

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH AN GIANG

SỞ XÂY DỰNG

**ĐỀ ÁN HOÀN THIỆN VÀ NÂNG CẤP KẾT CẤU HẠ
TẦNG GIAO THÔNG, LOGISTICS**

THUYẾT MINH TỔNG HỢP



Năm 2026

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH AN GIANG

BÁO CÁO

**ĐỀ ÁN HOÀN THIỆN VÀ NÂNG CẤP KẾT CẤU HẠ
TẦNG GIAO THÔNG, LOGISTICS**

SỞ XÂY DỰNG

MỤC LỤC

CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN.....	1
1.1. Sự cần thiết lập đề án	1
1.2. Cơ sở pháp lý	3
1.3. Mục tiêu và phạm vi của đề án.....	4
1.3.1. Mục tiêu tổng quát.....	4
1.3.2. Mục tiêu cụ thể	5
1.4. Phạm vi của đề án.....	5
CHƯƠNG 2. RÀ SOÁT VÀ ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG GIAO THÔNG, LOGISTICS TỈNH AN GIANG.....	6
2.1. Tổng quan bối cảnh phát triển.....	6
2.1.1. Vai trò, vị thế của An Giang	6
2.1.2. Tình hình phát triển kinh tế giai đoạn 2021-2025	7
2.1.3. Hiện trạng phát triển hệ thống đô thị.....	10
2.1.4. Hiện trạng phát triển các khu chức năng	13
2.2. Hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông	19
2.2.1. Hiện trạng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ	19
2.2.2. Hiện trạng hạ tầng giao thông đường thủy	24
2.2.3. Hiện trạng hạ tầng giao thông đường hàng không	30
2.2.4. Đánh giá hạ tầng giao thông kết nối.....	31
2.3. Hiện trạng hạ tầng logistics	33
2.3.1. Hệ thống cảng, bến đường thủy và hàng hải	33
2.3.2. Hệ thống bến xe	39
2.4. Hiện trạng hoạt động vận tải chính	40
2.4.1. Các tuyến vận tải chính	40
2.4.2. Hoạt động cung ứng dịch vụ logistics	42
2.5. Phân tích SWOT về hạ tầng giao thông và logistics.....	45
2.5.1. Điểm mạnh.....	45
2.5.2. Điểm yếu.....	46
2.5.3. Cơ hội	46
2.5.4. Thách thức	47
CHƯƠNG 3. RÀ SOÁT QUY HOẠCH, CHÍNH SÁCH VÀ XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG, LOGISTICS	48

3.1. Rà soát Quy hoạch tỉnh, quy hoạch ngành liên quan	48
3.1.1. Mạng lưới giao thông đường bộ	48
3.1.2. Hệ thống cảng hàng không	49
3.1.3. Hệ thống cảng biển	50
3.1.4. Đường thủy nội địa	51
3.1.5. Hệ thống cảng cạn	52
3.1.6. Hệ thống KCN và CCN	53
3.2. Tổng hợp chính sách/cơ chế hiện hành liên quan đầu tư hạ tầng giao thông, logistics	54
3.2.1. Về căn cứ thực hiện đầu tư	54
3.2.2. Về cơ chế chính sách khuyến khích đầu tư	55
3.3. Tham khảo kinh nghiệm trong nước/quốc tế về phát triển hạ tầng giao thông, logistics	56
3.3.1. Singapore	56
3.3.2. Thành phố Hồ Chí Minh.....	57
3.3.3. Hải Phòng	58
3.3.4. Đồng Nai.....	59
3.4. Bài học kinh nghiệm cho An Giang	59
CHƯƠNG 4. PHÂN TÍCH KỊCH BẢN VÀ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI TỈNH AN GIANG ĐẾN 2030, TẦM NHÌN 2050.....	61
4.1. Phương pháp dự báo	61
4.2. Xây dựng các kịch bản tăng trưởng KTXH.....	64
4.3. Dự báo nhu cầu vận chuyển hành khách, hàng hóa theo hành lang vận tải chính, theo loại hình vận tải	65
4.3.1. Dự báo nhu cầu vận chuyển hàng hóa, hành khách tỉnh An Giang đến năm 2030.....	65
4.3.2. Dự báo nhu cầu vận chuyển hàng hóa tại các KCN, khu vực cửa khẩu tỉnh An Giang đến năm 2030.....	67
4.3.3. Nhu cầu hàng hóa, hành khách thông qua cảng biển An Giang đến năm 2030.....	70
4.4. Đánh giá năng lực hạ tầng giao thông, logistics đến năm 2030 và tầm nhìn đến 2050.....	72
CHƯƠNG 5. ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG VÀ LOGISTICS TỈNH AN GIANG ĐẾN 2030, TẦM NHÌN 2050.....	75
5.1. Quan điểm, mục tiêu và định hướng phát triển	75

5.1.1. Quan điểm phát triển	75
5.1.2. Định hướng phát triển.....	75
5.2. Định hướng phát triển trực vận tải chính của tỉnh	75
5.3. Giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng giao thông chính	80
5.3.1. Phương án nâng cấp, phát triển mạng đường bộ	80
5.3.2. Phương án nâng cấp, phát triển hàng hải và cảng biển	90
5.3.3. Phương án nâng cấp, phát triển cảng thủy nội địa, kết nối luồng tuyến phục vụ vận tải hàng hóa.....	101
5.3.4. Phương án phát triển vận tải hành khách bằng đường sắt đô thị.....	108
5.3.5. Phương án nâng cấp, phát triển cảng hàng không và sân bay	113
5.4. Giải pháp phát triển hạ tầng logistics.....	117
5.4.1. Phương án phát triển mạng lưới trung tâm logistics	117
5.4.2. Phương án phát triển công trình hạ tầng hỗ trợ logistics.....	123
5.4.3. Xây dựng tiêu chí phát triển hạ tầng logistics xanh và bền vững.....	129
5.5. Giải pháp tổ chức các luồng tuyến vận tải chính kết nối logistics	133
5.5.1. Tổ chức luồng tuyến tối ưu hóa vận chuyển hàng hóa	133
5.5.2. Tăng cường hiệu quả hoạt động, giảm chi phí vận chuyển.....	134
5.6. Giải pháp chính sách, kinh tế hỗ trợ	135
5.6.1. Cơ chế chính sách thúc đẩy phát triển hạ tầng giao thông, logistics.....	135
5.6.2. Phương án huy động vốn, nguyên tắc lựa chọn dự án.....	136
5.6.3. Giải pháp phát triển nguồn nhân lực logistics.	138
CHƯƠNG 6. TỔ CHỨC THỰC HIỆN	139
6.1. Khái toán chi phí thực hiện đề án	139
6.2. Xây dựng tiêu chí lựa chọn dự án ưu tiên.....	139
6.3. Đề xuất danh mục dự án ưu tiên.....	140
6.4. Đề xuất lộ trình triển khai các giải pháp và kế hoạch phân kỳ đầu tư ...	142
6.5. Tổ chức thực hiện và vai trò các bên liên quan	143

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 2-1: Tốc độ tăng trưởng kinh tế An Giang giai đoạn 2015-2024	8
Hình 2-2: Cơ cấu kinh tế trong giá trị gia tăng của các nhóm ngành giai đoạn 2021 – 2025 (%)	8
Hình 2-3: Cơ cấu ngành kinh tế các tỉnh vùng ĐBSCL năm 2025	9
Hình 2-4: Cơ cấu vốn đầu tư theo nguồn vốn	10
Hình 2-5: Phân bố các đô thị tại An Giang.....	11
Hình 2-6: Tỷ lệ đô thị hóa của An Giang so với vùng ĐBSCL và cả nước	12
Hình 2-7: Hiện trạng hạ tầng sân bay tỉnh An Giang	31
Hình 2-8: Luồng vận tải hàng hóa chính bằng đường bộ từ An Giang	41
Hình 2-9: Luồng vận tải hàng hóa chính bằng đường thủy từ An Giang.....	42
Hình 2-10: Sản lượng vận tải giai đoạn 2020-2024	43
Hình 4-1: Dự báo tốc độ tăng trưởng GRDP tỉnh An Giang đến năm 2030	65
Hình 4-2: Dự báo tăng trưởng GRDP tỉnh An Giang đến năm 2030	65
Hình 4-3: Các bước dự báo tăng trưởng sản lượng vận tải hàng hóa và hành khách tỉnh An Giang đến năm 2030.....	66
Hình 5-1: Các trục phát triển vận tải chính	76
Hình 5-2: Mạng lưới giao thông trên trục động lực ven biển.....	77
Hình 5-3: Mạng lưới giao thông trên trục động lực trung tâm vùng.....	78
Hình 5-4: Mạng lưới giao thông trên trục đô thị nội tỉnh.....	79
Hình 5-5: Mạng lưới giao thông trên trục biên giới	80
Hình 5-6: Định hướng phát triển khu bến Mỹ Thới	91
Hình 5-7: Định hướng phát triển khu bến Bình Long	92
Hình 5-8: Định hướng phát triển khu bến Rạch Giá	93
Hình 5-9: Định hướng phát triển khu bến Hòn Chông.....	94
Hình 5-10: Định hướng phát triển khu bến Bình Trị-Kiên Lương	94
Hình 5-11: Định hướng phát triển khu bến Bãi Nò-Hà Tiên.....	95
Hình 5-12: Định hướng phát triển khu bến Phú Quốc	96
Hình 5-13: Định hướng phát triển khu bến An Thới	97
Hình 5-14: Định hướng phát triển khu bến Vĩnh Đám.....	97
Hình 5-15: Định hướng phát triển khu bến Bãi Vòng.....	98
Hình 5-16: Định hướng phát triển khu bến Nam Du.....	98
Hình 5-17: Định hướng phát triển khu bến cảng Thổ Châu.....	99
Hình 5-18: Quy hoạch hệ thống cảng thủy nội địa An Giang	105
Hình 5-19: Mạng lưới các tuyến ĐSĐT quy hoạch tại tỉnh An Giang	111
Hình 5-20: Mô hình phát triển đô thị theo định hướng GTCC quanh các nhà ga đường sắt.....	112
Hình 5-21: Mặt bằng quy hoạch cảng hàng không Rạch Giá	115
Hình 5-22: Mặt bằng quy hoạch cảng hàng không Phú Quốc.....	115
Hình 5-23: Hiện trạng (a) và Quy hoạch (b) trục kết nối CHK Rạch Giá	116
Hình 5-24: Mặt cắt quy hoạch đường kết nối CHK Phú Quốc	116

Hình 5-25: Minh họa mô hình và phạm vi phục vụ của các nhóm trung tâm logistics tại An Giang.....	119
Hình 5-26: Quy hoạch các trung tâm logistics	121
Hình 5-27: Quy hoạch hệ thống các cảng cạn tại An Giang	124
Hình 5-28: Quy hoạch hệ thống bến xe.....	128
Hình 5-29: Các tiêu chí chính về cảng biển xanh theo TCCS 02:2022/CHHVN	131

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 2-1: Hiện trạng mạng đường bộ tỉnh An Giang	20
Bảng 2-2: Hiện trạng đường quốc gia trên địa bàn tỉnh An Giang.....	21
Bảng 2-3: Hiện trạng hệ thống đường tỉnh.....	22
Bảng 2-4: Hiện trạng hệ thống cảng biển tại An Giang	36
Bảng 2-5: Hiện trạng hệ thống cảng thủy nội địa của An Giang.....	38
Bảng 2-6: Hiện trạng bến xe khách	39
Bảng 2-7: Hiện trạng hệ thống bến xe hàng.....	40
Bảng 2-8: Sản lượng vận tải giai đoạn 2020-2024.....	43
Bảng 2-9: Tình hình hoạt động của các doanh nghiệp vận tải và kho bãi giai đoạn 2019-2023	43
Bảng 2-10: Số lượng doanh nghiệp vận tải & kho bãi năm 2023 theo quy mô	44
Bảng 2-11: Doanh thu vận tải giai đoạn 2020-2024.....	45
Bảng 3-1: Quy hoạch khu công nghiệp và tình hình kết nối giao thông.....	53
Bảng 4-1: Hệ số đàn hồi tăng trưởng GRDP và sản lượng vận tải.....	66
Bảng 4-2: Kết quả dự báo tăng trưởng sản lượng vận tải hàng hóa và hành khách tỉnh An Giang đến năm 2030.....	66
Bảng 4-3: Hệ số quy đổi phương tiện.....	67
Bảng 4-4: Quy mô các Khu kinh tế và KCN quy hoạch tỉnh An Giang đến năm 2030.....	67
Bảng 4-5: Ước tính lưu lượng phương tiện phát sinh tại các Khu kinh tế KCN tỉnh An Giang đến năm 2030.....	69
Bảng 4-6: Dự báo lượng hàng hóa thông qua khu vực cảng biển An Giang.....	70
Bảng 4-7: Dự báo lượng hành khách thông qua khu vực cảng biển An Giang.....	71
Bảng 4-8: Tổng công suất hàng hóa trên hệ thống cảng thủy nội địa An Giang.....	72
Bảng 4-9: Công suất hàng hóa trên từng cảng thủy nội địa An Giang.....	73
Bảng 4-10: Tổng công suất hành khách trên hệ thống cảng thủy nội địa An Giang.....	73
Bảng 5-1: Quy hoạch tổng hợp mạng lưới đường tỉnh.....	84
Bảng 5-2: Quy hoạch các cảng biển khu vực tỉnh An Giang	99
Bảng 5-3: Tổng hợp quy hoạch các tuyến đường thủy quốc gia.....	102
Bảng 5-4: Tổng hợp quy hoạch các tuyến đường thủy do tỉnh quản lý	104
Bảng 5-5: Hệ thống cảng thủy nội địa trên địa bàn tỉnh.....	105
Bảng 5-6: Phân loại các loại hình VTHKCC khối lượng lớn	109
Bảng 5-7: Quy hoạch các tuyến ĐSDT tại tỉnh An Giang	110
Bảng 5-8: Các nguyên tắc phát triển mô hình TOD quanh các nhà ga đường sắt	112
Bảng 5-9: Quy mô của các cảng hàng không theo quy hoạch	114
Bảng 5-10: Bảng tổng hợp các trung tâm logistics	122
Bảng 5-11: Hệ thống các cảng cạn quy hoạch.....	125
Bảng 5-12: Tổng hợp quy hoạch bến xe khách.....	125
Bảng 5-13: Tổng hợp quy hoạch bến xe hàng.....	127
Bảng 5-14: Các tiêu chí và giải pháp khuyến khích áp dụng khi chuyển đổi bến thủy nội địa theo tiêu chí xanh.....	131

Bảng 5-15: Các giải pháp khuyến khích áp dụng khi chuyển đổi bên xe theo tiêu chí xanh	132
Bảng 6-1: Khái toán vốn đầu tư hạ tầng giao thông và logistics của tỉnh An Giang ..	139
Bảng 6-2: Danh mục các dự án ưu tiên đầu tư	141

CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN

1.1. Sự cần thiết lập đề án

An Giang là tỉnh đầu nguồn vùng Đồng bằng sông Cửu Long, có vị trí chiến lược trong kết nối giao thương nội vùng và liên quốc gia với Vương quốc Campuchia thông qua hệ thống cửa khẩu quốc tế, quốc gia. Đồng thời, An Giang là tỉnh trọng điểm về sản xuất lúa gạo, thủy sản và nông sản của cả nước, đóng góp quan trọng cho an ninh lương thực và xuất khẩu. Tuy nhiên, vai trò trung chuyển hàng hóa và cửa ngõ biên mậu của tỉnh chưa được phát huy đầy đủ do những hạn chế về hạ tầng giao thông, logistics.

