:** xây dựng CHK đạt cấp 4E theo tiêu chuẩn ICAO, đảm bảo phục vụ các loại máy bay B747 hoặc tương đương; công suất cảng 6 triệu hành khách/năm và 300.000 tấn hàng hóa/năm.
- **Quy hoạch diện tích đất tại vị trí Dương Tơ:** tổng diện tích đất 800 ha, trong đó diện tích đất do HKĐ quản lý là 475 ha, diện tích đất dùng chung với quân sự là 325 ha.

3) Cảng hàng không Cà Mau

Cảng hàng không Cà Mau là CHK nội địa, phục vụ cho hoạt động bay nội vùng, và vừa được dùng cho bay dân dụng và dùng cho các hoạt động bay quân sự.

- **Quy mô:** mở rộng, nâng cấp đạt cấp 3C theo tiêu chuẩn ICAO và sân bay quân sự cấp II, đảm bảo phục vụ các loại máy bay ATR72/F70 hoặc tương đương. Công suất cảng 300.000 hành khách/ năm và 1.000 tấn hàng hóa/năm.
- **Quy hoạch diện tích đất:** tổng diện tích đất 185 ha, trong đó diện tích đất do HKDD quản lý là 49 ha, diện tích đất dùng chung với quân sự là 126 ha và diện tích đất do quân sự quản lý là 10 ha.

4) Cảng hàng không Rạch Giá

Cảng hàng không Rạch Giá là CHK nội địa phục vụ cho hoạt động bay nội vùng; CHK vừa sử dụng cho bay dân dụng và sử dụng cho hoạt động bay quân sự.

- **Quy mô:** mở rộng, nâng cấp đạt cấp 4C theo tiêu chuẩn ICAO và sân bay quân sự cấp II, đảm bảo phục vụ các loại máy bay ATR72/F70 hoặc tương

đương. Công suất cảng 300.000 hành khách /năm và 2.000 tấn hàng hóa/năm.

- **Quy hoạch diện tích đất:** tổng diện tích đất 200 ha, trong đó diện tích đất do HKDD quản lý là 15,2 ha, diện tích đất dùng chung với quân sự là 166,8 ha và diện tích đất do quân sự quản lý là 18 ha.

5) Các sân bay

Sân bay An Giang:

Nghiên cứu, xây dựng vào thời điểm thích hợp, đạt cấp 3C theo tiêu chuẩn ICAO và sân bay cấp III đối với hoạt động quân sự. Là sân bay nội địa, dùng cho mục đích bay taxi, bay hàng không chung, bay phục vụ công tác tìm kiếm cứu nạn, phát triển bay khai thác thường lệ khi có thị trường và là sân bay dùng chung trong lĩnh vực dân dụng và quân sự.

Sân bay Năm Căn:

Duy trì hoạt động của sân bay Năm Căn phục vụ nhu cầu vận tải taxi và an ninh quốc phòng.

4.3.6. Điểm trung chuyển hàng hóa, hành khách và cảng cạn

a) Điểm trung chuyển hàng hóa, hành khách

Bố trí một số điểm trung chuyển hàng hóa và hành khách trên các hành lang vận tải chính, gần các đầu mối giao thông như Cần Thơ, Long Xuyên, Rạch Sỏi, Cà Mau để hỗ trợ các tuyến vận tải trong việc thu gom hàng hóa và hành khách.

b) Cảng cạn ICD

Bố trí từ 1 đến 2 cảng cạn-ICD để hỗ trợ thủ tục xuất nhập khẩu hàng hóa theo như quy hoạch cảng cạn đã được Bộ GTVT trình Chính Phủ, dự kiến tại Cần Thơ và An Giang. Các vị trí cụ thể nên phối hợp với các điểm trung chuyển hàng hóa.

4.4. Định hướng phát triển giao thông đô thị trong vùng

c) Phát triển giao thông đô thị khu vực Tp. Cần Thơ

Giao thông đô thị Cần Thơ phải được quy hoạch riêng phù hợp với quy hoạch xây dựng chung. Một số định hướng về giao thông đô thị của TP Cần Thơ như sau:

- Tập trung xây dựng và hoàn thiện các trục vành đai, hướng tâm, nâng cấp các tuyến đường ở trung tâm quận, huyện đúng tiêu chuẩn đường đô thị, mở mới các tuyến đường đô thị. Mật độ đường ô tô toàn thành phố đạt 2 - 2,5 km/km².
- Về vận tải cần hướng tới là giao thông công cộng với các phương thức hiệu quả gồm xe buýt, xe buýt nhanh, sao cho đến năm 2020 đạt tỷ lệ từ 35%-45% nhu cầu đi lại.
- Các tuyến giao thông trục chính (tuyến buýt nhanh, trục đường đô thị liên quận) phải được quy hoạch với quy mô đủ lớn cho tương lai.
- Giao thông tĩnh phải được chú trọng dành quỹ đất ngay trong giai đoạn này.

d) Phát triển giao thông đô thị khác trong vùng

Các đô thị khác trong vùng gồm Tp Long Xuyên, Tp Cà Mau, Tp. Rạch Giá, thị xã Hà Tiên, Dương Đông-Phú Quốc, thị xã Châu Đốc, TX Tân Châu và các thị trấn.

- Các đô thị là trung tâm kinh tế của tỉnh như TP Long Xuyên, TP Cà Mau, Tp Rạch Giá, TX Châu Đốc, TX Hà Tiên, đảo Phú Quốc cần được ưu tiên quy hoạch chi tiết với quy mô sẽ là những đô thị chính của vùng. Cần xây dựng hoàn chỉnh các tuyến vành đai đô thị, xây dựng kết cấu hạ tầng đường bộ phù hợp phân bố dân cư và nhu cầu phát triển vận tải khách công cộng.
- Các đô thị còn lại có quy mô nhỏ hơn cũng được xây dựng các tuyến tránh cho các quốc lộ đi qua, phát triển vận tải khách công cộng kết hợp với xe khách liên tỉnh.

4.5. Định hướng quy hoạch giao thông nông thôn

- Đảm bảo 100% các xã có đường ô tô đến trung tâm xã và 100% mặt đường được cứng hóa. Dành nguồn vốn cho duy tu, bảo trì để đi được cả hai mùa, xóa bỏ và không để phát sinh cầu khỉ.
- Phát triển giao thông nông thôn trên cơ sở phối hợp tốt giao thông thủy bộ. Xây dựng các tuyến đường bộ hoàn chỉnh trên các tuyến chính yếu kết hợp các tuyến đường thủy xương cá.
- Xây dựng bến khách trung tâm tại trung tâm các huyện và các bến khách nhỏ trên các tuyến sông kênh lớn khác.

4.6. Quy hoạch về bảo trì kết cấu hạ tầng và an toàn giao thông

a) Bảo trì KCHT giao thông

❖ Bảo trì KCHT giao thông đường bộ

Từng bước nâng mức chi cho bảo trì quốc lộ, đường tỉnh, tiến tới đảm bảo có nguồn chi thường xuyên cho bảo trì đường huyện, đường xã. Đảm bảo 100% công trình cầu, cống được bảo trì.

❖ Bảo trì KCHT giao thông ĐTNĐ

Bổ trí nguồn bảo trì cho các tuyến đường thủy nội địa chính do cấp tỉnh quản lý trở lên.

b) Về An toàn giao thông

- Phấn đấu hàng năm giảm 5 - 7% số người chết do tai nạn giao thông.
- Kien toàn tổ chức quản lý tại các địa phương, nâng cao công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục kết hợp với tăng cường công tác cưỡng chế thi hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông đến cộng đồng. Nâng cao chất lượng đào

tao, sát hạch và quản lý người điều khiển, chất lượng kiểm định phương tiện cơ giới đường bộ, đường thủy.

- Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đồng thời với bảo đảm hành lang an toàn, các công trình phải được thẩm định về an toàn giao thông; việc kết nối với các quốc lộ phải theo quy định để bảo đảm an toàn giao thông.

- Đầu tư hệ thống giám sát an toàn giao thông và trung tâm điều hành giám sát, tổ chức giao thông tại các đô thị đạt tiêu chuẩn hiện đại.

4.7. Tổng hợp nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng toàn Vùng KTTĐ ĐBSCL

❖ Tổng hợp nhu cầu vốn đầu tư

Bảng 4.7.1: Tổng hợp nhu cầu vốn đầu tư Vùng KTTĐ ĐBSCL đến năm 2020

(Đơn vị: tỷ đồng)

TT	Chuyên ngành	2011-2015	2016-2020	Tổng hợp giai đoạn 2011-2020
1	Đường bộ	57,132	53,001	110,133
	<i>Chiếm tỷ lệ</i>	<i>80.62%</i>	<i>63.33%</i>	<i>71.26%</i>
2	Đường biển	6,515	7,925	14,440
	<i>Chiếm tỷ lệ</i>	<i>9.19%</i>	<i>9.47%</i>	<i>9.34%</i>
3	Hàng không	3,355	4,550	7,905
	<i>Chiếm tỷ lệ</i>	<i>4.73%</i>	<i>5.44%</i>	<i>5.11%</i>
4	Đường sắt	50	14,000	14,050
	<i>Chiếm tỷ lệ</i>	<i>0.07%</i>	<i>16.73%</i>	<i>9.09%</i>
5	Đường thủy nội địa	3,814	4,219	8,033
	<i>Chiếm tỷ lệ</i>	<i>5.38%</i>	<i>5.04%</i>	<i>5.20%</i>
	Tổng cộng	70,866	83,695	154,561

Tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển các công trình kết cấu hạ tầng giao thông chủ yếu của Vùng giai đoạn đến năm 2020 khoảng 154.561 tỷ đồng (đường bộ chiếm 71,26%, đường sắt 9,09%, đường biển 9,34%, đường thủy nội địa 5,2% và cảng hàng không 5,11%).