Cơ sở hạ tầng giao thông là những công trình vật chất kỹ thuật được ví như xương sống của hệ thống logistics, đóng vai trò là yếu tố cốt lõi quyết định đến chất lượng dịch vụ logistics, khả năng tiếp cận các hoạt động thương mại và dịch vụ, ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí và hiệu quả hoạt động của hệ thống logistics. Yếu tố này góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của sản phẩm, của địa phương và của quốc gia, mà điển hình và dễ thấy nhất là làm giảm chi phí sản xuất, vận chuyển, phân phối sản phẩm hàng hóa, dịch vụ. Khi cơ sở hạ tầng có tính kết nối tốt sẽ góp phần đẩy mạnh sự phát triển của vận tải đa phương thức, làm cho quá trình vận chuyển linh hoạt hơn, cắt giảm chi phí cho các doanh nghiệp sản xuất, qua đó tăng khả năng cạnh tranh cho sản phẩm. Thực tiễn cho thấy nhờ có hệ thống cảng biển tạo thành mạng lưới logistics quốc gia, thuận lợi hóa quá trình lưu chuyển hàng hóa, tận dụng vị trí thuận lợi của tỉnh và của quốc gia trong mạng lưới phân phối và chuỗi cung ứng quốc tế; hay các tuyến đường bộ liên tỉnh sẽ thúc đẩy kinh tế giữa các địa phương với nhau, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế.

Kết cấu hạ tầng giao thông và hệ thống logistics là nền tảng cho phát triển kinh tế – xã hội, bảo đảm lưu thông hàng hóa – dịch vụ, tăng cường kết nối vùng và nâng cao năng lực cạnh tranh của địa phương. Các đặc điểm quan trọng của hạ tầng giao thông, logistics hiện đại bao gồm: (i) kết nối liên hoàn, đa phương thức giữa đường bộ, đường thủy, hàng hải và hàng không; (ii) năng lực vận tải lớn, ổn định, thông suốt giữa các trung tâm sản xuất – tiêu dùng – kho bãi – cửa khẩu – cảng; (iii) ứng dụng công nghệ số trong quản lý, vận hành và tối ưu luồng vận tải; và (iv) bảo đảm an toàn, bền vững, đáp ứng yêu cầu giảm phát thải và thích ứng biến đổi khí hậu.

Theo thống kê của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), chi phí logistics/GDP của Việt Nam hiện khoảng 16,8%, cao hơn mức bình quân thế giới (10,7%) và nhiều nước trong khu vực như Singapore (8,5%), Malaysia (13%), Thái Lan (15,5%). Một nguyên nhân quan trọng là hạ tầng giao thông và logistics ở nhiều địa phương còn thiếu đồng bộ, năng lực kết nối vùng và phục vụ dòng hàng chưa theo kịp tốc độ tăng trưởng. Vì vậy, đầu tư và nâng cấp hạ tầng giao thông, logistics là giải pháp then chốt để giảm chi phí vận tải, nâng cao năng lực cạnh tranh và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế địa phương.

Sau khi sáp nhập, tỉnh An Giang trở thành đơn vị hành chính có quy mô lớn trong khu vực ĐBSCL, với không gian phát triển đa dạng gồm vùng biên giới, vùng đồng bằng, vùng ven biển và khu vực biển đảo. Vị thế, vai trò mới cùng với những nhiệm vụ

trọng tâm đã được xác định trong hai quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050 là phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông, logistics, tăng cường kết nối liên vùng, phát triển kinh tế biên mậu cần thiết phải được cụ thể hóa các mục tiêu, định hướng và các giải pháp cụ thể. Yêu cầu này đòi hỏi hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, logistics cần được rà soát, tổ chức lại và đầu tư đồng bộ để bảo đảm kết nối hiệu quả giữa các trung tâm kinh tế–hành chính, vùng sản xuất nông nghiệp - thủy sản, khu công nghiệp, các cửa khẩu quốc tế, hệ thống cảng biển, cảng thủy nội địa và các sân bay. Để hiện thực hóa các mục tiêu này, cần thiết phải cụ thể hóa bằng các chương trình, đề án và giải pháp đầu tư có tính tổng thể, đồng bộ và khả thi.

Giai đoạn vừa qua Thủ tướng Chính phủ đã có nhiều Quyết định phê duyệt điều chỉnh và bổ sung các quy hoạch của ngành có liên quan như: Điều chỉnh quy hoạch đường bộ thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Điều chỉnh quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050... Các quy hoạch này đã làm thay đổi đáng kể định hướng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông của vùng và của tỉnh. Do đó, kết cấu hạ tầng giao thông, logistics của tỉnh An Giang cũng cần được nghiên cứu, cập nhật và định hướng lại cho phù hợp với bối cảnh phát triển mới..

Về mặt chủ trương, Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ tỉnh An Giang lần thứ I, nhiệm kỳ 2025 – 2030 đã xác định mục tiêu đến năm 2030 là xây dựng An Giang trở thành tỉnh phát triển khá của cả nước, là trung tâm kinh tế biên mạnh của quốc gia. Một trong những khâu đột phá quan trọng được xác định là “Hoàn thiện và nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông, logistics”.

Để triển khai khâu đột phá này, Chương trình công tác năm 2026 của tỉnh An Giang đã xác định nhiệm vụ trọng tâm là lập, phê duyệt và tổ chức thực hiện Đề án Hoàn thiện và nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông, logistics trên địa bàn tỉnh, phù hợp với định hướng phát triển hạ tầng giao thông của Quy hoạch tỉnh An Giang thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Theo đó, tỉnh tập trung đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đa phương thức gồm đường bộ, đường hàng không và đường thủy (bao gồm cả đường thủy nội địa và hàng hải), đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế – xã hội gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh.

Trong điều kiện ngân sách nhà nước còn hạn chế, việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, logistics cần có định hướng rõ ràng, danh mục dự án ưu tiên và cơ chế huy động các nguồn lực xã hội hóa, hợp tác công – tư phù hợp. Để lựa chọn dự án trọng điểm, kêu gọi đầu tư và nâng cao hiệu quả quản lý, khai thác hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh, việc nghiên cứu tổng thể, có hệ thống và phù hợp với điều kiện thực tiễn của tỉnh là yêu cầu cấp thiết.

Vì vậy, việc xây dựng Đề án “Hoàn thiện và nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông, logistics tỉnh An Giang” là cần thiết và cấp bách, nhằm tạo cơ sở khoa học và thực tiễn để xác định lộ trình đầu tư, cơ chế huy động nguồn lực và định hướng phát triển đồng

bộ, hiện đại, bền vững. Đề án góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh, thúc đẩy tăng trưởng xanh, thu hút đầu tư, mở rộng kết nối vùng, phát triển thương mại – dịch vụ – du lịch và từng bước đưa An Giang trở thành một trung tâm logistics quan trọng của khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.

1.2. Cơ sở pháp lý

- Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 22/7/2015 của Thủ tướng Chính phủ, phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;
- Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025;
- Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg 14/02/2017 về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025.
- Quyết định số 2027/QĐ-BGTVT ngày 29/10/2020 của Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt Đề án phát triển cảng xanh tại Việt Nam;
- Quyết định số 710/QĐ-CHHVN ngày 02/6/2021 của Cục Hàng hải Việt Nam về việc ban hành Kế hoạch thực hiện Đề án phát triển cảng xanh tại Việt Nam;
- Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 12/QĐ-TTg ngày 03/01/2025 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22/5/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 2404/QĐ-TTg ngày 29/10/2025 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 1587/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 17/12/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 1658/QĐ-TTg ngày 01/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn 2050;

- Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 79/QĐ-TTg ngày 22/8/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 09 tháng 10 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035, tầm nhìn đến 2050;
- Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28/02/2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 816/QĐ-TTg ngày 07/7/2023 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Kế hoạch thực hiện Quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 1289/QĐ-TTg ngày 03/11/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Kiên Giang thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Nghị quyết số 90/NQ-CP ngày 16/6/2023 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 81/2023/QH15 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Kế hoạch thực hiện Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 1369/QĐ-TTg ngày 15/11/2023 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Quy hoạch tỉnh An Giang thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 699/QĐ-TTg ngày 19/7/2024 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Kế hoạch thực hiện Quy hoạch tỉnh Kiên Giang thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 99/QĐ-TTg ngày 14/01/2025 của Thủ tướng Chính phủ về Ban hành Kế hoạch thực hiện Quy hoạch tỉnh An Giang thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 676/QĐ-UBND ngày 24/02/2026 của UBND tỉnh An Giang Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tỉnh An Giang thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Thông báo kết luận số 551-TB/TU, ngày 14/4/2026 của Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh về dự thảo Đề án của Ủy ban nhân dân tỉnh về “hoàn thiện và nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông, logistics”;
- Công văn số 1374-CV/ĐU, ngày 16/4/2026 của Đảng ủy UBND tỉnh về triển khai thực hiện Thông báo kết luận số 551-TB/TU, ngày 14/4/2026 của Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh.

1.3. Mục tiêu và phạm vi của đề án

1.3.1. Mục tiêu tổng quát

Mục tiêu tổng quát của Đề án là đề xuất các giải pháp hoàn thiện và nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông, logistics tỉnh An Giang theo hướng đồng bộ, hiện đại và bền

vững đến năm 2030, định hướng đến năm 2050, nhằm tăng cường kết nối vùng, đảm bảo đi lại và vận chuyển hàng hóa nhanh chóng, thuận tiện, an toàn giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh, thúc đẩy thương mại - dịch vụ - du lịch, đồng thời đáp ứng yêu cầu giảm phát thải và thích ứng với biến đổi khí hậu.

1.3.2. Mục tiêu cụ thể

- Đề xuất phương án phát triển, nâng cấp đồng bộ hệ thống kết cấu hạ tầng cho các hành lang giao thông trục chính, đảm bảo kết nối các trung tâm kinh tế - hành chính, khu sản xuất, cửa khẩu quốc tế và các đầu mối vận tải phục vụ hiệu quả vận chuyển hành khách và hàng hóa nội tỉnh và liên tỉnh. Trong đó, ưu tiên các trục giao thông Rạch Giá – Long Xuyên, Tịnh Biên – Hà Tiên và nâng cấp các cảng hàng không hiện hữu.

- Xây dựng các giải pháp phát triển hạ tầng logistics (trung tâm logistics, đầu mối tập kết–phân phối hàng hóa và các công trình hỗ trợ), đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng giữa các trung tâm sản xuất, khu công nghiệp, cửa khẩu hướng đến xây dựng các hành lang vận tải và đầu mối giao thông hiện đại.

- Đề xuất giải pháp tổ chức và vận hành hoạt động vận chuyển hàng hóa, logistic nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm chi phí vận chuyển và thúc đẩy logistics xanh.

- Xây dựng các giải pháp hỗ trợ gồm cơ chế chính sách, phương án huy động vốn đầu tư, phát triển nguồn nhân lực và lộ trình triển khai thực hiện Đề án.

1.4. Phạm vi của đề án

Nghiên cứu trong toàn bộ ranh giới hành chính của tỉnh An Giang, đồng thời xem xét mối liên hệ và kết nối với các tỉnh trong vùng ĐBSCL và các khu vực quốc tế liên quan;

CHƯƠNG 2. RÀ SOÁT VÀ ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG GIAO THÔNG, LOGISTICS TỈNH AN GIANG

2.1. Tổng quan bối cảnh phát triển

2.1.1. Vai trò, vị thế của An Giang

An Giang giữ vị trí chiến lược ở hướng Tây Nam, là cửa ngõ kết nối vùng ĐBSCL với TPHCM, vùng Đông Nam Bộ và không gian biển Vịnh Thái Lan. Với hệ thống giao thông đường bộ, đường thủy nội địa, đường biển và hàng không đang từng bước hoàn thiện, An Giang đóng vai trò quan trọng trong tổ chức luồng hàng hóa nông sản, thủy sản, hàng chế biến và du lịch giữa ĐBSCL với các trung tâm kinh tế, logistics và xuất nhập khẩu lớn của cả nước, đặc biệt là TPHCM.

Tỉnh là địa bàn trung chuyển và logistics tiềm năng, có vai trò chia sẻ áp lực hạ tầng và không gian phát triển với các đô thị trung tâm. Việc hình thành các trục giao thông liên vùng, hành lang kinh tế, cảng biển, cảng thủy, cửa khẩu và các trung tâm logistics trên địa bàn tỉnh sẽ cho phép An Giang đảm nhận các chức năng thu gom, sơ chế, chế biến, kho bãi và trung chuyển, góp phần giảm tải cho khu vực đô thị lõi của TPHCM và mở rộng không gian phát triển cho vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

Trong không gian vùng ĐBSCL, An Giang là một trong những đầu mối hạ tầng giao thông – logistics quan trọng ở hướng Tây Nam. Tỉnh đóng vai trò kết nối khu vực đầu nguồn, nội đồng, ven biển và biên giới, bảo đảm lưu thông thông suốt giữa các vùng sản xuất nông nghiệp – thủy sản, khu công nghiệp, khu du lịch với các cửa khẩu, cảng biển và trung tâm tiêu thụ, xuất khẩu của vùng.

Ở phạm vi quốc gia, An Giang là cực tăng trưởng tổng hợp gắn với nông nghiệp, thủy sản, kinh tế biển, thương mại biên giới và logistics. Việc đầu tư hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông và logistics tại An Giang không chỉ phục vụ phát triển kinh tế địa phương mà còn góp phần bảo đảm an ninh lương thực, an ninh chuỗi cung ứng, nâng cao năng lực cạnh tranh của nông – thủy sản Việt Nam và tổ chức lại không gian phát triển theo hướng cân bằng, bền vững.

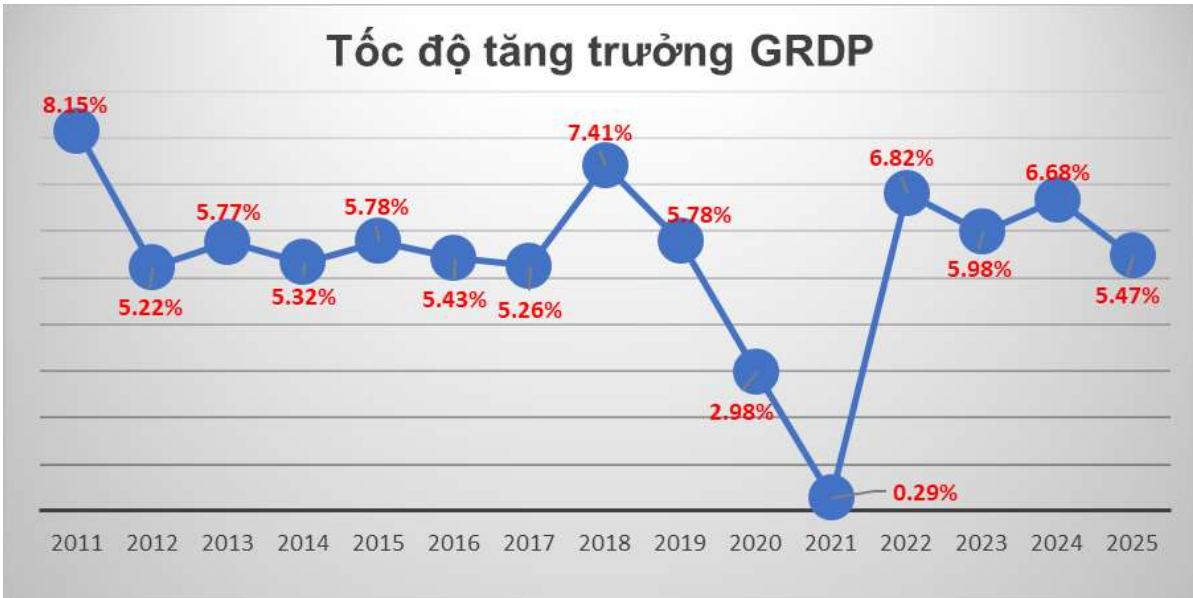
Tỉnh có vai trò quan trọng trong tổ chức không gian phát triển thích ứng biến đổi khí hậu và phát triển bền vững của vùng và quốc gia. Với cấu trúc đầu nguồn, tỉnh là địa bàn then chốt trong điều tiết lũ, quản lý tài nguyên nước và phát triển hệ thống giao thông, logistics theo định hướng xanh, phát thải thấp, phù hợp với chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh và phát triển bền vững vùng ĐBSCL.