Tổng nhu cầu vốn đầu tư cho giai đoạn 2011-2015 là 70.866 tỷ đồng, trong đó vốn dành cho các dự án ưu tiên đầu tư giai đoạn này là 39.559 tỷ đồng, trong đó: đường bộ 25.849 tỷ đồng, cảng biển 7.765 tỷ đồng, cảng hàng không 3.155 tỷ đồng, đường thủy nội địa 2.790 tỷ đồng.

❖ Danh sách các dự án ưu tiên giai đoạn 2011 - 2020

Các công trình ưu tiên đầu tư giai đoạn 2011 – 2015 là các công trình giải quyết mục tiêu kết nối đồng bộ mạng lưới hạ tầng giao thông, tạo động lực phát triển vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long:

a) Đường bộ

Hoàn thành đầu tư xây dựng và cải tạo, nâng cấp một số quốc lộ, cầu lớn đi qua Vùng nhằm tăng tính kết nối đồng bộ mạng lưới như: nâng cấp quốc lộ 91 đoạn Cần Thơ – Lộ Tẻ dài 52km; quốc lộ 61 đoạn Cái Tư-Gò Quao dài 14,2km; một số đoạn còn lại của quốc lộ 63 từ km21-km110; xây dựng mới một số đoạn của tuyến N1: đoạn Hồng Ngự - Châu Đốc dài 19km, đoạn Châu Đốc-Tịnh Biên dài 25,5km; cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ; dự án kết nối đồng bằng sông Cửu Long; hoàn thành dự án đường hành lang ven biển phía Nam (cửa khẩu Xà Xía, Kiên Giang – quốc lộ 1, thành phố Cà Mau); đường Lộ Tẻ - Rạch Sỏi; đầu tư xây dựng một số cầu lớn: Năm Căn, Long Bình, Vàm Cống.

Đầu tư xây dựng và cải tạo, nâng cấp các tuyến liên kết nội vùng: Tuyến Long Xuyên (An Giang) – Tri Tôn – Vàm Rầy (Kiên Giang); Tuyến N1 – Tri Tôn – Núi Sập – Cờ Đỏ - Một Ngàn – QL1; Tuyến Hà Tiên – Vị Thanh; Tuyến Khánh Bình (An Giang) – Chợ Mới – Lấp Vò (Đồng Tháp); Gánh Hào (Bạc Liêu) – Đầm Dơi – Năm Căn – Đất Mũi (Cà Mau); Tuyến An Minh (Cà Mau) – U Minh – Trần Văn Thời – Năm Căn (Cà Mau).

b) Cảng biển

Đầu tư nạo vét một số luồng lạch tuyến sông Cửa Lớn qua cửa Bò Đề, tuyến sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bó.

Tập trung đầu tư xây dựng, nâng cấp một số cảng biển: Dương Đông (Kiên Giang); sông Ông Đốc (Cà Mau); Cần Thơ; An Thới (Phước Quốc – Kiên Giang); nâng cấp cảng Mỹ Thới (An Giang).

c) Đường thủy nội địa

Đầu tư xây dựng, nâng cấp, cải tạo và nạo vét luồng lạch một số tuyến vận tải thủy chính yếu như: tuyến Rạch Giá – Cà Mau (Sông Ông Đốc); tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp; tuyến TP. Hồ Chí Minh – Cà Mau (tuyến duyên hải); tuyến TP. Hồ Chí Minh – Kiên Lương (qua kênh Tháp Mười số 1); tuyến Mộc Hóa – Hà Tiên.

Tập trung đầu tư, xây dựng mới, nâng cấp mở rộng các cảng thủy nội địa chính trong vùng: cảng Tắc Cậu (Kiên Giang), Ông Đốc (Cà Mau), Tân Châu (An Giang), Bình Long (An Giang).

d) Cảng hàng không

- Hoàn thành nâng cấp, cải tạo một số cảng hàng không: CHK quốc tế Phú Quốc (vị trí Dương Tơ); CHK Cà Mau, CHK Rạch Giá.

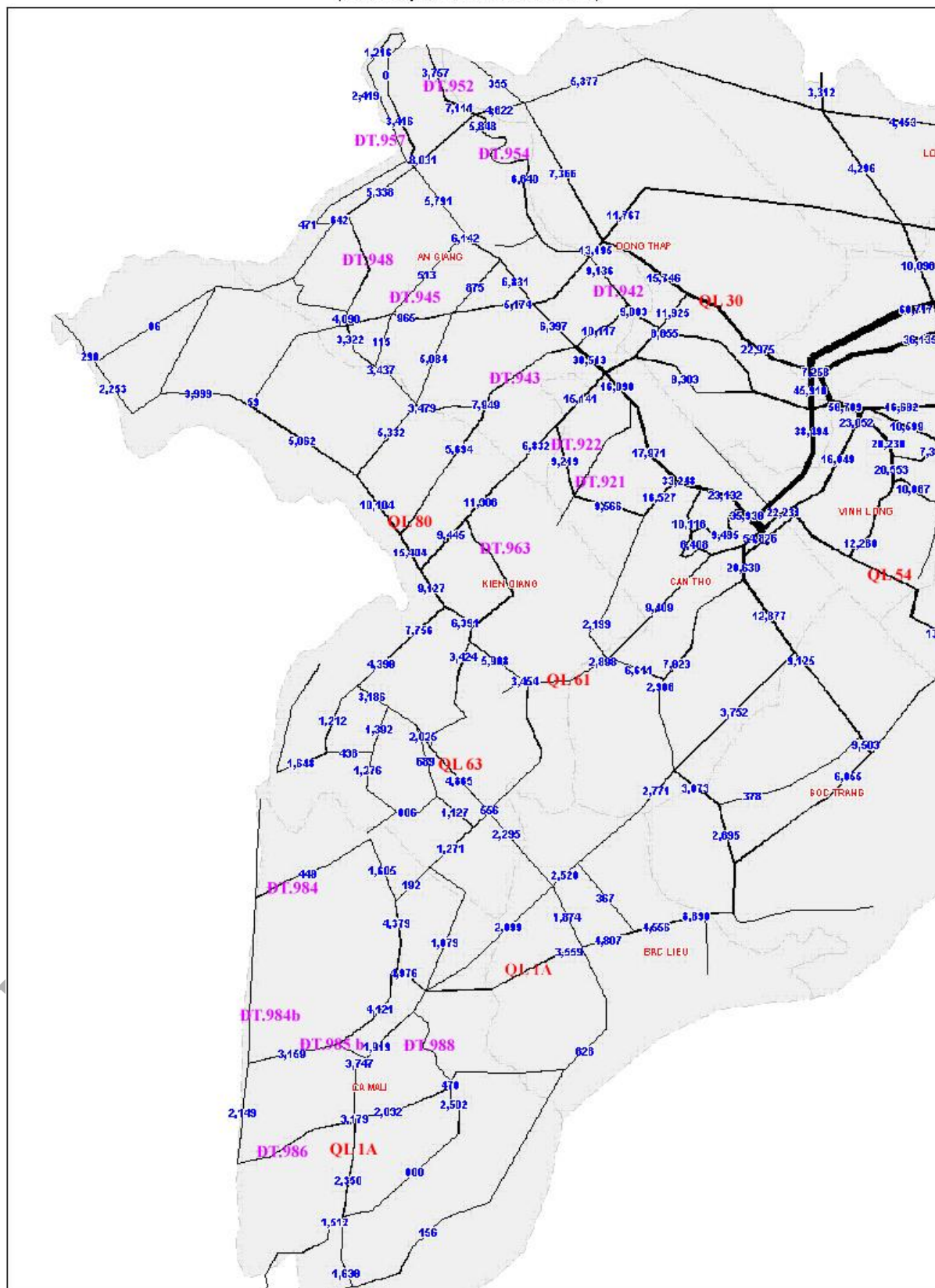
4.8. Dự kiến quỹ đất cho phát triển GTVT

Căn cứ vào việc lập quy hoạch cho các ngành GTVT của Vùng KTTĐ đồng bằng sông Cửu Long để xác định ra nhu cầu quỹ đất cho khu vực đối với từng chuyên ngành: đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển và đường hàng không, dự kiến quỹ đất đã bao gồm cả hành lang đảm bảo an toàn giao thông.