Hình 2-1: Sơ đồ vị trí tỉnh An Giang

2.1.2. Tình hình phát triển kinh tế giai đoạn 2021-2025

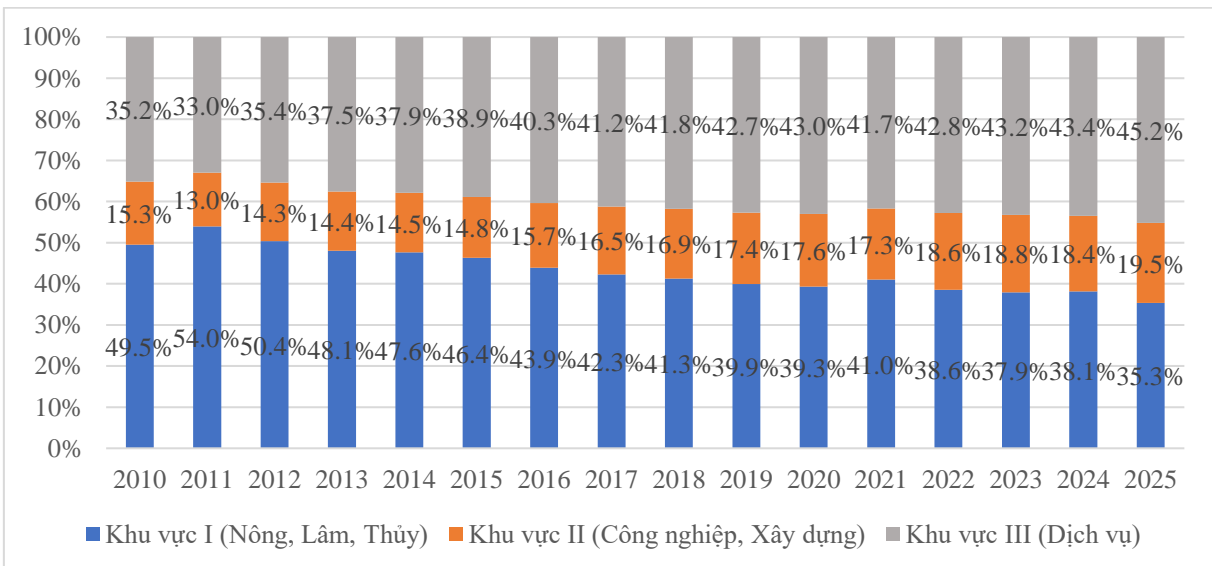
Tốc độ tăng trưởng GRDP giai đoạn 2015–2025 nhìn chung duy trì ở mức khá ổn định và tích cực, ngoại trừ giai đoạn suy giảm nghiêm trọng do tác động của dịch COVID-19. Cụ thể, trong giai đoạn 2015–2019, GRDP tăng trưởng tương đối đều, dao động quanh mức 5,3–7,4%, đạt đỉnh vào năm 2018 (7,41%), phản ánh nền kinh tế phát triển tương đối vững chắc. Tuy nhiên, đến năm 2020 và đặc biệt là năm 2021, tốc độ tăng trưởng giảm mạnh xuống lần lượt 2,98% và 0,29% do ảnh hưởng nặng nề của đại dịch COVID-19 tới hoạt động sản xuất, kinh doanh và dịch vụ. Bước sang giai đoạn phục hồi, từ năm 2022 trở đi, GRDP tăng trưởng trở lại khá rõ nét, đạt 6,82% năm 2022, 5,98% năm 2023 và 6,68% năm 2024, cho thấy nền kinh tế đã phục hồi mạnh mẽ và dần lấy lại đà tăng trưởng trước dịch. GRDP bình quân đầu người tăng từ 50,93 triệu đồng năm 2021 lên ước tính khoảng 73,78 triệu đồng năm 2025 (tương đương 3.051 USD/người), tuy nhiên vẫn xếp thứ 4/5 trong vùng ĐBSCL và thứ 27/34 cả nước, cho thấy dư địa lớn để nâng cao năng suất và chất lượng tăng trưởng.



Nguồn: Tổng cục thống kê

Hình 2-1: Tốc độ tăng trưởng kinh tế An Giang giai đoạn 2015-2024

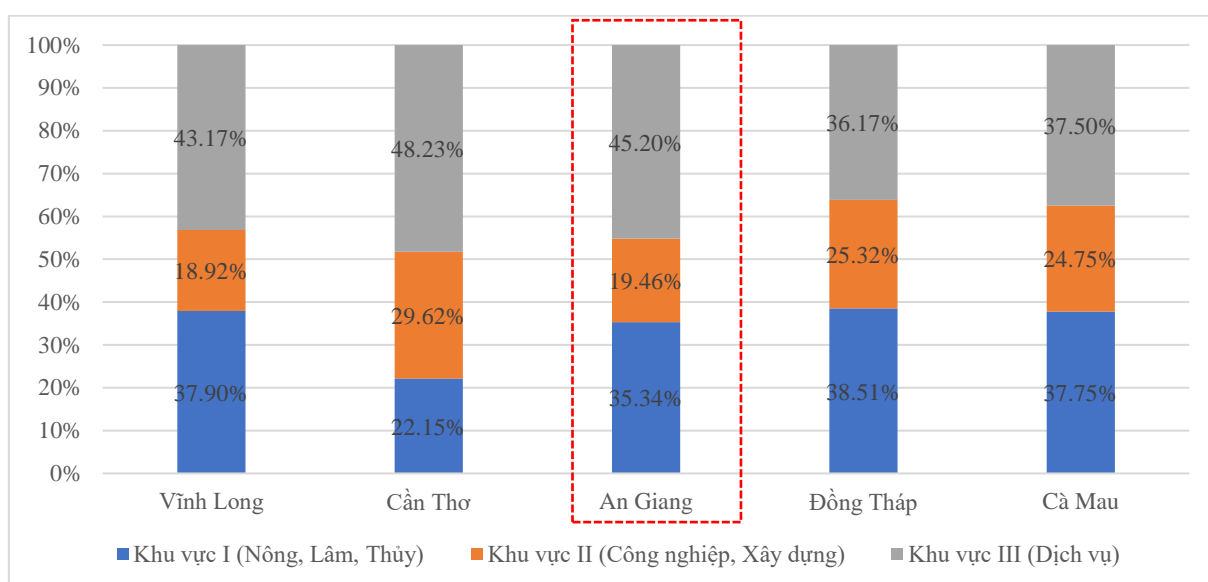
Cơ cấu GRDP giai đoạn 2010–2025 cho thấy xu hướng chuyển dịch rõ nét theo hướng giảm dần tỷ trọng khu vực I và tăng tỷ trọng khu vực II và III. Cụ thể, khu vực I (Nông, Lâm, Thủy sản) giảm từ 50% năm 2010 xuống còn 35% năm 2025, phản ánh quá trình giảm dần sự phụ thuộc vào nông nghiệp truyền thống. Ngược lại, khu vực II tăng ổn định từ 15% lên 19%, cho thấy vai trò ngày càng rõ của công nghiệp và xây dựng trong cơ cấu kinh tế. Đặc biệt, khu vực III (Dịch vụ) tăng liên tục từ 35% lên 45% và trở thành khu vực chiếm tỷ trọng lớn nhất, phản ánh xu hướng phát triển kinh tế theo hướng dịch vụ hóa, phù hợp với quá trình đô thị hóa và chuyển đổi mô hình tăng trưởng theo chiều sâu.



Nguồn: Tổng cục Thống kê

Hình 2-2: Cơ cấu kinh tế trong giá trị gia tăng của các nhóm ngành giai đoạn 2021 – 2025 (%)

So với các địa phương trong vùng ĐBSCL, tỷ trọng nông – lâm – thủy sản của An Giang vẫn ở mức cao, chỉ thấp hơn Đồng Tháp và tương đương Vĩnh Long, phản ánh mức độ hiện đại hóa nền kinh tế còn hạn chế. Tỷ trọng khu vực công nghiệp – xây dựng tăng chậm, giai đoạn 2021–2025 chỉ tăng thêm 1,81 điểm phần trăm, đến năm 2025 mới đạt khoảng 18,63% tổng giá trị gia tăng. Bình quân giai đoạn 2021–2025, khu vực I chỉ giảm 0,79%/năm, khu vực II tăng 0,36%/năm và khu vực III tăng rất thấp (0,43%/năm), cho thấy mức độ chuyển dịch cơ cấu của An Giang diễn ra chậm hơn so với bình quân cả nước và toàn vùng ĐBSCL.



Nguồn: Tổng cục Thống kê

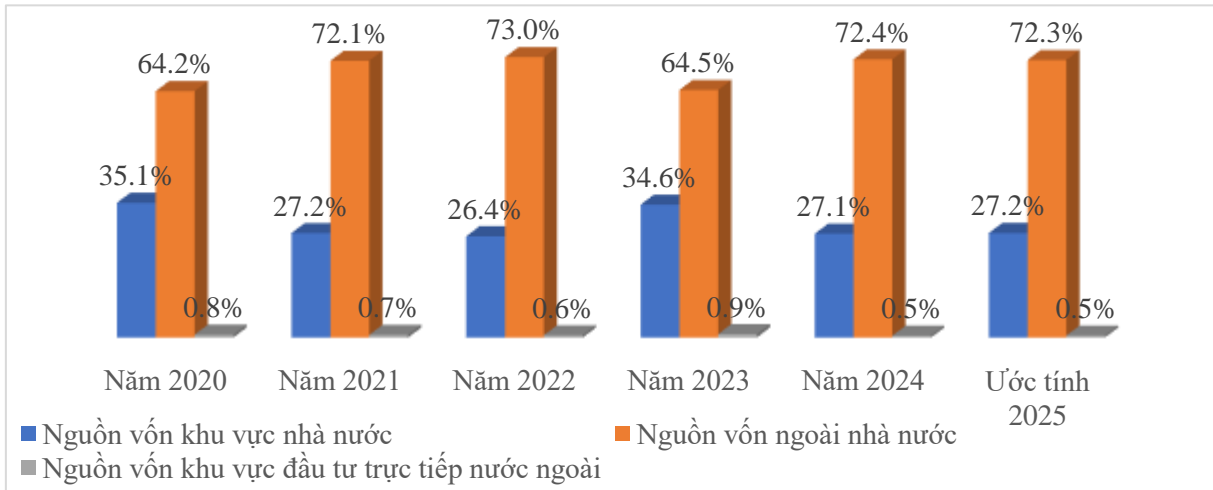
Hình 2-3: Cơ cấu ngành kinh tế các tỉnh vùng ĐBSCL năm 2025

Thu ngân sách nhà nước giai đoạn 2021–2025 tăng trưởng nhưng quy mô và cơ cấu thu còn hạn chế, trong khi đó, chi ngân sách tăng nhanh hơn thu, làm gia tăng áp lực cân đối và phụ thuộc vào hỗ trợ từ ngân sách trung ương. Tổng thu ngân sách nhà nước trên địa bàn giai đoạn 2021-2025 đạt 112.362 tỷ đồng, tăng bình quân 5,78%/năm. Trong đó, thu từ hoạt động kinh tế của doanh nghiệp nhà nước (DN trung ương và địa phương) đạt 6.365 tỷ đồng, chiếm 5,66%; thu từ khu vực ngoài quốc doanh đạt 30.726 tỷ đồng, chiếm 27,35%; thu từ khu vực có vốn đầu tư nước ngoài chiếm 1,54% (khoảng 1.733 tỷ đồng). Tổng chi ngân sách 5 năm 2021-2025 trên 191.769 tỷ đồng, tốc độ tăng chi bình quân hàng năm 10,47%, cao hơn tốc độ tăng thu; trong đó: Chi đầu tư phát triển 67.353 tỷ đồng, chiếm 35,12%; chi thường xuyên 123.198 tỷ đồng, chiếm 64,24%.

Chênh lệch giữa thu và chi khiến bội chi ngân sách có xu hướng gia tăng, nguồn thu tại chỗ chưa đáp ứng nhu cầu chi, làm tăng mức độ phụ thuộc vào trợ cấp ngân sách trung ương và tạo áp lực đối với điều hành tài chính – kinh tế của địa phương.

Tổng huy động vốn đầu tư phát triển toàn xã hội giai đoạn 2021 - 2025 ước đạt 327.847 tỷ đồng, trong đó giai đoạn 2021-2024 đạt 238.799 tỷ. Theo đó, tỷ lệ tổng vốn ĐTPT toàn xã hội trên GRDP đạt bình quân 26,93%, mức huy động này còn khá thấp, đặc biệt năm 2023 và 2024 lần lượt chỉ đạt 24,38% và 24,34%.

Trong cơ cấu vốn đầu tư phân theo nguồn vốn thì vốn đầu tư ngoài nhà nước chiếm tỷ trọng cao nhất với 71,38% toàn giai đoạn 2021-2025, thấp nhất là khu vực có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài với chỉ 0,61%. Đáng chú ý, vốn đầu tư khu vực FDI giảm dần qua các năm, từ cơ cấu 0,75% trong tổng vốn đầu tư vào năm 2021 đến năm 2024 giảm chỉ còn 0,5%, cho thấy thu hút đầu tư từ các nhà đầu tư nước ngoài còn nhiều khó khăn, hạn chế.



Nguồn: Cục Thống kê tỉnh An Giang

Hình 2-4: Cơ cấu vốn đầu tư theo nguồn vốn

2.1.3. Hiện trạng phát triển hệ thống đô thị

Trước thời điểm chuyển đổi về chính quyền địa phương hai cấp, hệ thống đô thị của An Giang hình thành mạng lưới khá dày nhưng phân tầng chưa thật sự cân đối gồm 38 đô thị các loại trong đó có 03 đô thị loại I, 01 đô thị loại II, 02 đô thị loại III, 08 đô thị loại IV và 24 đô thị loại V. Trong số các đô thị, Long Xuyên (loại I), Châu Đốc, Rạch Giá và Phú Quốc (loại II), TX. Tân Châu, TP Hà Tiên (loại III) là các đô thị trung tâm giữ vai trò đầu tàu, động lực phát triển kinh tế đô thị của toàn tỉnh. Tuy nhiên, phần lớn các đô thị còn lại thuộc loại IV và V, quy mô nhỏ, phân tán, chức năng kinh tế – dịch vụ còn hạn chế. Cấu trúc này phản ánh mô hình đô thị hóa mở rộng theo địa bàn hành chính nhiều hơn là dựa trên động lực phát triển kinh tế – không gian, dẫn đến sự phân mảnh trong tổ chức không gian đô thị và hiệu quả đầu tư hạ tầng.

Tỷ lệ đô thị hóa: 45,4%, cao hơn tỷ lệ đô thị hóa của cả nước (38,49%) và của vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Tốc độ đô thị hóa: trong 05 năm từ 2020 đến 2024, tốc độ đô thị hóa của tỉnh đạt mức trung bình cao, tăng 11,31 điểm %.

Sau thời điểm sát nhập, không còn đơn vị hành chính là thành phố trực thuộc tỉnh, thị xã, huyện, thị trấn. Hệ thống đô thị chuyển đổi theo phân cấp chính quyền 2 cấp, gồm các phường, đặc khu. Các thành phố, thị xã, thị trấn trước đây một số khu vực trở thành phường, một số khu vực từ thị trấn sáp nhập vào các xã, và một số xã được sát nhập vào phường. Toàn tỉnh gồm 14 phường và 03 đặc khu.

Theo Nghị quyết về Phân loại đô thị ngày 24/12/2025 Ủy ban thường vụ Quốc hội, những đô thị loại IV, V trước đây đã được phân loại thì sẽ được chuyển tiếp là đô thị loại III.