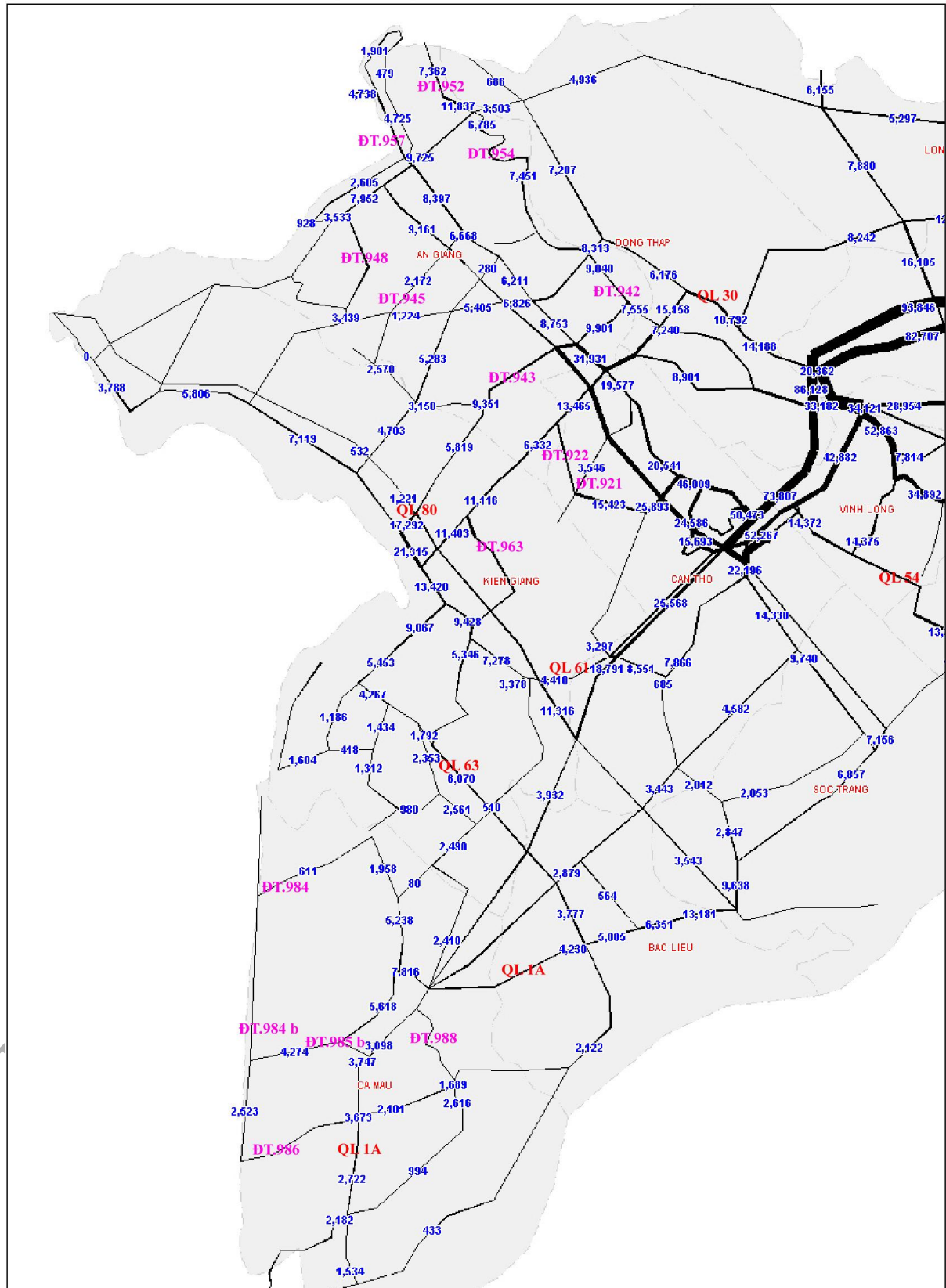
Dự kiến nhu cầu quỹ đất cho phát triển kết cấu hạ tầng GTVT vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 khoảng 696,64 km² (không tính đến giao thông đô thị và giao thông địa phương) chiếm 4,21% so với diện tích toàn của Vùng tăng so với hiện tại là 0,89%.

a) Dự báo lưu lượng trên các tuyến đường bộ

DỰ BÁO MẬT ĐỘ GIAO THÔNG KHU VỰC KTTĐ ĐBSCL NĂM 2020
(ĐƠN VỊ : PCU/NGÀY ĐÊM)

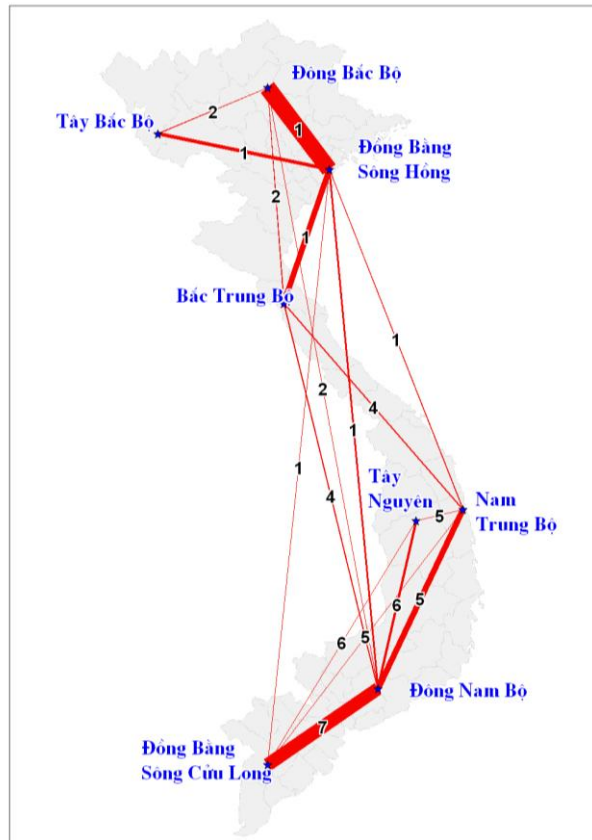


**DỰ BÁO MẬT ĐỘ GIAO THÔNG KHU VỰC KTTĐ ĐBSCL NĂM 2030
(ĐƠN VỊ : PCU/NGÀY ĐÊM)**

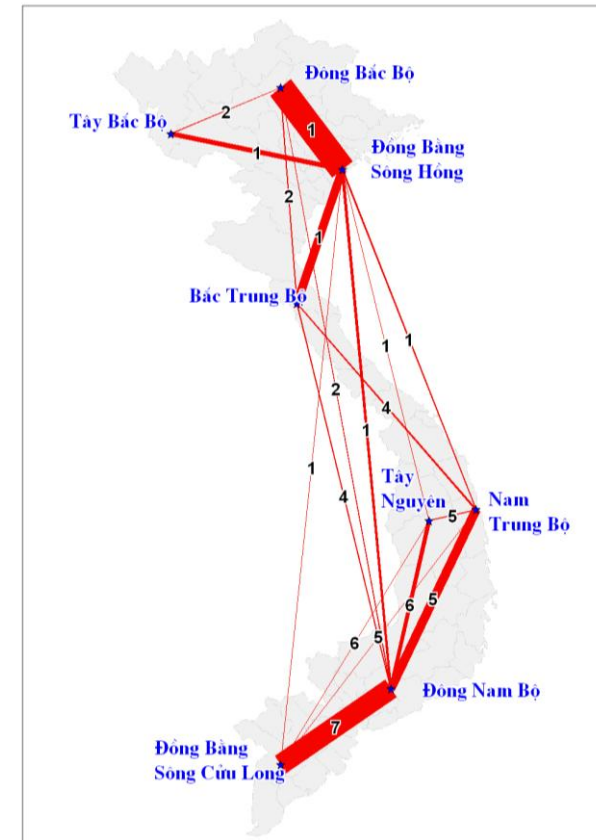


Sơ đồ luồng hàng đường bộ giữa các vùng năm 2020, 2030

SƠ ĐỒ LUỒNG HÀNG GIỮA CÁC VÙNG NĂM 2020 (1000 TẤN / NGÀY)



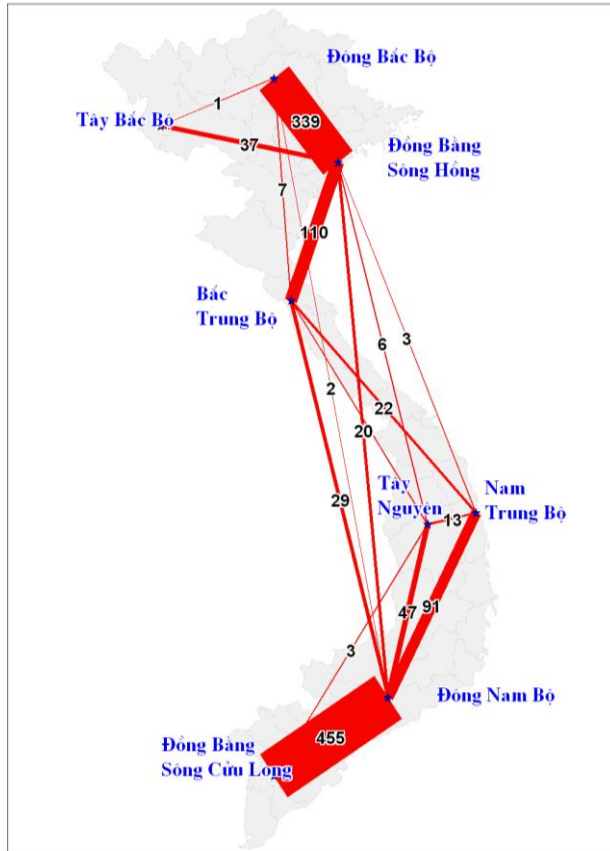
SƠ ĐỒ LUỒNG HÀNG GIỮA CÁC VÙNG NĂM 2030 (1000 TẤN / NGÀY)



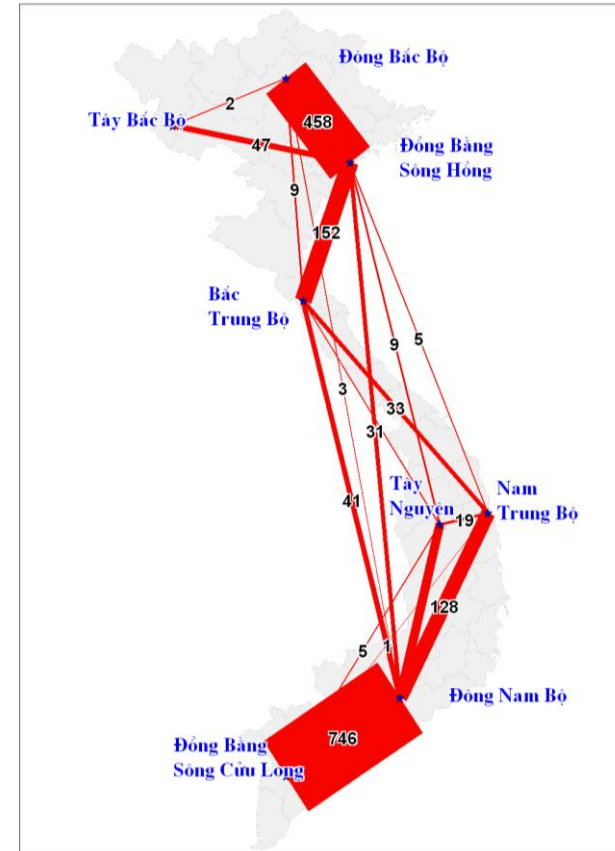
Nguồn : Quyết định số 1327/QĐ-TTg ngày 24/8/2009) - Kết hợp với phân tích, tính toán của TDSI.

Sơ đồ luồng khách đường bộ giữa các vùng năm 2020, 2030

SƠ ĐỒ LUỒNG KHÁCH GIỮA CÁC VÙNG NĂM 2020 (10.000 LƯỢT/NGÀY)

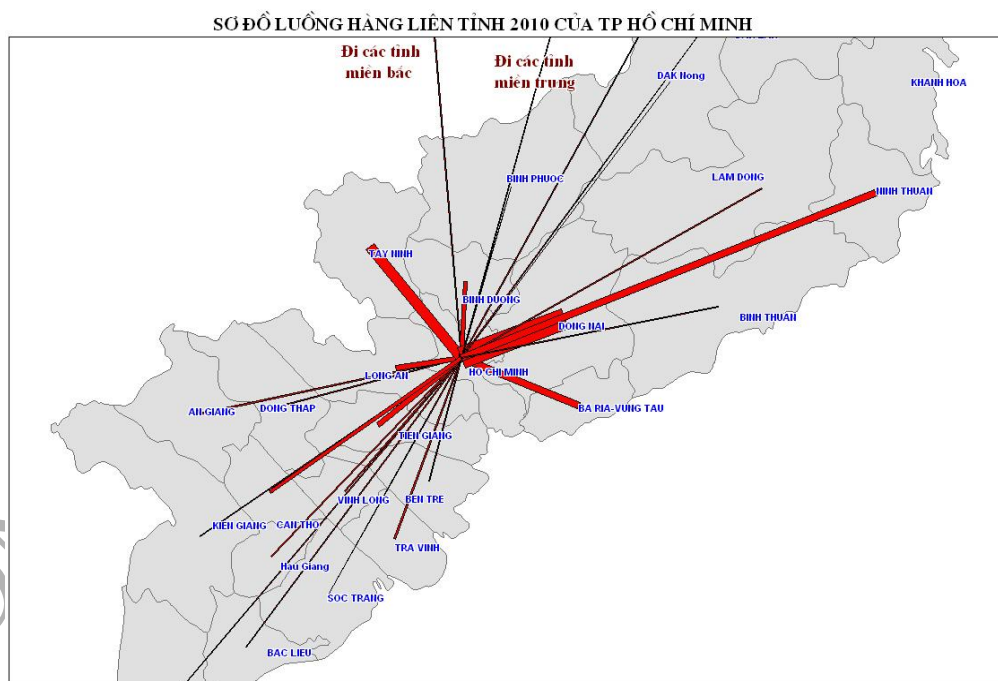
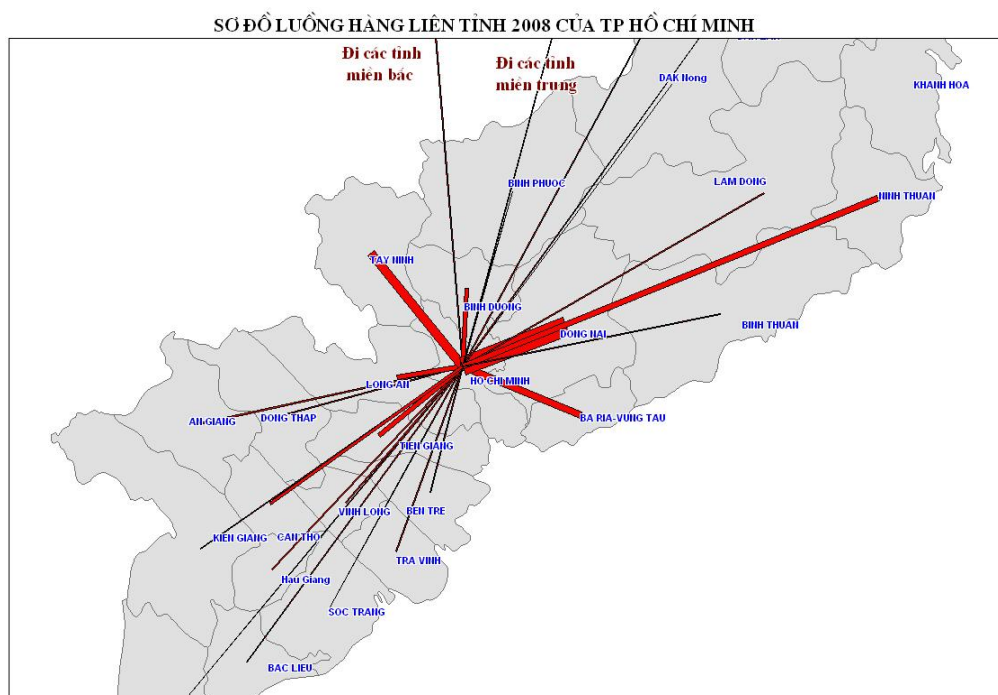


SƠ ĐỒ LUỒNG KHÁCH GIỮA CÁC VÙNG NĂM 2030 (10.000 LƯỢT/NGÀY)