Hệ thống đô thị phân bố tương đối đồng đều trên địa bàn tỉnh. Mật độ đô thị vùng phía Bắc (từ QL80 lên phía Bắc) có mật độ cao hơn vùng phía Nam. Các đô thị phân bố khá dày tại các khu vực trọng điểm như ven biển, dọc hành lang sông Tiền, sông Hậu tạo thành các trục hành lang đô thị.

- Phân bố đô thị theo cấp độ- chức năng: các tỉnh (cũ) đều có các đô thị đóng vai trò trung tâm tỉnh, trung tâm tiểu vùng. Các đô thị IV, V phân bố ở các huyện – trung tâm huyện lỵ tạo thành mạng lưới khá đồng đều khắp tỉnh.

- Trung tâm các đô thị lớn cách nhau từ 15 km (TP. Châu Đốc - TX. Tân Châu) đến khoảng 50 km (TP. Long Xuyên - TP. Châu Đốc). Đối với các đô thị loại IV, V, bình quân bán kính 10-15 km có một điểm đô thị. Đã hình thành đô thị trung tâm huyện tại tất cả các huyện (trước thời điểm chuyển đổi mô hình chính quyền 2 cấp). Các đô thị loại I, II, III là những trung tâm dịch vụ, du lịch đóng vai trò quan trọng trong khung đô thị vùng tỉnh, hỗ trợ các thị trấn - đô thị loại IV, V và các tiểu vùng sản xuất nông nghiệp.

- Mật độ đô thị toàn tỉnh khoảng 3,84 đô thị/1000km², cao hơn so với trung bình cả nước (2,5 đô thị/1000km²).

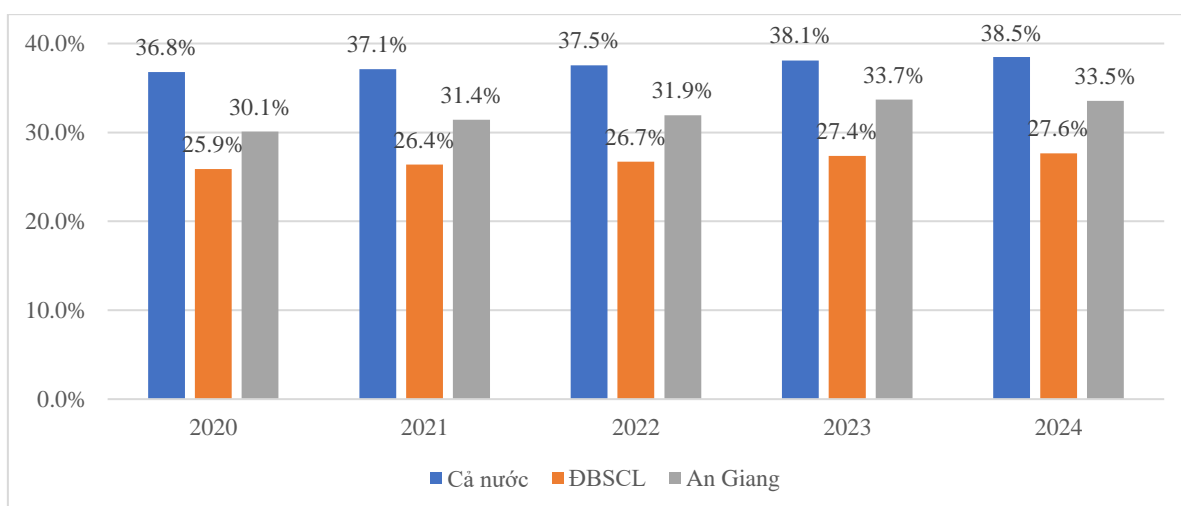


Hình 2-5: Phân bố các đô thị tại An Giang

Bảng 2-1 Hiện trạng đặc điểm của các đô thị tỉnh An Giang sau sát nhập

STT	Đô thị	Hiện trạng		
		Tên phường	Dân số (người)	Diện tích (km ²)
1	Long Xuyên	P. Bình Đức	72.822	28,23
		P. Long Xuyên	154.858	29,98
		P. Mỹ Thới	60.450	37,09
2	Châu Đốc	P. Châu Đốc	97.438	41,32
		P. Vĩnh Tế	40.222	64,25
3	Tịnh Biên	P. Thới Sơn	33.045	49,36
		P. Tịnh Biên	34.865	75,57
		P. Chi Lăng	28.401	51,17
4	Tân Châu	P. Tân Châu	33.506	17,39
		P. Long Phú	46.826	19,21
5	Hà Tiên	P. Hà Tiên	40.609	61,35
		P. Tô Châu	25.865	79,77
6	Rạch Giá	Phường Vĩnh Thông	55.185	95,89
		Phường Rạch Giá	250.661	45,53
7	Phú Quốc	Đặc khu Phú Quốc	157.629	575,29
8		Đặc khu Kiên Hải	23.179	27,85
9		Đặc khu Thổ Châu	1.829	13,98

Mức độ và tốc độ đô thị hóa của An Giang ở mức khá trong vùng nhưng vẫn thấp hơn bình quân cả nước. Tỷ lệ đô thị hóa của tỉnh đạt 33,5%, mức này thấp hơn tỷ lệ đô thị hóa chung của cả nước (38,5%) nhưng cao hơn mặt bằng vùng Đồng bằng sông Cửu Long và đứng nhóm cao nhất trong các tỉnh của vùng. Giai đoạn 2020-2024, đô thị hóa diễn ra với tốc độ tương đối nhanh, tăng từ 30,1% lên 33,5%, cho thấy xu hướng mở rộng không gian và dân số đô thị khá rõ nét trong những năm gần đây.



Nguồn: Tổng cục thống kê

Hình 2-6: Tỷ lệ đô thị hóa của An Giang so với vùng ĐBSCL và cả nước

Bảng 2-2: Tỷ lệ đô thị hóa của tỉnh so với các tỉnh trong vùng trước và sau sáp nhập

STT	Vùng/tỉnh	Đơn vị	2015	2020	2024
I	Vùng ĐBSCL trước sáp nhập		24,5	25,9	27,6
1	Long An	%	16,6	18,2	18,6
2	Bến Tre	%	9,9	9,8	13,4
3	Trà Vinh	%	16,5	17,4	18,5
4	Vĩnh Long	%	16,5	22,7	22,9
5	Tiền Giang	%	14	14,2	16,8
6	Đồng Tháp	%	18	19,1	20,5
7	An Giang	%	30,3	31,6	36,9
8	Kiên Giang	%	27,8	28,4	29,8
9	Cần Thơ	%	68,2	70	70,7
10	Hậu Giang	%	23	28	28,1
11	Sóc Trăng	%	30,4	32,3	34,1
12	Bạc Liêu	%	27,2	27,8	27,8
13	Cà Mau	%	22,2	22,7	23,5
II	Vùng ĐBSCL theo phương án phân vùng mới	Đơn vị	25,3	26,7	28,6
1	Cần Thơ	%	43	46,1	47,2
2	An Giang	%	29,1	30,1	33,5
3	Cà Mau	%	24,3	24,9	25,4
4	Đồng Tháp	%	15,9	16,5	18,6
5	Vĩnh Long	%	14	16,1	17,9

Nguồn: Tổng cục thống kê

Về phân bố đô thị, trước thời điểm sát nhập mật độ đô thị khoảng 3,84 đô thị/1000km², cao hơn so với trung bình cả nước (2,5 đô thị/1000km²); mạng lưới đô thị phân bố tương đối hợp lý theo cấp độ – chức năng, với các đô thị trung tâm tỉnh, tiểu vùng và hệ thống đô thị IV, V phủ đều các huyện, phù hợp điều kiện địa hình và vùng sản xuất. Sau sáp nhập, tuy số lượng đô thị giảm, nhưng cơ bản phân bố các vùng đô thị vẫn không đổi, tập trung ở các đô thị cấp I, II và III trước đó.

Về đặc điểm dân cư nông thôn, sau thời điểm sát nhập, toàn tỉnh hiện có 85 xã, hệ thống dân cư nông thôn phân bố không đều trên toàn vùng, mật độ dân số trung bình từ 31-1.800 người/km². Đối với các điểm dân cư trên đất liền thì các điểm dân cư phân bố dọc bờ sông Tiền, sông Hậu, dân cư sống theo tuyến ven sông, kênh rạch hoặc ven quốc lộ. Đối với các đảo thì dân cư sống tập trung đông ở các đảo gần bờ, bám dọc theo các bãi biển, vịnh và giao thông vòng quanh đảo.

2.1.4. Hiện trạng phát triển các khu chức năng

Mới chỉ có 5/10 KCN đang được đưa vào khai thác và có sự phân hóa rõ rệt giữa nhóm đã đầu tư – khai thác hiệu quả và nhóm đang trong giai đoạn chuẩn bị hoặc chưa triển khai. Các KCN đang hoạt động có tỷ lệ lấp đầy cao, đặc biệt là KCN Bình Long, Bình Hòa và Thạnh Lộc đóng vai trò quan trọng trong phát triển công nghiệp và thu hút FDI của tỉnh. Trong khi đó, nhiều KCN quy hoạch mới còn gặp khó khăn về thủ tục đầu tư, môi trường và quy hoạch chi tiết (như Hội An, Vàm Cống, Xẻo Rô, Tắc Cậu, Kiên Lương II), cho thấy nhu cầu rà soát, sắp xếp thứ tự ưu tiên và gắn phát triển KCN với hạ tầng logistics, đô thị và khu kinh tế cửa khẩu.

Các KCN hiện nay đều nằm trên các tuyến quốc lộ và đường tỉnh, chủ yếu dọc theo sông Hậu và sông Cái lớn. Như vậy, việc kết nối với đường bộ và đường thủy là rất thuận tiện, đặc biệt các KCN hiện nay có hạ tầng kết nối rất tốt: KCN Bình Long, Bình Hòa, Vàm Cống đều nằm dọc QL.91, KCN Hội An nằm trên ĐT.942, kết nối thuận tiện vào QL.80B; về đường thủy KCN Bình Long có cảng Bình Long nằm trong KCN, KCN Thạnh Lộc có cảng Thạnh Lộc; các KCN cũng có thể kết nối thuận tiện với cảng Mỹ Thới, hoặc theo QL.80, QL.1A kết nối về cảng Cát Lái.

- KCN Bình Long, huyện Châu Phú (thuộc xã Châu Phú): với quy mô 30,57 ha, diện tích đất công nghiệp có thể cho thuê là 17,20 ha (chưa bao gồm Cảng Bình Long, diện tích 2,01 ha). Đến nay, có 11 dự án đã được cấp Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư còn hiệu lực, diện tích đất cho thuê 19 ha (tỷ lệ lấp đầy đạt 100%), trong đó có 02 dự án đầu tư nước ngoài và đã hoàn thành và đưa vào sử dụng các hạng mục hạ tầng chủ yếu. Giao thông kết nối đến KCN này rất thuận tiện cho cả đường thủy, cảng Bình Long trên sông Hậu và đường bộ, thông qua QL.91. Tuyến đường nội bộ từ KCN ra QL.91 được đầu tư đồng bộ và đảm bảo kết nối tốt.

- KCN Bình Hòa, huyện Châu Thành (thuộc xã Bình Hòa): với quy mô 131,78 ha, diện tích đất công nghiệp có thể cho thuê là 100 ha. Đến nay, đã hoàn thành và đưa vào sử dụng các hạng mục hạ tầng chủ yếu như: Hệ thống giao thông, thoát nước mưa, nhà máy cấp nước, hệ thống chiếu sáng, Hệ thống xử lý nước thải KCN Bình Hòa (giai đoạn 1) công suất 2.000 m³/ngày đêm. Có 17 dự án đã được cấp Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư với diện tích đất cho thuê là 94 ha (tỷ lệ lấp đầy đạt 94%), trong đó có 06 dự án đầu tư nước ngoài. KCN được hỗ trợ trực tiếp bằng đường thủy thông qua cảng Bình Hòa trên sông Hậu, bằng đường thủy qua QL.91, kết nối đa phương thức thuận tiện thông qua tuyến đường bộ từ KCN đến thẳng cảng.

- KCN Xuân Tô, huyện Tịnh Biên (thuộc phường Tịnh Biên) (khu vực cửa khẩu Tịnh Biên thuộc Khu kinh tế cửa khẩu tỉnh An Giang) với quy mô 58 ha, diện tích đất công nghiệp cho thuê 31,42 ha. Đến nay, đã hoàn thành và đưa vào sử dụng các hạng mục hạ tầng chủ yếu như: Hệ thống giao thông, thoát nước, chiếu sáng, nhà máy cấp nước sạch. Về đường bộ, KCN Xuân Tô kết nối trực tiếp với QL.91 và thuận tiện kết nối với QL.N1 (cách khoảng 1km), đối với đường thủy, dù chỉ cách kênh Vĩnh Tế khoảng 1,5km, tuy nhiên, tại khu vực này hiện không có cảng thủy nào đang hoạt động.

- KCN Hội An, huyện Chợ Mới (thuộc xã Hội An): Đã có nhà đầu tư hạ tầng thực hiện hồ sơ chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng hạ tầng KCN Hội An; nhưng do gặp khó khăn khi thực hiện Báo cáo đánh giá tác động môi trường của dự án trước khi trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương, nên nhà đầu tư đã xin dừng thực hiện Dự án và được UBND tỉnh chấp thuận. Hiện trạng vị trí khu vực dự kiến xây dựng KCN Hội An chưa có tiếp cận giao thông trực tiếp cả đường bộ và đường thủy. Theo quy hoạch, KCN này sẽ kết nối trực tiếp với ĐT.946 (đoạn nối dài), không có kết nối với QL.80B.

- KCN Vàm Cống, TP. Long Xuyên (thuộc phường Mỹ Thới): Hiện đã có nhà đầu tư đăng ký thực hiện dự án phát triển hạ tầng KCN với quy mô 196 ha, hiện đang trong quá trình thực hiện hồ sơ chủ trương đầu tư dự án. KCN nằm ngay cạnh tuyến tránh Long Xuyên, rất thuận lợi cho việc tiếp cận giao thông đường bộ, mặc dù vậy, không có kết nối với bất kỳ cảng bến nào, dù chỉ cách cảng Mỹ Thới khoảng 3km.

- KCN Thạnh Lộc (thuộc xã Thạnh Lộc) có tỷ trọng đóng góp lớn giá trị sản xuất công nghiệp cho huyện Châu Thành, và chủ yếu là từ ngành công nghiệp sản xuất và chế biến thủy hải sản. Lũy kế đến 2021, KCN Thạnh Lộc có 23 dự án đã cấp nhận giấy chứng nhận đăng ký đầu tư/quyết định chủ trương đầu tư, với diện tích đăng ký 72,46 ha, và vốn đăng ký đầu tư là 6.407 tỷ đồng, tỷ lệ lấp đầy (giai đoạn 1) đạt 67,43%. Giao thông kết nối tại KCN rất thuận tiện, khi cảng thủy nội địa Thạnh Lộc trên tuyến kênh Vành Đai nằm trong khu công nghiệp và tuyến đường tránh Rạch Giá (QL.80) có quy mô rộng, đảm bảo lưu thông.

- KCN Thuận Yên (thuộc xã Tô Châu) có 01 dự án đã cấp giấy chứng nhận đăng ký đầu tư/quyết định chủ trương đầu tư, diện tích đăng ký là 22,60 ha, vốn đăng ký đầu tư 292,5 tỷ đồng, tỷ lệ lấp đầy đạt 25,84%. Kết nối giao thông tại KCN này rất thuận tiện, về đường bộ, có kết nối trực tiếp tới QL.N1, ĐT.972B và cao tốc Hà Tiên-Rạch Giá-Bạc Liêu trong tương lai, về đường thủy, KCN nằm trực tiếp trên tuyến đường thủy Rạch Giá-Hà Tiên và có quy hoạch cảng thủy KCN Thuận Yên.

- KCN Xẻo Rô tại xã An Biên được quy hoạch với khu dân cư - tái định cư có diện tích 30,03 ha và khu TM-DV có diện tích 71,28 ha. Hiện tại, đã triển khai lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án KCN và đang trình cấp có thẩm quyền xem xét cho ý kiến. KCN có kết nối giao thông thuận tiện với QL.63 và sông Cái Lớn (thông qua cảng KCN Xẻo Rô theo quy hoạch)

- KCN Tắc Cậu và KCN Kiên Lương 2 tại xã Bình An và Hòa Điền vẫn chưa triển khai lập đồ án quy hoạch chi tiết, nhưng kết nối giao thông đến cả 2 KCN này đều rất thuận tiện, với QL.63 và sông Cái Lớn (qua cảng Tắc Cậu) tại KCN Tắc Cậu và QL.80, Đường tránh Kiên Lương và kênh Cái Tre (thông qua cảng Kiên Lương) tại KCN Kiên Lương 2.

Bảng 2-3: Hiện trạng Khu công nghiệp tỉnh An Giang

Stt	Tên KCN	Vị trí	Quy mô (ha)	Diện tích CN cho thuê (ha)	Hiện trạng đầu tư – khai thác	Tình trạng	Kết nối giao thông
1	KCN Bình Long	Xã Châu Phú	30,57	17,20	11 dự án còn hiệu lực, tỷ lệ lấp đầy 100%,	Đang khai thác	Thuận tiện cả đường bộ và đường thủy
2	KCN Bình Hòa	Xã Bình Hòa	131,78	100,00	17 dự án, tỷ lệ lấp đầy 94%, có 06 dự án FDI	Đang khai thác	Thuận tiện cả đường bộ và đường thủy
3	KCN Xuân Tô	Phường Tịnh Biên	58,00	31,42	Đã hoàn thành và đưa vào sử dụng các hạng mục hạ tầng chủ	Đang khai thác	Đường bộ kết nối tốt, cần xem xét bổ sung kết nối

Stt	Tên KCN	Vị trí	Quy mô (ha)	Diện tích CN cho thuê (ha)	Hiện trạng đầu tư – khai thác	Tình trạng	Kết nối giao thông
					yếu (giao thông, thoát nước, chiếu sáng, cấp nước sạch)		với kênh Vĩnh Tế
4	KCN Hội An	Xã Hội An	-	-	Có nhà đầu tư lập hồ sơ chủ trương đầu tư hạ tầng	Đã tạm dừng triển khai	Chỉ có kết nối với tuyến ĐT quy hoạch, cần xem xét bổ sung kết nối với QL.80
5	KCN Vàm Cống	phường Mỹ Thới	196,00	-	Đã có nhà đầu tư đăng ký thực hiện dự án phát triển hạ tầng	Đang lập hồ sơ chủ trương đầu tư	Kết nối đường bộ tốt, cần xem xét bổ sung kết nối đến cảng Mỹ Thới
6	KCN Thạnh Lộc	Xã Thạnh Lộc	151,98	72,46 (GD 1)	KCN có khu ở công nhân và tái định cư với diện tích 60,43 ha	Đã xây dựng cơ bản hoàn chỉnh hạ tầng kỹ thuật GD1, đã triển khai lập báo cáo nghiên cứu khả thi GD 2 và đang trình cấp có thẩm quyền xem xét cho ý kiến.	Kết nối thuận tiện cả đường bộ và đường thủy
7	KCN Thuận Yên	Phường Tô Châu	133,95	22,60	KCN có khu dân cư, tái định cư với diện tích 33 ha	Đã triển khai lập đề án QHCT và lập DAĐT	Kết nối thuận tiện cả đường bộ và đường thủy
8	KCN Xẻo Rô	Xã An Biên	-	-	KCN có khu dân cư - tái định cư với diện tích 30,03 ha và khu TM-DV với diện tích 71,28 ha	Hiện tại, đã triển khai lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án KCN và đang trình cấp có thẩm quyền xem xét cho ý kiến.	Kết nối thuận tiện cả đường bộ và đường thủy
9	KCN Tắc Cậu	Xã Bình An	-	-		Chưa triển khai lập đề án QHCT	Kết nối thuận tiện cả đường bộ và đường thủy
10	KCN Kiên Lương II	Xã Hoà Điền	-	-		Chưa triển khai lập đề án QHCT	Kết nối thuận tiện cả đường bộ và đường thủy

Đối với các cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh, theo thống kê sau sát nhập, tỉnh An Giang quy hoạch phát triển tổng số 47 cụm công nghiệp, với tổng diện tích là 2.225,03 ha. Ngoài ra còn có 04 CCN của tỉnh An Giang (cũ) đã hoàn thành đầu tư và đi vào hoạt động nhưng không được đưa vào Quy hoạch tỉnh trước đây, gồm: Long Châu, Mỹ Quý, Vĩnh Mỹ và Phú Hoà (tổng cộng là 51).

Nếu tính chung 04 cụm công nghiệp nằm ngoài quy hoạch, tỉnh An Giang hiện có 08 CCN đầu tư hoàn thành cơ bản hạ tầng kỹ thuật và cho thuê đất trong cụm công nghiệp.

- 1) Vĩnh Hoà Hưng Nam - giai đoạn 1, thu hút 04 dự án thứ cấp, đạt tỷ lệ lấp đầy 89,30%)
- 2) Tân Trung - giai đoạn 1: Thu hút 03 dự án thứ cấp, đạt tỷ lệ lấp đầy 100%;
- 3) Mỹ Quý: Thu hút 05 dự án thứ cấp, đạt tỷ lệ lấp đầy 100%;
- 4) Vĩnh Mỹ: Thu hút 04 dự án thứ cấp, đạt tỷ lệ lấp đầy 100%;
- 5) Phú Hoà: Thu hút 05 dự án thứ cấp, đạt tỷ lệ lấp đầy 95,63%;
- 6) Long Châu: Thu hút 01 dự án thứ cấp, đạt tỷ lệ lấp đầy 60,68%;
- 7) Lương An Trà: Thu hút 02 dự án thứ cấp, đạt tỷ lệ lấp đầy 53,50%;
- 8) An Phú - giai đoạn 1: Thu hút 02 dự án thứ cấp, đạt tỷ lệ lấp đầy 45,45%.

- Ngoài ra, có 02/47 CCN theo quy hoạch đã được thành lập hoặc giao chủ trương đầu tư nhưng chưa triển khai hạ tầng, gồm:

(1) Hà Giang: Tỉnh đã ký Biên bản ghi nhớ hợp tác đầu tư với Công ty Cổ phần Tập đoàn thủy sản Minh Phú, nhưng đến nay nhà đầu tư chưa triển khai thực hiện các bước tiếp theo để đầu tư hạ tầng CCN.

(2) Hàm Ninh: Công ty CP ĐK Phú Quốc đã thực hiện ký quỹ đầu tư, với số tiền 11,52 tỷ đồng; đang phối hợp với địa phương thực hiện công tác đền bù, giải phóng mặt bằng, lập báo cáo nghiên cứu khả thi cho dự án; chưa triển khai đầu tư.

- Có 05/47 CCN theo quy hoạch có Nhà đầu tư quan tâm, gồm:

(1) Bình Sơn: Tập Đoàn SEP Cooperative - Hàn Quốc quan tâm dự kiến đăng ký đầu tư hạ tầng kỹ thuật và 01 nhà máy điện sinh khối 15MW trong CCN.

(2) Long Thạnh: Công ty CP Năng Lượng Xanh Miền Nam Biomass quan tâm dự kiến đăng ký đầu tư hạ tầng kỹ thuật CCN.

(3) An Nông: Công ty CP Nông nghiệp CNC Chính Kim quan tâm dự kiến đăng ký làm chủ đầu tư hạ tầng kỹ thuật CCN.

(4) Mỹ Phú: Công ty TNHH Mỹ lương 689 đăng ký làm chủ đầu tư hạ tầng kỹ thuật CCN; đang hướng dẫn nhà đầu tư triển khai các bước tiếp theo.

(5) Hòa An: Công ty CP KCN Hòa An đăng ký làm chủ đầu tư hạ tầng kỹ thuật CCN; đang hướng dẫn nhà đầu tư triển khai các bước tiếp theo.

- Còn lại 36/47 CCN thực hiện kêu gọi đầu tư mới.

Ngoài các Khu công nghiệp và cụm công nghiệp ra thì Theo định hướng quy hoạch, đến năm 2030 toàn tỉnh (Kiên Giang cũ) phát triển tổng số 19 cụm nhà máy chế biến, gắn với vùng nguyên liệu. Trong đó, có 07 cụm nhà máy được quy hoạch nằm trong các cụm công nghiệp, khu cảng cá; 12 cụm nhà máy chế biến nằm ngoài các KCN, CCN.

Sở Công Thương đã phối hợp với các địa phương rà soát và xác định vị trí, ranh giới khu đất quy hoạch và đề nghị các sở, ngành liên quan cập nhật vào chỉnh quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch xây dựng và danh mục dự án kêu gọi đầu tư trên địa bàn tỉnh theo quy định.

Đến nay có 03 cụm nhà máy chế biến đang thực hiện thủ tục đầu tư và triển khai đầu tư xây dựng; 01 cụm nhà máy có doanh nghiệp quan tâm, tìm hiểu đầu tư; còn lại 15/19 chưa triển khai, do chưa có nhà đầu tư.



Hình 2-2: Hiện trạng Khu công nghiệp và cụm công nghiệp tỉnh An Giang

Về khu kinh tế cửa khẩu, trên địa bàn tỉnh hiện có 04 khu nằm dọc biên giới với Campuchia, dù cơ bản đã được quy hoạch và đầu tư bước đầu nhưng hiệu quả khai thác còn hạn chế, chưa phát huy đầy đủ vai trò là động lực phát triển kinh tế biên giới. Cụ thể:

-Khu kinh tế cửa khẩu Hà Tiên: Quy mô khoảng 1.600 ha, là khu kinh tế cửa khẩu đa ngành, có vai trò quan trọng trong giao lưu kinh tế với Campuchia và tiểu vùng

Mekong, đồng thời gắn với quốc phòng – an ninh. Tuy nhiên, hạ tầng các khu chức năng và giao thông kết nối chưa đồng bộ, hoạt động thương mại, xuất nhập khẩu và du lịch cửa khẩu còn hạn chế, chưa tạo đột phá. Kết nối giao thông tại khu vực này hết sức thuận tiện, bao gồm các tuyến đường quốc gia như QL.80, QL.N1 và cao tốc Hà Tiên-Rạch Giá-Bạc Liêu (quy hoạch), các cảng thủy nội địa và cảng biển dọc sông Giang Thành và cửa biển Hà Tiên.

-Khu kinh tế cửa khẩu Tịnh Biên: Được đầu tư sớm, từng phát huy hiệu quả trong thương mại – du lịch biên giới. Tuy nhiên, sau khi chính sách miễn thuế thay đổi, sức hút thương mại giảm mạnh, nhiều doanh nghiệp ngừng hoạt động, làm suy giảm vai trò động lực của khu kinh tế. Hiện trạng kết nối giao thông đường bộ tốt với QL.91 và QL.N1, đã quy hoạch bổ sung kết nối với cao tốc Châu Đốc-Long Xuyên-Cần Thơ. Kết nối đường thủy còn hạn chế dù có lợi thế kết nối tốt với kênh Vĩnh Tế nhưng chưa có cảng thủy nội địa để tăng cường kết nối đa phương thức.

-Khu kinh tế cửa khẩu Vĩnh Xương: Có lợi thế kết nối đường bộ và đường thủy, đã hình thành một số hạng mục hạ tầng thương mại – công nghiệp. Dù vậy, quy mô đầu tư còn nhỏ, phát triển chưa đồng bộ, hiệu quả khai thác thấp và chưa phát huy vai trò logistics cửa khẩu. Kết nối đường bộ tốt thông qua QL.80B, nhưng chưa có cảng thủy nội địa trên sông Hậu để tận dụng lợi thế của tuyến đường thủy nội địa này.

-Khu kinh tế cửa khẩu Khánh Bình: Đang được định hướng nâng cấp lên cửa khẩu quốc tế và đã triển khai một số dự án hạ tầng. Tuy nhiên, quy mô phát triển còn hạn chế, tỷ lệ khai thác đất thấp, thủ tục phê duyệt phạm vi và quốc môn chưa hoàn chỉnh, ảnh hưởng đến hiệu quả quản lý và khai thác. Tuyến QL.90C đảm bảo kết nối tốt về mặt đường bộ, nhưng cần xem xét bổ sung thêm kết nối đường thủy thông qua cảng thủy bổ sung tại Khu kinh tế cửa khẩu Vĩnh Xương, được kết nối thông qua ĐT.950 (quy hoạch).

2.2. Hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông

2.2.1. Hiện trạng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Hệ thống giao thông đường bộ của tỉnh có quy mô lớn, mức độ cứng hóa tương đối cao, cơ bản đáp ứng nhu cầu kết nối và phát triển KT-XH. Hiện trên địa bàn tỉnh đã có 27,3 km đường cao tốc và đang tiếp tục hoàn thiện đẩy nhanh các tuyến cao tốc đã được quy hoạch, ngoài ra mạng lưới giao thông đường bộ chính của tỉnh với 08 tuyến đường quốc lộ và 48 tuyến đường tỉnh, với tổng chiều dài hơn 2069 km đáp ứng cơ bản nhu cầu kết nối giữa các khu vực trong tỉnh.



Hình 2-3 Hiện trạng mạng lưới giao thông chính tỉnh An Giang

Bảng 2-1: Hiện trạng mạng đường bộ tỉnh An Giang

STT	Loại đường	Số tuyến	Chiều dài (km)	Kết cấu mặt			Cứng hóa (%)
				Nhựa, láng nhựa	BTXM	CP+Đất	
1	Cao tốc	1	27.30		-	-	100,00%
1	Quốc lộ	8	613.60	593.80	19.80	-	100,00%
2	Đường tỉnh	48	1,453.00	1,349.10	103.90	-	100,00%
Tổng cộng			2,093.90	1,942.90	123.70	-	100,00%

Nguồn: Tổng hợp từ Sở Xây dựng

i. Cao tốc

Trên địa bàn tỉnh hiện chỉ có cao tốc Lộ Tế - Rạch Sỏi, đáp ứng phần nào nhu cầu kết nối với vùng Đông Nam Bộ và ĐBSCL. Hiện đang thi công cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng và cao tốc Cần Thơ - Cà Mau đã thông xe kỹ thuật. Khi 2 tuyến cao tốc này hoàn thành sẽ góp phần tăng cường kết nối đối ngoại của tỉnh đi các tỉnh trong vùng ĐBSCL và Đông Nam Bộ.

- Cao tốc Lộ Tẻ - Rạch Sỏi: Đoạn đi qua địa bàn tỉnh dài 27,3 km, từ ranh TP.Cần Thơ đến giao tuyến tránh Rạch Giá, hiện đã được nâng cấp đạt tiêu chuẩn cao tốc với quy mô 4 làn xe.

ii. Đường quốc lộ

Gồm 08 tuyến với chiều dài 613,6km, đạt cấp IV trở lên, quy mô 2-4 làn xe. Các tuyến quốc lộ cơ bản đảm bảo kết nối với các tỉnh, thành lân cận và với vùng ĐBSCL, vùng Đông Nam Bộ. Tuy nhiên hiện nay quốc lộ là các tuyến độc đạo, còn thiếu các trục theo hướng Bắc - Nam và Đông - Tây để hỗ trợ kết nối giữa các khu vực trong tỉnh và kết nối lên khu vực kinh tế cửa khẩu ở phía Bắc của tỉnh.