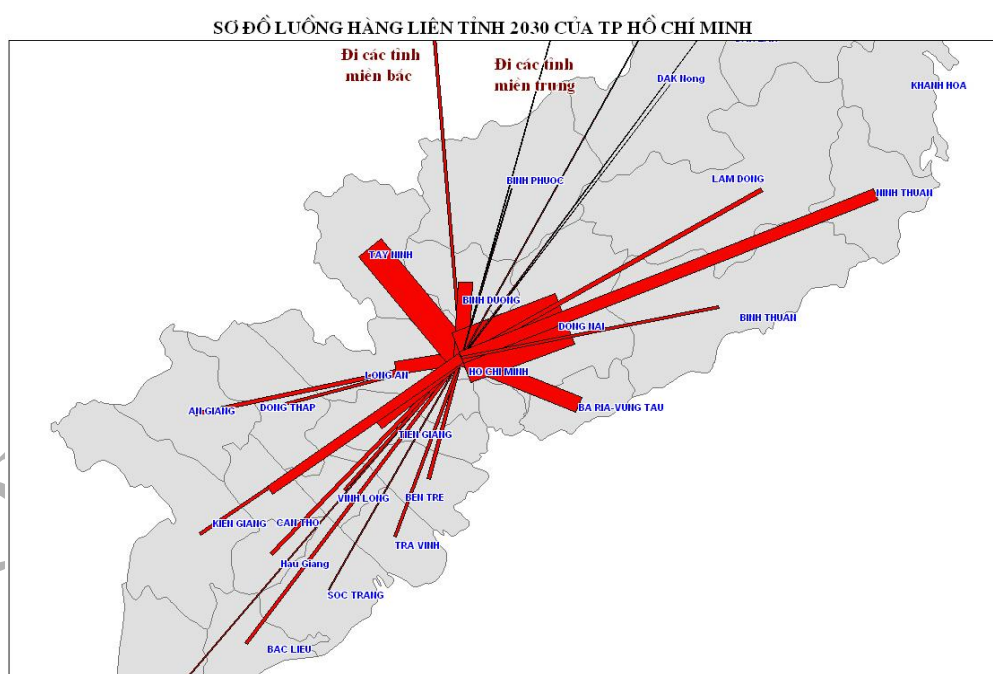
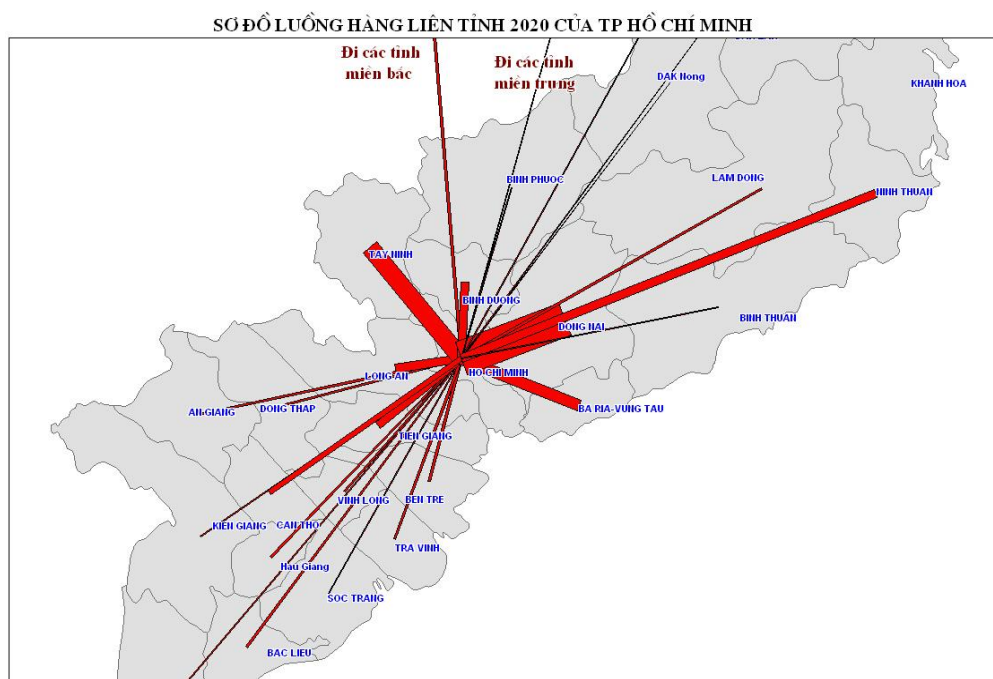
Nguồn Quyết định số 1327/QĐ-TTg ngày 24/8/2009) - Kết hợp với phân tích, tính toán của TDSI.

Phân bổ luồng hàng liên tỉnh đi đến TP. Hồ Chí Minh 2008, 2010.



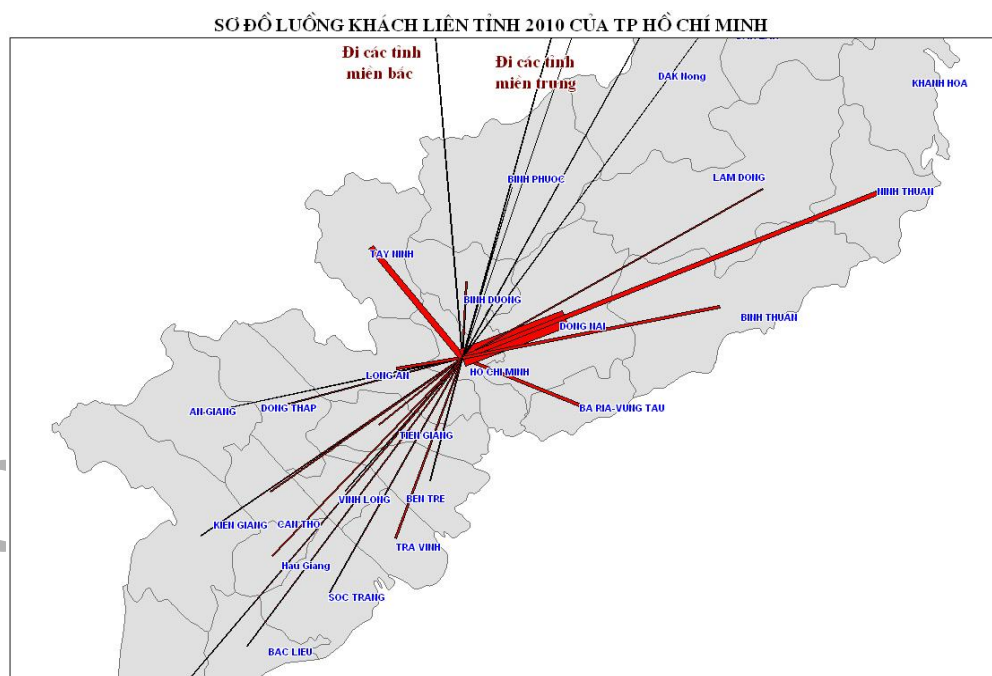
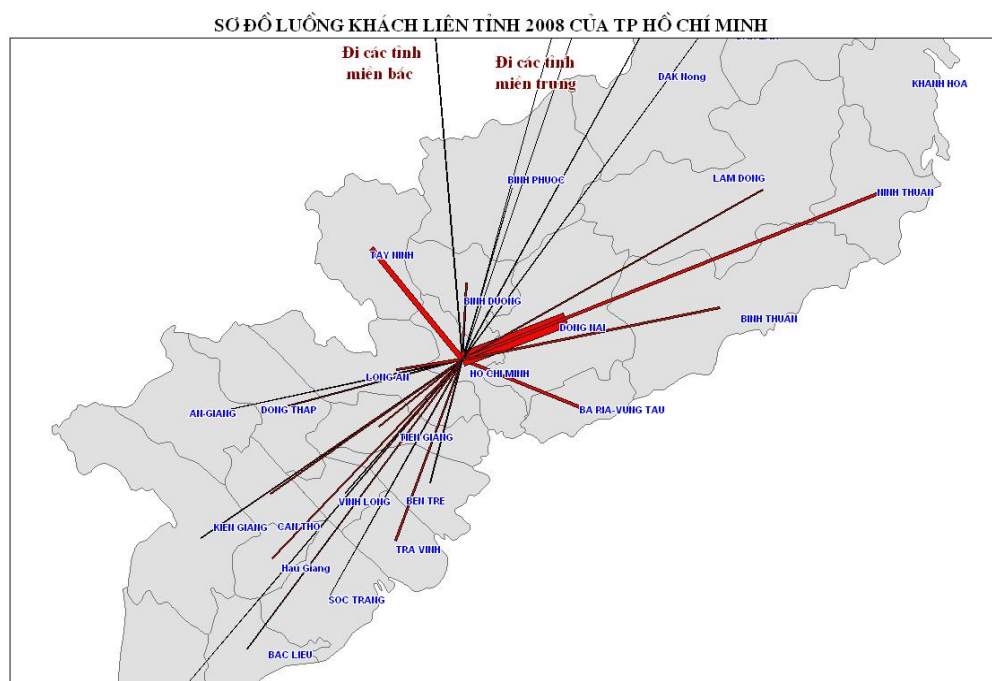
Nguồn Quyết định số 1327/QĐ-TTg ngày 24/8/2009) - Kết hợp với phân tích, tính toán của TDSI.

Phân bổ luồng hàng liên tỉnh đi đến TP. Hồ Chí Minh 2020, 2030.