Tải trọng cầu đã đồng bộ với cấp đường, tuy nhiên có một số cầu yếu, cần sớm đầu tư thay thế, đảm bảo sự vận chuyển liên thông trên toàn tuyến: cầu Rạch Tia, cầu Minh Lương (QL.61); cầu Vĩnh Tiến (QL.63); cầu Hoàng Diệu, Cầu Nguyễn Trung Trực, cầu Bình Hòa và cầu Ông Quýt (QL.91); QL.91C còn 2 cầu tải trọng 13T.

Bảng 2-2: Hiện trạng đường quốc gia trên địa bàn tỉnh An Giang

Stt	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	C.dài (km)	Cấp kỹ thuật	Kết cấu	
						Nhựa	BTXM
1	Quốc lộ 61	Ranh thành phố Cần Thơ	QL.80, phường Rạch Giá	44,0	III-IV	44,0	
2	Quốc lộ 63	QL.61, xã Châu Thành	Ranh tỉnh Cà Mau	74,2	III-IV	58,0	16,3
3	Quốc lộ 80	Ranh thành phố Cần Thơ	Cửa khẩu Hà Tiên	134,4	II-IV	130,9	3,6
4	Quốc lộ 80B	Ranh tỉnh Đồng Tháp	Cửa khẩu Vĩnh Xương	90,7	III-IV	90,7	
5	Quốc lộ 91	Ranh thành phố Cần Thơ	Cửa khẩu Tịnh Biên	95,2	III-IV	95,2	
6	Quốc lộ 91C	QL.91, phường Châu Đốc	Cửa khẩu Khánh Bình	34,9	IV	34,9	
7	Quốc lộ N1	QL.80B, phường Tân Châu	QL.80, phường Tô Châu	84,7	III-IV	84,7	
8	Hành lang ven biển phía Nam	Ranh tỉnh Cà Mau	QL.80, phường Rạch Giá	55,4	III	55,4	
Tổng				613,6		593,8	19,8

Nguồn: Tổng hợp từ Sở Xây dựng

iii. Đường tỉnh

Hệ thống đường tỉnh gồm 48 tuyến với tổng chiều dài 1.453,0km, được phát triển theo các trục dọc và trục ngang, phân bố chưa đồng đều, tập trung nhiều ở khu vực trung tâm, phía Nam và Đông Bắc của tỉnh, có 5 tuyến trên đảo Phú Quốc. Liên kết giữa các tuyến đường tỉnh dựa chủ yếu vào các tuyến quốc lộ, thiếu các trục dọc.

Hệ thống đường tỉnh hỗ trợ tốt các tuyến quốc lộ trong kết nối liên tỉnh, đảm bảo kết nối giữa các xã phường với nhau, và kết nối các khu vực sản xuất, cửa khẩu, du lịch,... ra hệ thống quốc lộ và các đầu mối giao thông.

Do sự chia cắt bởi sông Tiên và sông Hậu nên khả năng kết nối giao thông nội tỉnh và liên tỉnh khu vực phía Bắc và Đông Bắc của tỉnh bị hạn chế.

Các tuyến đường tỉnh đã được nhựa hóa, tuy nhiên còn nhiều đoạn mới đạt cấp V và cấp VI. Tải trọng cầu chưa đồng bộ với cấp đường, hiện tại các tuyến ĐT.945, ĐT.946, ĐT.947, ĐT.957, ĐT.960, ĐT.962B, ĐT.963C, ĐT.963D, ĐT.965B, ĐT.965C, ĐT.966, ĐT.966C, ĐT.972B còn tồn tại nhiều cầu có tải trọng $\leq 8T$. Do mặt đường một số tuyến nhỏ và tải trọng cầu thấp nên phần nào làm ảnh hưởng đến vận tải hàng hóa đường bộ (chiếm khoảng 23% khối lượng vận chuyển trên địa bàn tỉnh).

Bảng 2-3: Hiện trạng hệ thống đường tỉnh

Stt	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	C.dài (km)	Cấp kỹ thuật	Kết cấu	
						Nhựa	BTXM
I	Trên đất liền			1.270,9		1.186,3	84,6
1	Tuần tra biên giới	Ranh tỉnh Đồng Tháp	Phường Hà Tiên	143,6	VI	143,6	
2	ĐT.941	QL.91 (Ngã ba Lộ Tè), xã Bình Hòa	ĐT.943, xã Tri Tôn	39,0	IV	39,0	
3	ĐT.943	QL.91 (Nút giao đèo 4 Ngọn), phường Long Xuyên	ĐT.941, xã Tri Tôn	64,0	III-IV	63,2	0,8
4	ĐT.944	Phà An Hòa, xã Hội An	QL.80B, xã Long Kiên	11,2	IV	11,2	
5	ĐT.945	QL.91, xã Vĩnh Thạnh Trung	ĐT.969 (cầu Kênh Ranh), xã Cô Tô	40,6	IV	40,6	
6	ĐT.946	QL.80B, xã Chợ Mới	Bến đò Hòa An, xã Hội An	30,8	IV-VI	30,8	
7	ĐT.947	QL.91 (cầu Cây Dương), xã Bình Mỹ	Cầu Kênh Ranh, xã Óc Eo	37,5	V-VI	37,5	
8	ĐT.948	QL.91, phường Thới Sơn	ĐT.941, xã Tri Tôn	22,6	III	22,6	
9	ĐT.949	QL.91, phường Tịnh Biên	ĐT.955B, xã Tri Tôn	21,9	III	21,9	
10	ĐT.951	ĐT.953, xã Châu Phong	QL.80B, xã Phú Tân	37,3	V	37,3	
12	ĐT.953	Phà Châu Giang, xã Châu Phong	QL.80B (vòng xoay Long Phú), phường Long Phú	11,2	IV	11,2	

Stt	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	C.dài (km)	Cấp kỹ thuật	Kết cấu	
						Nhựa	BTXM
13	ĐT.955A	Đường Trường Đua, phường Châu Đốc	Đường Hữu Nghị, phường Tịnh Biên	23,0	IV	23,0	
14	ĐT.955B	ĐT.941, xã Tri Tôn	QL.N1, xã Ba Chúc	22,0	V	22,0	
15	ĐT.957	Đình Thần Đa Phước, xã Vĩnh Hậu	QL.91C, xã Khánh Bình	33,2	IV	33,2	
16	ĐT.958	ĐT.955B, xã Tri Tôn	ĐT.970 (cầu Ninh Phước), xã Vĩnh Gia	18,8	IV	18,8	
17	ĐT.959	ĐT.955B, xã Tri Tôn	ĐT.943, xã Cô Tô	17,0	V	17,0	
18	ĐT.960	ĐT.943, xã Thoại Sơn	ĐT.961 (cầu Xã Diểu), xã Thoại Sơn	10,9	V	10,9	
19	ĐT.961	Đường Lạc Hồng giao với đường Tôn Đức Thắng, phường Rạch Giá	ĐT.960, xã Thoại Sơn	26,1	III-IV	25,7	0,4
20	ĐT.961B	QL.63, xã Bình An	ĐT.971, xã Kiên Lương	71,7	III	71,7	
21	ĐT.962	QL.61, xã Gò Quao	Bến phà Cầu Đò, ranh tỉnh Cà Mau	24,8	IV-V	24,8	
22	ĐT.962B	QL.61, xã Châu Thành	Ranh thành phố Cần Thơ	25,8	V-VI		25,8
23	ĐT.963	QL.80, xã Thạnh Đông	Cầu Long Nĩa, ranh thành phố Cần Thơ	40,7	V	40,7	
24	ĐT.963B	QL.61, xã Long Thạnh	Ranh thành phố Cần Thơ	28,3	III, V	28,3	
25	ĐT.963C	ĐT.963B, xã Giồng Riềng	ĐT.963D, xã Vĩnh Hòa Hưng	22,7	V-VI	22,7	
26	ĐT.963D	Cổng Ba Voi, ranh thành phố Cần Thơ	Cầu Kênh Ranh, ranh thành phố Cần Thơ	33,0	V	12,2	20,8
27	ĐT.964	QL.63 (mố B cầu treo Bà Môn), xã Tây Yên	ĐT.968, xã Tân Thạnh	33,9	VI	33,9	
28	ĐT.964B	QL.63, xã Đông Thái	ĐT.964, xã Đông Thái	9,3	VI	9,3	
29	ĐT.965	Xã U Minh Thượng	Xã U Minh Thượng	60,0	V-VI	60,0	
30	ĐT.965B	ĐT.965, xã U Minh Thượng	Cầu Kim Quy, xã Vân Khánh	22,7	V-VI	22,7	

Stt	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	C.dài (km)	Cấp kỹ thuật	Kết cấu	
						Nhựa	BTXM
31	ĐT.965C	QL.63 (cầu Vĩnh Thuận), xã Vĩnh Thuận	ĐT.965, xã U Minh Thượng	14,0	VI	14,0	
32	ĐT.966	QL.63, xã An Biên	Xã Vĩnh Hòa	24,9	V-VI	24,9	
33	ĐT.966B	QL.61, xã Châu Thành	Xã Vĩnh Hòa	35,9	IV-V	35,9	
34	ĐT.966C	ĐT.966, xã Vĩnh Hòa	ĐT.965, xã U Minh Thượng	15,6	V-VI	4,0	11,6
35	ĐT.967	QL.63 (cầu Thứ Bảy mới), xã Đông Thái	Cầu Ngã Bát, ranh tỉnh Cà Mau	29,5	IV-V	28,0	1,4
36	ĐT.968	Đường Hành lang ven biển phía Nam, xã U Minh Thượng	Cảng Xẻo Nhàu, xã Tân Thạnh	13,0	V	13,0	
37	ĐT.969	ĐT.945 (cầu Kênh Ranh), xã Cô Tô	ĐT.969B, xã Hòn Đất	27,2	IV-V	21,9	5,4
38	ĐT.969B	Kênh Ranh, xã Sơn Kiên	QL.80, xã Hòn Đất	47,3	V-VI	35,1	12,2
39	ĐT.970	QL.80 (cầu Tám Ngàn), xã Bình Sơn	ĐT.958, xã Vĩnh Gia	12,3	IV	12,3	
40	ĐT.970B	QL.N1, xã Giang Thành	Cửa khẩu quốc gia Giang Thành	5,6	IV		5,6
41	ĐT.971	QL.80, xã Kiên Lương	Ngã ba Bình Trị, xã Kiên Lương	32,0	IV-VI	32,0	
42	ĐT.972	QL.80, phường Hà Tiên	QL.80, phường Hà Tiên	9,5	IV	9,5	
43	ĐT.972B	QL.N1 (cầu Hà Giang), phường Tô Châu	QL.80 (cầu sắt Kiên Lương), xã Kiên Lương	20,2	V-VI	19,6	0,6
II	Đặc khu Phú Quốc			182,1		162,8	19,3
44	ĐT.973	Cầu Bà Cái	Cảng An Thới	51,5	III	51,5	
45	ĐT.974	Cầu Suối Cái	Gành Dầu	19,7	V	19,7	
46	ĐT.975	Dương Đông	ĐT.973	24,1	III	24,1	
47	ĐT.975B	Dương Đông	Gành Dầu	31,8	III-V	12,5	19,3
48	ĐT.975C	Cầu Bà Cái	An Thới	55,0	IV-V	55,0	
Tổng				1.453,0		1.349,1	103,9

Nguồn: Tổng hợp từ Sở Xây dựng

2.2.2. Hiện trạng hạ tầng giao thông đường thủy

i. Hệ thống luồng hàng hải

- Luồng hàng hải Định An - Sông Hậu: đoạn qua địa bàn tỉnh từ kênh Rạch Sỏi - Hậu Giang tới rạch Gò Lớn dài khoảng 5,4km, chiều rộng luồng 200m, chiều sâu -6,5m.

- Luồng hàng hải ven bờ: Đoạn từ An Giang đến Bình Thuận với phạm vi hoạt động cách bờ không quá 12 hải lý, dành cho phương tiện thủy nội địa sông pha biển (cấp VR- SB).

- Luồng hàng hải Rạch Giá: chiều dài 2,5km, chiều rộng luồng 45m, độ sâu luồng đạt 2,5m.

- Luồng hàng hải Hà Tiên: chiều dài 11,6km, chiều rộng 60m, độ sâu luồng đạt 2,2m.

- Luồng hàng hải An Thới: Đoạn từ cặp phao BHHH số “1”, “2” đến khu thủy điện trước cảng An Thới có chiều dài khoảng 690m, bề rộng 50m, độ sâu đạt 4,2m; Khu vực vũng quay tàu có đường kính D=180m, độ sâu đạt 6,8m.

- Luồng hàng hải thuộc cảng hành khách quốc tế Phú Quốc: hiện mới bố trí 5 phao BHHH để giới hạn luồng hàng hải.

- Luồng hàng hải chuyên dùng vào cảng Bình Trị: Luồng có chiều dài 17,5km, chiều rộng 68m. Đoạn luồng từ phao báo hiệu hàng hải số “0” đến hạ lưu phao báo hiệu hàng hải số “22” – 290 m, chiều dài khoảng 12,6km, độ sâu đạt 6,6m. Đoạn luồng từ hạ lưu phao báo hiệu hàng hải số “22” – 290 m đến cặp phao báo hiệu hàng hải số “29”, “30”, chiều dài khoảng 4,9km, độ sâu đạt 4,1m.

- Luồng hàng hải vào cầu cảng Bãi Vòng - Phú Quốc: đạt độ sâu 2,41-3,15m.

ii. Hệ thống luồng tuyến đường thủy nội địa

An Giang là tỉnh có hệ thống sông kênh rạch chằng chịt. Do vậy, hệ thống giao thông đường thủy là lợi thế của tỉnh. Vận tải hàng hoá bằng đường thủy chiếm 80% khối lượng vận chuyển hàng hóa và 40% khối lượng vận chuyển hành khách (vận chuyển hành khách ngang sông và phục vụ du lịch). Tổng chiều dài mạng lưới đường thủy do TW và tỉnh quản lý dài hơn 2477 km, là một trong những phương thức vận tải đặc trưng và quan trọng của tỉnh.

Hệ thống sông kênh Trung ương quản lý bao gồm 24 tuyến với tổng chiều dài 811,4km, hình thành theo các trục dọc và trục ngang. Các tuyến sông Tiền, sông Hậu, kênh Rạch Giá - Hà Tiên, sông Cái Lớn đóng vai trò là các trục dọc xương sống của toàn mạng lưới. Trong đó sông Tiền và sông Hậu vừa đảm nhận vận tải liên vận quốc tế, liên vùng vừa phục vụ kết nối đường thủy nội tỉnh. Còn lại là các trục ngang hỗ trợ kết nối với các tỉnh thành lân cận và kết nối các khu tập kết, lên xuống hàng hóa của tỉnh.

Bảng 2-4 : Hệ thống luồng tuyến do TW quản lý

Stt	Tên	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật
1	Sông Tiền	Biên giới Campuchia	Ranh tỉnh Đồng Tháp		
	- Đoạn 1	Biên giới Campuchia	Phường Tân Châu	17,5	ĐB
	- Đoạn 2	Quần Bèn	Ranh tỉnh Đồng Tháp	23,3	ĐB
	- Nhánh cù lao Ma	Xã Chợ Vàm	Sông Vàm Nao	17,9	ĐB

Stt	Tên	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật
	- Nhánh cù lao Tây	Sông Vàm Nao	Quản Bèn	9,1	I
2	Sông Hậu	Kênh Tân Châu	Rạch Gò Lớn		
	- Đoạn 1	Kênh Tân Châu	Ngã ba xáng Vĩnh Tre	16,0	I
	- Đoạn 2	Ngã ba xáng Vĩnh Tre	Rạch Gò Lớn	35,2	ĐB
	- Nhánh cù lao ông Hồ	Xã An Châu	Xã Mỹ Hòa Hưng	10,8	ĐB
	- Nhánh Năng Gù-Thị Hòa	Xã Bình Mỹ	Xã An Châu	16,0	III
3	Sông Châu Đốc	Ngã ba Sông Hậu	Ngã ba kênh Vĩnh Tế	1,5	III
4	Sông Vàm Nao	Ngã ba Sông Tiền	Ngã ba Sông Hậu	6,5	ĐB
5	Kênh Tân Châu	Ngã ba Sông Tiền	Ngã ba Sông Hậu	12,1	I
6	Kênh Tri Tôn-Hậu Giang	Sông Hậu (Cầu Vĩnh Tre)	Kênh Rạch Giá-Hà Tiên		
	- Đoạn 1	Sông Hậu	Kênh Tám Ngàn	26,3	III
	- Đoạn 2	Kênh Tám Ngàn	Kênh Rạch Giá-Hà Tiên	31,2	IV
7	Kênh Ba Thê	Sông Hậu (Vàm xáng Cây Dương)	Kênh Rạch Giá-Hà Tiên	58,8	IV
8	K.Mạc Cần Dung - Tám Ngàn	Ngã ba kênh Ba Thê	Ngã ba kênh Mạc Cần Dung	50,2	III
9	Kênh Rạch Giá - Long Xuyên	Sông Hậu	Kênh Ông Hiền Tà Niên	68,0	III
10	Rạch Ông Chưởng	Nhánh cù lao Tây, cù lao Ma - Sông Tiền	Nhánh cù lao ông Hồ - Sông Hậu	21,8	III
11	Kênh Lấp Vò-Sa Đéc	Rạch Cái Tàu Thượng	Sông Hậu	4,8	III
12	Kênh Rạch Sỏi Hậu Giang - Ông Hiền Tà Niên	Sông Hậu	Sông Cái Bé		
	- Đoạn 1	Sông Hậu	Ranh thành phố Cần Thơ	5,1	III (hạn chế)
	- Đoạn 2	Ranh thành phố Cần Thơ	Sông Cái Bé	35,3	III (hạn chế)
13	Kênh Vành Đai - Rạch Giá Hà Tiên	K.Rạch Sỏi-Hậu Giang	Đầm Hà Tiên (hạ lưu cầu Đông Hồ 100m)	88,8	III (hạn chế)
14	Kênh Ba Hòn	K.Rạch Giá-Hà Tiên	Cống Ba Hòn	5,0	III
15	Kênh rạch Xà No - Cái Nhứt	K.Xà No	Ngã 3 rạch Cái Tư	3,0	III
16	Rạch Cái Tư	Ngã 3 rạch Cái Nhứt	Ngã 3 sông Cái Lớn	12,5	III
17	Kênh Tắc Cây Trâm - Trẹm Cảnh Đền (bao gồm rạch Ngã Ba Đình)	Ngã 3 sông Cái Lớn	Ranh tỉnh Cà Mau	35,5	III
18	Rạch Cái Tàu	Ngã 3 sông Cái Lớn	K.Tắc Cây Trâm - rạch ngã 3 Đình	15,2	III
19	Sông Cái Bé - rạch Khe Luông	Ngã 3 K.Thốt Nốt	Ngã 3 sông Cái Lớn		
	- Đoạn 1	Ngã 3 K.Thốt Nốt	Ngã 3 K.Tắc Cậu	46,7	III
	- Đoạn 2	Ngã 3 K.Tắc Cậu	Rạch Khe Luông	5,8	II
	- Đoạn 3	Ngã 3 sông Cái Bé	Ngã 3 sông Cái Lớn	1,5	II
20	Rạch Ô Môn - K.Thị Đội - K.Thốt Nốt	Ranh thành phố Cần Thơ	Ngã 3 sông Cái Bé		
	- Đoạn 1	Ranh thành phố Cần Thơ	Ngã 3 K.Thốt Nốt	22,7	III
	- Đoạn 2	Ngã 3 K.Thốt Nốt	Ngã 3 sông Cái Bé	4,8	III (hạn chế)

Stt	Tên	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật
21	Kênh Tắc Cậu	Ngã 3 sông Cái Bé	Ngã 3 sông Cái Lớn	1,5	II
22	Sông Cái Lớn	Cửa Cái Lớn	Ngã 3 rạch Cái Tư - kênh Tắc Cây Trâm	56,0	II
23	Sông Ông Đốc - Trèm Trèm	Ranh tỉnh Cà Mau	K. Tân Bằng - Cán Gáo	5,0	III
24	Kênh Tân Bằng-Cán Gáo	Ngã 3 sông Cái Lớn	Ngã 3 sông Trèm Trèm (Cán Gáo)	40,0	III
Tổng				811,4	

Hệ thống sông kênh do tỉnh quản lý bao gồm 97 tuyến với tổng chiều dài 1.628,5km, chia làm 6 khu vực:

- + Lưu vực sông Tiền, sông Hậu với 5 tuyến, dài 105,1km.
- + Khu vực Bảy Núi và một phần Tứ Giác Long Xuyên với 18 tuyến, dài 418,6km.
- + Khu vực U Minh Thượng với 17 tuyến, dài 351,4km.
- + Khu vực Tây Sông Hậu với 31 tuyến, dài 424,5km.
- + Khu vực Tứ Giác Long Xuyên với 23 tuyến, dài 317,3km.
- + Khu vực Phú Quốc với 3 tuyến, dài 11,6km.

Bảng 2-5 Hệ thống đường thủy do tỉnh quản lý

Stt	Tên	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật
A	Lưu vực sông Tiền, sông Hậu			105,1	
1	Sông Hậu	Biên Giới Campuchia	Kênh Tân Châu	31,0	III
2	Sông Bình Di	Ngã ba Sông Hậu	Sông Châu Đốc	11,4	IV
3	Sông Châu Đốc	Sông Bình Di	Ngã ba kênh Vĩnh Tế	26,3	III
4	Sông Cái Vừng	Phường Tân Châu	Xã Chợ Vàm	21,2	III
5	Nhánh cù Lao Giêng - Sông Tiền	Ngã ba sông Tiền (Quần Bèn)	Xã Hội An	15,2	III
B	Khu vực Bảy Núi và một phần Tứ Giác Long Xuyên			418,6	
6	Kênh Vĩnh Tế	Ngã ba Sông Châu Đốc	Xã Vĩnh Gia		
-	Đoạn 1	Ngã ba Sông Châu Đốc	Bến đá Núi Sam	8,5	III
-	Đoạn 2	Bến đá Núi Sam	Xã Vĩnh Gia	37,5	IV
7	Kênh Đào	Cầu Kênh Đào - Sông Hậu	K.Trà Sư	17,0	VI
8	Kênh Trà Sư	K.Vĩnh Tế	Mặc Cần Dung-Cầu 13	25,7	V
9	Kênh Cần Thảo	Xã Mỹ Đức	Phường Chi Lăng	20,5	VI
10	Kênh 10 Châu Phú	Cầu Chữ S - Sông Hậu	Xã Cô Tô	38,9	V
11	Kênh Núi Chóc Năng Gù	Nhánh Năng Gù-Thị Hòa, Sông Hậu	Xã Óc Eo	39,0	VI
12	Kênh Võ Văn Kiệt (kênh T5)	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Ninh Phước 2	11,0	V

Stt	Tên	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật
13	Nhánh Kênh Rạch Giá - Long Xuyên	Ngã ba cầu Nguyễn Trung Trực	Phà An Hòa (cũ)	3,0	III
14	Kênh Bón Tổng	K.Mặc Cần Dung, xã Cần Đăng	Kênh ranh Cần Thơ	25,0	VI
15	Kênh Mặc Cần Dung	Nhánh Năng Gù-Thị Hòa, Sông Hậu	Cầu Số 5	21,5	V
16	Kênh Chắc Cà Đào	Sông Hậu	Kênh Rạch Giá Long Xuyên	13,2	VI
17	K.Sóc Triết-K.Tinh Đới-K.Ba thê Mới	Kênh Tri Tôn	Kênh Rạch Giá Long Xuyên	28,3	V
18	Kênh ranh Tịnh Biên-Châu Phú-Châu Đốc	Kênh Vĩnh Tế	Kênh Mặc Cần Dung mới	27,5	VI
19	Kênh ranh Châu Thành-Châu Phú	Nhánh Năng Gù-Thị Hòa, Sông Hậu	Kênh Ba Thê	16,1	VI
20	Kênh Ninh Phước II	Xã Vĩnh Điều	Kênh Tri Tôn	35,3	VI
21	Kênh ranh An Giang-Kiên Giang	Kênh Tri Tôn	Kênh Rạch Giá - Long Xuyên	25,5	VI
22	K.Tân Huệ (K.Ngang Huệ Đức)	Kênh Rạch Giá - Long Xuyên	Ranh Thoại Sơn -Tri Tôn	22,3	VI
23	Kênh Sóc Triết (Kênh Huệ Đức)	Bến đá Cô Tô	Kênh Tri Tôn	2,9	VI
C	Khu vực Tứ Giác Long Xuyên			317,3	
24	K.Vĩnh Tế	Sông Giang Thành	Xã Vĩnh Điều	15,5	VI
25	S.Giang Thành	K.Rạch Giá-Hà Tiên	K.Vĩnh Tế	28,6	V
26	K.Kiên Hào	K.Rạch Giá-Hà Tiên	Xã Mỹ Thuận	20,7	V
27	K.Mỹ Thái	K.Rạch Giá-Hà Tiên	Xã Sơn Kiên	17,7	V
28	K.Hòn Sóc	K.Rạch Giá-Hà Tiên	Công ngăn mặn	12,2	V
29	K.Linh Huỳnh	K.Rạch Giá-Hà Tiên	Công ngăn mặn	7,7	V
30	K.Lung Lớn 2	Công An Bình	K.Lung Lớn	14,5	V
31	K.Lung Lớn	K.Rạch Giá-Hà Tiên	K.Lung Lớn 2	2,5	V
32	K.Cái Tre đoạn 1	K.Rạch Giá-Hà Tiên	K.Lung Lớn 2	6,8	V
	K. Cái Tre đoạn 2	Cửa biển	K.Lung Lớn 2	4,3	V
33	Kênh Holcim	K.Lung Lớn 2	Nhà máy XM	4,2	III
34	Kênh 9	K.Rạch Giá-Hà Tiên	Cửa biển	5,7	V
35	Kênh T6	Cửa biển	Xã Bình Giang	28,4	V
36	Kênh T5 (Võ Văn Kiệt)	Cửa biển	Xã Bình Giang	29,1	V
37	Kênh T4	K.Rạch Giá-Hà Tiên	Xã Vĩnh Điều	11,8	V
38	Kênh T3	K.Rạch Giá-Hà Tiên	K.Vĩnh Tế	27,0	V
39	Kênh Tư	K.Ba Thê	K.Kiên Hào	5,5	VI
40	Kênh Tư Tỷ	K.Rạch Giá-Long Xuyên	K.Kiên Hào	7,0	VI
41	Kênh 11	K.Mỹ Thái	K.Kiên Hào	12,2	VI
42	K.Hà Giang	K.Rạch Giá-Hà Tiên	K.Vĩnh Tế	22,5	V
43	K.Nông Trường	K.Rạch Giá-Hà Tiên	K.Vĩnh Tế	25,0	VI

Stt	Tên	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật
44	K.Ba Hòn	Cổng Ba Hòn	Cửa Ba Hòn	2,5	V
45	Kênh Tà Hem	Cửa biển	Cầu Sáu	2,4	V
46	Kênh Vàng Răng	Cửa biển	Ngã 3 đền thờ NTT	3,5	VI
D	Khu vực Tây Sông Hậu			424,5	
47	K.Ông Hiền-Tà Niên	K.R.Giá-Long Xuyên	Kênh Cụt	7,3	V
48	Kênh Cụt	Cửa biển	K.Ông Hiền-Tà Niên	1,0	III
49	Kênh Nhánh	Cửa biển	K. Rạch Giá - LX	1,3	III
50	Sông Kiên	Cửa biển	K. Rạch Giá - LX	2,0	III
51	Kênh Cầu Số 1	Cửa biển	K. Rạch Giá - HT	4,2	VI
52	Kênh Cầu Số 2	Cửa biển	K. Rạch Giá - HT	2,8	VI
53	Kênh Mỹ Lâm	Cửa biển	K. Rạch Giá - HT	3,2	V
54	K.Đòn Đông	K.Ông Hiền-Tà Niên	Ranh thành phố Cần Thơ	28,0	V
55	K.Tắc Ráng	K.Ông Hiền-Tà Niên	K.R.Sỏi-Hậu Giang	4,0	V
56	K.KH1	Sông Cái Bé	Kênh ranh Cần Thơ	35,6	VI
57	Sông Cái Bé (nhánh)	Ngã 3 Cái Chung	K.Thác Lác-Ô Môn	17,5	V
58	Sông Cái Bé	Cửa vịnh Rạch Giá	Rạch Khe Luông	1,3	V
59	K.KH7	K.Ba Quân	Kênh ranh Cần Thơ	21,4	VI
60	Rạch Cái Tur	K.Xáng Xà No	K.Ba Quân	9,3	VI
61	Kênh Thác Lác - Ô Môn	Rạch Cái Tur	Kênh ranh Cần Thơ	22,5	V
62	K.Thốt Nốt	Ngã 3 kênh Thị Đội	Kênh ranh Cần Thơ	12,0	V
63	Kênh Ông Hai (Đ1)	Sông Giồng Riềng	Kênh KH3	2,8	VI
	Kênh Ông Hai (Đ2)	Kênh KH3	Kênh Chung Bàu	4,3	VI
64	Sông Giồng Riềng	Sông Cái Bé	Kênh KH3	7,1	IV
65	K.Giồng Riềng Bền Nhứt	Sông Giồng Riềng	Sông Cái Bé	10,7	IV
66	K.Lộ Mới	Sông Cái Bé	K.Thác Lác-Ô Môn	15,6	VI
67	K.Lộ Xe	Sông Cái Lớn	Ranh tỉnh Cà Mau	10,0	VI
68	K.Ze Rô (Thiếp B)	K.R.Sỏi-Hậu Giang	K.R.Giá-L.Xuyên	11,3	V
69	Kênh Đông Bình	Kênh Chung Bàu	K.R.Sỏi-Hậu Giang	8,7	VI
70	Kênh 11 (Đông Thọ)	K.R.Sỏi-Hậu Giang	K.Chung Bàu	11,8	V
71	K.Nước Mặn	K.RSỏi-Hậu Giang	K.Xáng Thị Đội	24,2	V
72	K.Chung Bàu	Sông Cái Bé	Kênh ranh Cần Thơ	30,0	V
73	Kênh KH3 (Đ1)	K.Chung Bàu	K. Nước Mặn	9,2	V
	Kênh KH3 (Đ2)	K. Nước Mặn	Kênh ranh Cần Thơ	19,0	V
74	Kênh 5	K.R.Sỏi-Hậu Giang	K.R.Giá-L. Xuyên	9,6	V
75	Kênh KH5 (Đ1)	Sông Cái Lớn (GQ)	S. Cái Bé (nhánh)	20,4	VI
	Kênh KH5 (Đ2)	S. Cái Bé (nhánh)	Kênh ranh Cần Thơ	18,2	VI
76	Kênh KH6 (Đ1)	Sông Cái Lớn (GQ)	S. Cái Bé (nhánh)	18,0	V
	Kênh KH6 (Đ2)	S. Cái Bé (nhánh)	Kênh ranh Cần Thơ	17,0	V
77	Kênh Lộ 62	K. Thác Lác Ô Môn	Ranh Tp. Cần Thơ	3,2	VI
E	Khu vực U Minh Thượng			351,4	
78	K.Chống Mỹ (Đoạn 1)	Sông Cái Lớn	K. Làng Thứ 7	22,4	V