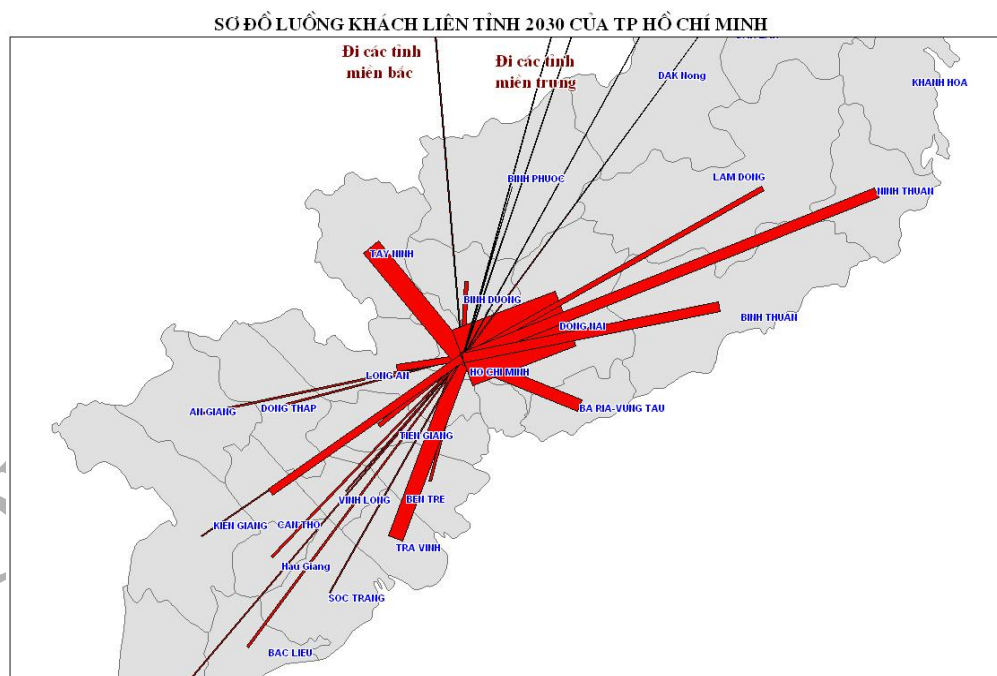
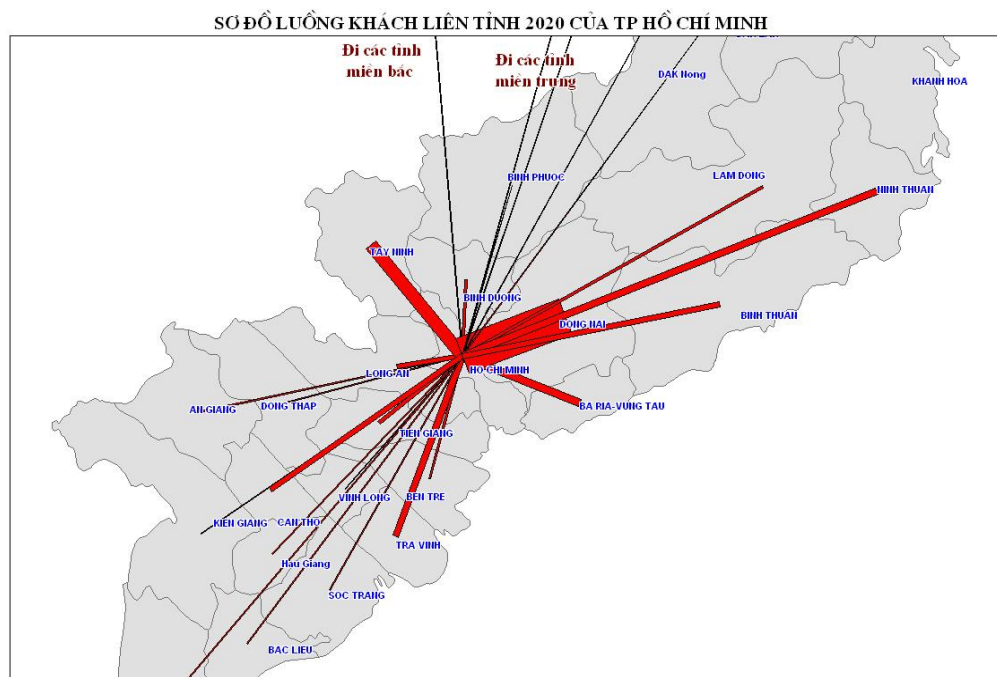
Nguồn Quyết định số 1327/QĐ-TTg ngày 24/8/2009) - Kết hợp với phân tích, tính toán của TDSI.

Phân bổ luồng khách liên tỉnh đi đến TP. Hồ Chí Minh 2008, 2010



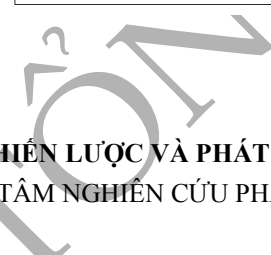
Nguồn Quyết định số 1327/QĐ-TTg ngày 24/8/2009) - Kết hợp với phân tích, tính toán của TDSI.

Phân bổ luồng khách liên tỉnh đi đến TP. Hồ Chí Minh 2020, 2030.



Nguồn Quyết định số 1327/QĐ-TTg ngày 24/8/2009) - Kết hợp với phân tích, tính toán của TDSI.

ng năm 2020



TỔNG CỤC ĐƯỜNG BỘ VN

PHẦN V

ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG CHIẾN LƯỢC (DMC)

TỔNG CỤC ĐƯỜNG BỘ VN

PHẦN V

ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG CHIẾN LƯỢC (DMC)

5.1. Hiện trạng môi trường tự nhiên Vùng KTTĐ Đồng bằng sông Cửu Long

- Xu hướng ô nhiễm môi trường không khí và ô nhiễm ồn do hoạt động giao thông vận tải gia tăng rõ rệt

Tất cả các điểm quan trắc ở 4 tỉnh, thành phố đều bị ô nhiễm bụi nhất là ở dọc các đường giao thông, xung quanh khu công nghiệp, các điểm dân cư. Tại khu vực đô thị Cần Thơ, Long Xuyên, Cà Mau, Rạch Giá, số liệu quan trắc về chất lượng môi trường không khí và độ ồn đều cao hơn tiêu chuẩn cho phép rất nhiều lần.

- Xu hướng gia tăng ô nhiễm môi trường tại các cảng trong VKTTĐ, môi trường nước cũng có nguy cơ bị ô nhiễm cao

Nhiều cảng kênh, sông, biển do mật độ tàu thuyền ra vào lớn, nên nước đã xuất hiện các váng dầu mỡ và có dấu hiệu ô nhiễm kim loại nặng. Ngoài ra, nếu ước tính rằng hàng hóa bị rơi vãi trong quá trình xếp dỡ tại các bến cảng là khoảng 1‰ thì một lượng lớn các loại hóa chất, vật liệu đã bị rơi vãi và gây ô nhiễm môi trường nước tại các bến cảng. Theo số liệu khảo sát cho thấy nước ở hầu hết các cảng sông, biển ở ĐBSCL đều bị ô nhiễm dầu, hàm lượng dầu vượt qua tiêu chuẩn cho phép đối với nước sông, kênh và biển ven bờ và cho mọi mục đích sử dụng.

- Môi trường đất trong các khu vực cảng kênh, sông, biển đều có dấu hiệu ô nhiễm kim loại nặng

Đặc biệt là cụm cảng số VI và các bến, cảng sông chính tại vùng ĐBSCL. Tại các cảng này đều bị ô nhiễm phổ biến bởi đồng, kẽm, thủy ngân và Cadimi. Theo kết quả quan trắc cho thấy hàm lượng kim loại nặng trong đất tại hầu hết cảng biển có xu hướng tăng dần theo thời gian. Hàm lượng dầu trong đất cũng khá cao tại các bến cảng, theo kết quả quan trắc năm 2000, hàm lượng dầu trung bình trong đất tại các cảng miền Bắc là 0,234 mg/g, các cảng miền Trung là 0,127 mg/g và các cảng miền Nam là 0,086 mg/g. Hàm lượng dầu trong đất cao chủ yếu có liên quan đến dầu rò rỉ từ các bến chứa, trong quá trình xếp dỡ và từ hoạt động của các tàu ra vào cảng.

- Chất thải rắn và chất thải nguy hại

Theo thống kê của Cục Hàng Hải thì rác từ hoạt động khai thác bến, cảng tại một số bến, cảng trọng điểm khu vực ĐBSCL khoảng 5.734 tấn/năm; Ngoài ra

chất thải rắn còn phát sinh trong tại các bến bãi đường bộ. Tuy nhiên, chưa có số liệu thống kê cụ thể tại các bến bãi này.

5.2. Dự báo tác động môi trường khi thực hiện quy hoạch

Quy hoạch phát triển GTVT Vùng KTTĐ Đồng bằng sông Cửu Long là quy hoạch được thực hiện trong một không gian rộng lớn, một khoảng thời gian dài. Bên cạnh đó, đây là quy hoạch đan xen và đầy đủ các phương thức vận tải khác nhau trong cùng một khu vực. Vì vậy, quy hoạch sẽ gây nhiều tác động khác nhau đến điều kiện tự nhiên, chất lượng môi trường, điều kiện kinh tế xã hội trong khu vực thực hiện quy hoạch.

Giải phóng mặt bằng, tái định cư và các vấn đề xã hội khác nhau: Hầu hết các dự án phát triển giao thông vận tải các chuyên ngành đường bộ, đường sắt, đường hàng không, đường thủy nội địa, đường biển, đều đòi hỏi phải thu hồi diện tích đất và di dời các hộ gia đình. Do vậy, các phương án quy hoạch cần tính đến giảm thiểu số lượng người tái định cư và thu hồi diện tích đất tối đa, đặc biệt đối với các tỉnh có mật độ dân số cao như Cần Thơ (849 người/Km²), An Giang (608 người/Km²). (Nguồn: Tổng Cục Thống kê, 2009).

- Tài nguyên thiên nhiên và đa dạng sinh học

Vùng KTTĐ Đồng bằng sông Cửu Long có một hệ thống sông rạch chằng chịt, những vườn cây ăn trái quy mô lớn tập trung, các khu bảo tồn thiên nhiên quốc gia quý và hiếm như sân chim, vườn chim, các rừng ngập mặn... có đảo Phú Quốc với nhiều bãi biển đẹp bao quanh những cánh rừng nguyên sinh, có thể phát triển thành trung tâm du lịch và giao thương tầm cỡ khu vực và quốc tế. Việc thực hiện các đề xuất quy hoạch cần lưu ý nhằm tránh những tác động đến các hệ sinh thái nhạy cảm này làm giảm những nguy cơ về mất đa dạng sinh học.

Quy hoạch phát triển đường bộ, đường sắt và hàng không: khi xây dựng đường cao tốc Cần Thơ – Bạc Liêu - Cà Mau, Sóc Trăng – Cần Thơ – Châu Đốc, Hà Tiên – Rạch Giá – Cà Mau và xây dựng tuyến đường sắt Cần Thơ – Cà Mau cần phải lưu ý bảo vệ các khu di tích lịch sử văn hóa và khu bảo tồn thiên nhiên.

Quy hoạch phát triển bến, cảng và luồng tàu, thuyền vào bến, cảng: cần lưu ý đến sự cố tràn dầu, hay quá trình nạo vét luồng vào cảng cần được xem xét một cách cẩn thận khi thực hiện và những vấn đề bảo vệ môi trường kênh, sông, biển là thực sự cần thiết đối với Vùng KTTĐ ĐBSCL.

- Chất lượng môi trường không khí và phát thải khí nhà kính

Đến năm 2020 và 2030 vận tải đường bộ vẫn chiếm ưu thế so với các chuyên ngành khác, lần lượt đảm nhận vận tải hành khách là 90% và 78%. Do vậy, những tác động do ô nhiễm môi trường không khí trong tương lai tại mạng cao

tốc, quốc lộ, tỉnh lộ và giao thông đô thị và rất lớn. Do vậy, cần kết hợp phát triển các phương thức vận tải tiết kiệm năng lượng như cải thiện vận tải đường sắt, đường thủy, như đã đề xuất trong quy hoạch sẽ tối ưu hóa và hạn chế tỷ lệ gia tăng các chất ô nhiễm không khí và khí thải nhà kính.

- *Ngập lụt*

Đồng bằng sông Cửu Long là một trong hai khu vực đất thấp dễ bị ngập lụt ở Việt Nam do vậy, việc quy hoạch các tuyến đường bộ và đường sắt cần phải hài hòa với hệ thống thoát nước mặt để đảm bảo kết cấu hạ tầng không bị ảnh hưởng. Các tuyến dễ bị ngập lụt trong Vùng KTTĐ là QL 91, QL1 (đoạn Cần Thơ – Cà Mau), QL 63, QL 80, đường N1, đường hành lang ven biển và các tuyến cao tốc trong quy hoạch.

- *Tác động do thay đổi khí hậu và gia tăng mực nước biển*

Dasgupta et al. (2007), trong một nghiên cứu đánh giá ảnh hưởng của mực nước biển dâng ở 84 nước đang phát triển ven biển, Việt Nam là một trong năm quốc gia bị ảnh hưởng nhiều nhất. Nước biển dâng thêm 1m sẽ ảnh hưởng đến 11% dân số của Việt Nam (dân số 2007), 16% diện tích đất tự nhiên, và 7% diện tích nông nghiệp. Tương tự như vậy, Cruz et al. (2007) dự tính 5.000 Km² của đồng bằng Sông Cửu Long sẽ bị ảnh hưởng bởi nước biển dâng. Theo kịch bản biến đổi khí hậu do Bộ Tài nguyên và môi trường công bố, Vùng ĐBSCL là một trong những vùng chịu ảnh hưởng nhiều nhất, với mực nước dâng trung bình khoảng 3 mm/năm. Dự báo tính đến cuối thế kỷ 21, mực nước biển có thể dâng thêm 75 cm so với thời kỳ 1980-1999.

Nước biển dâng ngoài tác động rất lớn đến phần diện tích dân cư, đất nông nghiệp còn tác động làm ngập các tuyến giao thông đường bộ, đường sắt, sân bay có cốt cao độ không đủ cao. Các tuyến đường bộ là huyết mạch giao thông chủ yếu nếu bị ngập thì sẽ cắt đứt hệ thống giao thông chính trên địa bàn và tiếp tục sẽ là nguyên nhân gây ra các tác động tiêu cực khác đến kinh tế - xã hội trong vùng.

5.3. Các biện pháp giảm thiểu

- *Giảm thiểu ô nhiễm không khí*

Quy hoạch phát triển vận tải đường bộ cần đề xuất các biện pháp giảm thiểu ô nhiễm cho các phương tiện vận tải: Kiểm soát khí thải của phương tiện cơ giới đường bộ, tiến tới lộ trình áp dụng tiêu chuẩn EURO 4. Sử dụng nguyên liệu thay thế bao gồm khí ga tự nhiên CNG, nhiên liệu hóa lỏng LPG, nhiên liệu sinh học và điện.

Quy hoạch phát triển vận tải đường sắt cần xem xét kỹ vấn đề điện khí hóa ngành đường sắt nhằm thúc đẩy sử dụng năng lượng hiệu quả và giảm ô nhiễm không khí cục bộ.

- Giảm thiểu ô nhiễm tiếng ồn

Lồng ghép quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng đường bộ với quy hoạch sử dụng đất đô thị để các dự án quy hoạch sử dụng đất có xem xét đến các yếu tố giảm ồn. Xây dựng các tuyến đường tránh, đường vành đai. Thiết lập các hành lang hai bên đường. Ngoài ra, trong quy hoạch phát triển vận tải, cần lưu ý giảm tiếng ồn từ giao thông đường bộ, đường thủy nội địa tại nguồn. Chính phủ nên siết chặt các tiêu chuẩn cho phép, phạt những xe, tàu thuyền thay đổi bất hợp pháp như thay đổi bộ giảm thanh, khuyến khích nghiên cứu và phát triển công nghệ giảm tiếng ồn tốt hơn, áp dụng các tiêu chuẩn chặt hơn cho các phương tiện mới và khuyến khích bán và sử dụng các phương tiện tạo ra tiếng ồn thấp như là xe ô tô điện đối với đường bộ và đường thủy nội địa cần nghiên cứu những động cơ thân thiện với môi trường và giảm bớt tiếng ồn và khí thải.

- Chiếm dụng tài nguyên đất và giảm thiểu tác động đến môi trường đất

Lựa chọn các phương án quy hoạch cơ sở hạ tầng đường bộ, đường sắt sao cho giảm thiểu tối đa sử dụng đất nông nghiệp; Xây dựng bản đồ thổ nhưỡng của vùng quy hoạch tránh các tuyến đường chạy cảm dễ lún sụt, vùng đất dễ bị sạt lở.

Đối với quy hoạch phát triển bến, cảng cần phải tránh các khu vực đất dễ bị nhiễm phèn, hoặc phải đưa ra các biện pháp giảm thiểu hiện tượng axit hóa môi trường đất và nước. Đặc biệt đối với các quy hoạch nạo vét, khơi thông, nâng cao tải trọng cho các tuyến sông, cảng vùng đất phèn mặn. Bên cạnh đó, cần xây dựng chương trình quan trắc, giám sát sự lan nhiễm phèn vào đất, nước trong quá trình thực hiện quy hoạch. Ngoài ra, cần xây dựng các chương trình kiểm soát, xử lý đối với những khu vực tiếp nhận bùn đáy trong quá trình xây dựng.

- Giảm thiểu chiếm dụng hệ sinh thái

Lựa chọn các phương án quy hoạch sao cho giảm thiểu được những tác động hệ sinh thái. Nếu quy hoạch buộc phải thực hiện trong khu vực có hệ sinh thái nhạy cảm thì phải có những nghiên cứu kỹ về đa dạng sinh học của vùng, sinh cảnh và quần thể sinh vật tại vùng để đề xuất các phương án giảm thiểu phù hợp với từng vùng sinh thái.

- Giảm thiểu chất thải rắn và bảo vệ chất lượng nước

Các kế hoạch quản lý môi trường và giám sát môi trường của báo cáo đánh giá tác động môi trường cho các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng phải được thực hiện một cách nghiêm túc. Quy hoạch các nhà ga, các trạm dừng nghỉ đường bộ, cảng biển và cảng thủy nội địa phải có hệ thống thu gom nước và xử lý nước thải.

- Giảm thiểu tác động đến kinh tế xã hội

Trong quy hoạch tổng thể cần phải tính đến lợi ích và tác động của các nhóm hưởng lợi. Loại bỏ các hành động phát triển có thể tạo nên những xung đột và phân hóa xã hội, xem xét và lồng ghép các chương trình phát triển cộng đồng, hỗ trợ cộng đồng trong quá trình thực hiện quy hoạch...

Cần phải đưa ra các chính sách tái định cư bền vững và phù hợp với từng cộng đồng địa phương, nhằm hạn chế các tác động về văn hóa, tập quán của cộng đồng trong khu vực.

- *Giảm thiểu tác động do biến đổi khí hậu và nước biển dâng*

Những giải pháp nhằm giảm thiểu tác động đến giao thông vận tải do nước biển dâng là xây dựng đê biển chắn sóng và nâng cao cốt cao độ của công trình.

Về quy hoạch, Bộ giao thông vận tải đang phối hợp với Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn điều chỉnh quy hoạch đường ven biển theo hướng kết hợp đê biển.

Quá trình đầu tư xây dựng các công trình giao thông phải xem xét các tác động này để có biện pháp giảm thiểu cụ thể.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

❖ *Kết luận*

Từ khi thành lập vùng kinh tế trọng điểm vùng ĐBSCL (Vùng KTTĐ) đến nay vẫn chưa có một nghiên cứu chuyên ngành về GTVT của vùng, đây là nghiên cứu đầu tiên. Nghiên cứu này đã đưa ra được những đánh giá tình hình thực trạng giao thông Vùng KTTĐ và cũng giải quyết những vấn đề đó là: Quy hoạch và định hướng phát triển phát triển mạng GTVT của vùng trong tương lai, nhằm liên kết các tỉnh trong vùng, giữa các vùng kinh tế với nhau và với nước ngoài qua mạng đường bộ, đường biển, đường sắt và đường sông nhằm phát huy nội lực với lợi thế của là vùng kinh tế lớn nhất trong cả nước và đẩy mạnh phát triển kinh tế của vùng một cách bền vững.

Đề án quy hoạch tổng thể phát triển GTVT vùng kinh tế trọng điểm vùng ĐBSCL đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đặt trọng tâm vào quy hoạch phát triển mạng lưới đường bộ, đường thủy nội địa, các cảng biển và phát triển đô thị Tp. Cần Thơ trên cơ sở những Quyết định phát triển ngành, phát triển kinh tế Vùng và các tài liệu khác có liên quan. Ngoài ra đề án còn xem xét đến phát triển GTVT các địa phương trong phạm vi vùng dựa trên cơ sở các Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT của các địa phương.

Đề án đã đánh giá được thực trạng giao thông của Vùng KTTĐ với những thuận lợi và những khó khăn tồn tại đối với việc phát triển mạng giao thông và định hướng cho phát triển GTVT của vùng cũng như những yêu cầu ưu tiên trong phát triển GTVT của vùng.

❖ *Kiến nghị*

Bộ GTVT trình Chính phủ phê duyệt “Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT vùng kinh tế trọng điểm vùng ĐBSCL đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” để làm cơ sở triển khai các bước tiếp theo.

Trên cơ sở quy hoạch được phê duyệt, kiến nghị cho triển khai lập dự án cho các công trình trọng điểm theo quy hoạch để gọi vốn đầu tư trong nước, nước ngoài, đánh giá tính hợp lý của mỗi công trình, qui mô, thời gian thực hiện, xem

xét năng lực của các đơn vị thi công GTVT để tổ chức xây dựng đạt hiệu quả cao nhất.

TỔNG CỤC ĐƯỜNG BỘ VN

PHẦN VI

CÁC GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU

TỔNG CỤC ĐƯỜNG BỘ VN

PHẦN VI

CÁC GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU

Ngoài các cơ chế, chính sách phát triển GTVT chung của cả nước, cần có một số giải pháp, chính sách đặc thù phù hợp với điều kiện riêng của vùng.

6.1. Các giải pháp, chính sách phát triển vận tải

- Tạo lập môi trường kinh doanh bình đẳng, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải, dịch vụ vận tải; đổi mới phương tiện, công nghệ, trang thiết bị dịch vụ vận tải, ưu tiên phát triển vận tải container, đa phương thức và dịch vụ logistics để điều tiết hợp lý giữa các phương thức vận tải.

- Khuyến khích các doanh nghiệp đổi mới và hiện đại hóa các phương tiện vận tải đường bộ, đảm bảo tiện nghi, an toàn và bảo vệ môi trường; nâng cao tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ phù hợp với tiêu chuẩn đường bộ của các nước ASEAN để đảm bảo kết nối và hội nhập quốc tế.

- Phát triển vận tải đường thủy để phát huy thế mạnh của vùng và hỗ trợ vận tải đường bộ, đặc biệt là vận tải liên vùng.

- Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hàng không trên cơ sở tăng tần suất chuyến bay và bố trí giờ bay thích hợp.

- Có chính sách hỗ trợ, từng bước phát triển vận tải hành khách công cộng đô thị, đồng thời kiểm soát sự phát triển phương tiện cá nhân.

6.2. Các giải pháp, chính sách phát triển KCHT- GT

- Để khai thác hết năng lực, hiệu quả các công trình giao thông trên địa bàn, việc xây dựng nâng cấp các công trình giao thông phải tuân thủ quy hoạch chuyên ngành, quy hoạch vùng, tránh cục bộ địa phương gây lãng phí đầu tư.

- Tăng cường sự chỉ đạo của trung ương, sự phối hợp giữa các địa phương để tạo bước đột phá trong đầu tư kết cấu hạ tầng – giao thông theo hướng giai đoạn 2011 ÷ 2015 ưu tiên các công trình có tính đột phá, tạo được sự liên kết giữa các phương thức vận tải nhằm phát huy hiệu quả của cả hệ thống và giữa các phương thức vận tải.

- 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.

- Phát huy nội lực, tạo điều kiện thuận lợi để thu hút vốn đầu tư từ nhiều nguồn trong nước và ngoài nước và từ các thành phần kinh tế để xây dựng, nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông vận tải.

- Tiếp tục tranh thủ các nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức của các nước, các tổ chức tài chính quốc tế (ODA) với các hình thức đa dạng.

- Các tỉnh, thành phố đầu giá quyền sử dụng đất để có vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải trên địa bàn.

- Dành quỹ đất hợp lý cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải những năm trước mắt cũng như về lâu dài.

- Tăng cường công tác quản lý bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, dành phần vốn thích đáng cho công tác quản lý bảo trì.

6.3. Các giải pháp, chính sách về đảm bảo An toàn giao thông

- Hoàn thiện hệ thống pháp luật, kiện toàn tổ chức quản lý an toàn giao thông từ trung ương đến địa phương hướng tới đảm bảo trật tự an toàn giao thông một cách bền vững. Cần phân cấp mạnh mẽ cho địa phương về công tác quản lý, công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông.

- Tăng cường và nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục kết hợp với tăng cường công tác cưỡng chế thi hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông.

- Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông phải đảm bảo hành lang an toàn, phải được thẩm định về an toàn giao thông gắn với việc xây dựng các nút giao, công dân sinh và xử lý điểm đen trên tuyến.

- Nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch và quản lý người điều khiển phương tiện vận tải; chất lượng kiểm định phương tiện cơ giới.

- Tăng cường công tác cứu hộ, cứu nạn để giảm thiểu thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra.

6.4. Các giải pháp, chính sách về phát triển bền vững và bảo vệ môi trường trong giao thông vận tải

- Hoàn thiện các tiêu chuẩn, văn bản hướng dẫn, các quy định bảo vệ môi trường trong lĩnh vực giao thông vận tải. Tăng cường công tác tuyên truyền phổ biến giáo dục và cưỡng chế thi hành pháp luật về bảo vệ môi trường.

- Nâng cao chất lượng giám sát và quản lý bảo vệ môi trường trong giao thông vận tải. Thẩm định về môi trường từ khâu lập chiến lược, quy hoạch và dự án... Giám sát chặt chẽ việc thực hiện các quy định bảo vệ môi trường trong các dự án xây dựng công trình và các cơ sở công nghiệp giao thông vận tải

nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.

- Các công trình giao thông và phương tiện vận tải phải có tiêu chuẩn kỹ thuật và chất lượng phù hợp với các yêu cầu về bảo vệ môi trường.

6.5. Tổ chức thực hiện quy hoạch

- Bộ Giao thông vận tải chủ trì phối hợp với các Bộ, Ngành và các tỉnh, thành phố trong Vùng công bố quy hoạch, tổ chức quản lý, thực hiện quy hoạch. Trong quá trình thực hiện tiến hành xem xét, đánh giá để điều chỉnh nếu cần, đáp ứng nhu cầu thực tế.

- Các tỉnh, thành phố tiến hành rà soát điều chỉnh quy hoạch của địa phương mình phù hợp với quy hoạch Vùng đồng thời phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, các Bộ, Ngành và các địa phương khác trong quá trình thực hiện quy hoạch đảm bảo các quy hoạch được triển khai đồng bộ, tạo được mạng lưới GTVT Vùng liên hoàn, liên kết nhằm nâng cao năng lực của toàn mạng.