Stt	Tên	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật
	K.Chống Mỹ (Đoạn 2)	K. Làng Thứ 7	Ranh tỉnh Cà Mau	32,1	V
79	K.Làng Thứ 7	K.Chắc Bạng (S.Trẹm Canh Đền)	Cửa biển	54,5	V
80	K. 2 Minh Thuận	K.Xẻo Rô	K. đê bao ngoài rừng UMT	10,5	VI
81	K.Kim Quy	K.Xẻo Rô	Cửa biển	17,0	V
82	K.Xẻo Nhàu	K.Xẻo Rô	Cửa biển	12,2	V
83	K.Xẻo Cạn	Sông Cái Lớn	K.Làng Thứ 7	10,0	VI
84	K.KT1	K.Làng Thứ 7	K.Ngã Bát	21,2	VI
85	K.Thứ Tám	K.Xẻo Rô	Cửa biển	14,0	VI
86	K.Thứ Chín	K.Xẻo Rô	Cửa biển	14,5	V
87	K.Thứ Mười	K.Xẻo Rô	Cửa biển	11,3	VI
88	K.Hăng	K.Xẻo Rô	K.Đê bao ngoài	10,6	VI
89	K. Đê bao ngoài rừng UMT	K.Hăng	K.Hăng	60,0	VI
90	K.Thứ Ba Biển	K.Xẻo Rô	Cửa biển	12,0	V
91	K.Ngã Bát	S. Trẹm Trẹm	Ngã tư	6,0	V
92	K.Canh Đền	S. Chắc Bạng	Ranh tỉnh Cà Mau	5,4	V
93	K. Thứ 2 Xẻo Vườn - Hốc Hỏa - Trâu Chết - Ngang Chừa	K.Xẻo Rô	K.Xẻo Cạn	21,3	VI
94	Kênh Ngậy- Sân Gạch- Sáu Sanh	Rạch Cái Tàu	K.Làng Thứ 7	16,4	VI
G	Khu vực Phú Quốc			11,6	
95	Sông Dương Đông	Cửa biển	Cầu Hùng Vương	3,5	V
		Cầu Hùng Vương	Cầu Bến Tràm	2,2	V
96	Rạch Cầu Sáu	Cửa biển	Cầu Sáu	2,4	VI
97	Sông Cửa Cạn	Cửa biển	Ngã 3 thờ NTT	3,5	VI
Tổng				1.666,0	

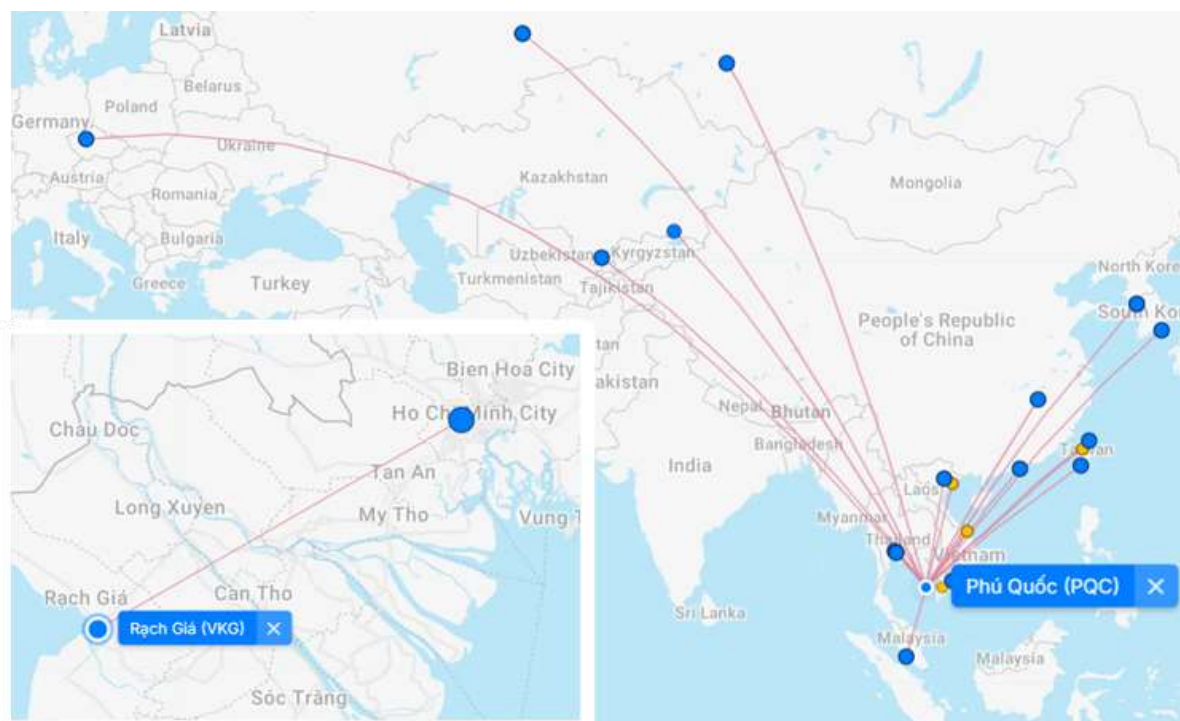
2.2.3. Hiện trạng hạ tầng giao thông đường hàng không

Hiện có 02 cảng hàng không đang hoạt động khai thác là Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc và Cảng hàng không Rạch Giá cụ thể như sau:

- **CHKQT Phú Quốc:** tại khu vực Dương Tor hiện đạt cấp 4E theo tiêu chuẩn của tổ chức hàng không dân dụng Quốc tế ICAO với diện tích khoảng 853,25ha. Có khả năng tiếp nhận các loại máy bay hiện đại hoạt động như Boeing 777, Boeing 787, A350 và tương đương. Có đường cất hạ cánh 45m x 3.000m, đường lăn song song với diện tích 25m x 2.875m. Công suất hiện tại là 4 triệu khách/năm, trong đó có 3 triệu khách quốc nội và 1 triệu khách quốc tế. Tuy nhiên trong năm 2024, sản lượng khai thác đạt hơn 4,1 triệu khách, trong đó có gần 2 triệu khách quốc tế, do đó CHKQT Phú Quốc đang thi công tiến hành nâng cấp, mở rộng. Kết nối giao thông đến cảng hàng không này hiện nay khá thuận tiện và còn đang bổ sung thêm. Về đường bộ, tuyến đường Xa

Lộ Phú Quốc có lưu lượng giao thông bình thường thấp, chất lượng mặt đường tốt, đảm bảo lưu thông. Mặt khác, hiện nay tuyến đường sắt LRT kết nối từ cảng hàng không này đến trung tâm hội nghị APEC đang được triển khai, đảm bảo kết nối đồng bộ.

- **CHK Rạch Giá:** thuộc phường Rạch Giá hiện đạt cấp 3C với diện tích khoảng 39,97ha. Có khả năng tiếp nhận các loại máy bay ATR 72, AN 26, King Air và các máy bay khác có tính năng kỹ thuật và trọng tải cất hạ cánh tương đương như Embraer 175/190/195 giảm tải và tương đương trở xuống. Có đường hạ cánh 30m x 1.500m. Có đường lăn vuông góc với đường cất hạ cánh, nối liền giữa với sân đỗ tàu bay với diện tích 15x58m. Hiện nay tuyến đường kết nối đến cảng hàng không này là đường Cách Mạng Tháng Tám với mặt đường tương đối hẹp, chỉ gồm một làn xe mỗi bên. Mặc dù có thể đáp ứng kết nối tốt với quy mô hiện tại của cảng hàng không, nhưng khi cảng hàng không này được mở rộng, cần thiết phải thực hiện việc mở rộng tuyến đường này theo quy hoạch để đảm bảo sự thuận tiện cho việc kết nối.



Hình 2-7: Hiện trạng hạ tầng sân bay tỉnh An Giang

2.2.4. Đánh giá hạ tầng giao thông kết nối

i. Hạ tầng giao thông kết nối đối ngoại

Toàn tỉnh đã cơ bản hình thành mạng lưới giao thông liên hoàn, có khả năng kết nối giao thông thủy - bộ và liên kết với được hầu hết hệ thống giao thông các tỉnh thành lân cận.

- Về giao thông đường bộ: Trên địa bàn tỉnh hiện chỉ có cao tốc Lộ Tế - Rạch Sỏi, đáp ứng phần nào nhu cầu kết nối với vùng Đông Nam Bộ và ĐBSCL. 02 tuyến cao tốc đang được thi công gồm tuyến cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng và cao tốc Cần Thơ - Cà Mau, các tuyến cao tốc này hoàn thành sẽ góp phần tăng cường kết nối giao thông của tỉnh với các tỉnh lân cận và cho phép kết nối toàn quốc khi mạng lưới cao tốc Bắc-

Nam được hoàn thành. Đối với các tuyến quốc lộ cần thêm các trục theo hướng Bắc - Nam và Đông - Tây để hỗ trợ kết nối giữa các khu vực trong tỉnh và kết nối lên khu vực kinh tế cửa khẩu ở phía Bắc của tỉnh, song song đó các cầu trên các tuyến quốc lộ cần được đồng bộ tải trọng cũng như nâng cấp để đảm bảo sự vận chuyển liên thông trên các tuyến quốc lộ này. Hiện nay do sự chia cắt bởi sông Hậu và sông Tiền nên việc kết nối với Đồng Tháp còn nhiều hạn chế; việc kết nối với TP. HCM phải qua cầu Vàm Cống nên chỉ thuận lợi cho các huyện phía Nam, các huyện phía Bắc phải đi vòng khá xa. Cần ưu tiên xây dựng các cầu qua sông Tiền, sông Hậu để tăng cường khả năng kết nối của mạng lưới giao thông đường bộ, tạo động lực phát triển KT-XH.

- Về giao thông đường thủy: Khả năng kết nối đường thủy là rất tốt và tiềm năng lớn. Kết nối đi quốc tế và Campuchia (qua sông Hậu, sông Tiền); kết nối với các tỉnh trong vùng KTTĐ ĐBSCL (kênh Vĩnh Tế, kênh Tám Ngàn, kênh Tri Tôn, kênh Ba Thê, kênh Mỹ Thái, kênh Thị Đội, kênh Rạch Giá - Long Xuyên,...).

- Về giao thông đường hàng không:

+ Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc có vai trò quan trọng là một cửa ngõ kết nối giao thông của tỉnh với các vùng trong cả nước đã cơ bản đáp ứng được nhu cầu của người dân. Hiện nay, cảng hàng không quốc tế đang nâng cấp, mở rộng để tăng công suất thiết kế lên 18 triệu HK/năm. Đây là cơ hội và là động lực phát triển cho Đặc khu Phú Quốc trong thời gian tới.

+ Cảng hàng không Rạch Giá: Với điều kiện hạ tầng đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay như hiện nay không thể tiếp nhận các loại tàu bay to với các chặng bay dài dẫn đến Cảng hàng không Rạch Giá đang khai thác dưới công suất thiết kế nhà ga. Chưa phát huy vai trò cửa ngõ du lịch, phát triển kinh tế, giao thương địa phương và dịch vụ logistics vùng cũng như đảm bảo quốc phòng an ninh cho vùng Tây Nam của Tổ quốc.

ii. Hạ tầng giao thông kết nối trong tỉnh

Các xã thuộc phía bắc của tỉnh bị chia cắt bởi các tuyến sông lớn (sông Tiền, sông Hậu, sông Vàm Nao...) việc đi lại phải thông qua bến phà, làm hạn chế rất nhiều thời gian cũng như tải trọng phương tiện. Để phá vỡ sự chia cắt thì cần tăng cường hệ thống cầu qua sông Hậu, sông Vàm Nao... từ đó tạo sự đột phá, thúc đẩy phát triển KT-XH của các xã này.

- Khung giao thông kết nối trong tỉnh có các trục ngang khá tốt, tuy nhiên còn thiếu các trục dọc. Hiện nay, chỉ có các trục ngang (QL.61, QL.63, QL.80, QL.91, QL.91C) mang tính kết nối toàn tỉnh, cần tăng cường thêm các trục dọc khác để kết nối khu vực phía trong sông Hậu.

- Hệ thống kênh rạch chằng chịt và nền đất yếu làm tăng định mức xây dựng, ảnh hưởng đến quá trình phát triển hệ thống đường bộ.

- Do tập quán sinh sống dọc các tuyến đường thủy nên hệ thống đường bộ chủ yếu chạy song song các tuyến sông, kênh. Do đó khi phát triển hạ tầng giao thông đường bộ thì việc giải phóng mặt bằng gặp khá nhiều khó khăn.

- Hạn chế lớn của giao thông đường thủy là nhiều đoạn sông bị bồi lắng, chưa có nguồn lực để nạo vét, nhiều cầu đường bộ không đảm bảo tính không thông thuyền nên vẫn chưa khai thác hết tiềm năng của vận tải thủy.

- Tình trạng BDKH gây ra tình trạng sạt lở liên tiếp thời gian qua tại khu vực tỉnh An Giang nói riêng và các tỉnh ĐBSCL nói chung, dẫn đến hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông bị ảnh hưởng nghiêm trọng, nhiều tuyến đường bị cắt đứt giao thông hoàn toàn, một số sông, kênh không đảm bảo khả năng vận tải thủy, phải chờ con nước để di chuyển.

- Nguồn vốn để phát triển giao thông còn hạn chế, chưa đáp ứng được nhu cầu xây dựng và phát triển của ngành giao thông vận tải. Công tác bảo dưỡng, duy tu sửa chữa còn nhiều khó khăn do thiếu kinh phí, đặc biệt là hệ thống giao thông nông thôn, dẫn đến chất lượng của các tuyến đường bộ xuống cấp nhanh chóng.

2.3. Hiện trạng hạ tầng logistics

Toàn tỉnh đến nay vẫn chưa có trung tâm logistics quy mô lớn hoặc các cảng cạn ICD để thực hiện các chức năng gom hàng, phân phối, lưu trữ, bảo quản và kết nối vận tải đa phương thức, tạo ra một khoảng trống rõ rệt trong cấu trúc hạ tầng dịch vụ logistics. Các hoạt động gom hàng, lưu kho, phân loại và phân phối hiện chủ yếu diễn ra phân tán tại doanh nghiệp hoặc phải trung chuyển sang các địa phương khác có hạ tầng tốt hơn, làm kéo dài chuỗi vận chuyển, tăng chi phí logistics và giảm tính chủ động của doanh nghiệp địa phương. Sự thiếu vắng các đầu mối logistics tích hợp cũng khiến việc tổ chức vận tải đa phương thức chưa phát huy được lợi thế của hệ thống đường bộ, đường thủy và đường biển hiện có.

2.3.1. Hệ thống bến bãi đường thủy chính

An giang là tỉnh sở hữu đường biển dài và các đặc khu, đô thị biển nên có đa dạng các loại hình hệ thống cảng gồm cảng biển, cảng sông và các bến bãi đường thủy.



Hình 2-4 Hiện trạng các cảng trên địa bàn tỉnh An Giang

Hệ thống cảng biển trên địa bàn tỉnh trong những năm qua có bước phát triển đáng kể, đã đưa một số cảng hàng hóa có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn thông qua cảng vào hoạt động. Theo Quyết định số 318/QĐ-BXD ngày 26/03/2025 về công bố danh mục bến cảng thuộc các cảng biển Việt Nam, trên địa bàn tỉnh có 5 cảng biển. Ngoài ra, đầu năm 2025 cảng hành khách quốc tế Phú Quốc đã đón những chuyến tàu du lịch đầu tiên sau nhiều năm đầu tư xây dựng.

Hệ thống cảng biển của tỉnh cũng được hình thành tương đối đa dạng, phân bố từ khu vực nội địa, dọc ven biển đến các khu vực biển đảo. Trên cơ sở lợi thế về bờ biển dài và hệ thống đảo, tỉnh đã được quy hoạch và đầu tư phát triển mạng lưới cảng gồm các cảng ven biển, cảng nội địa và các cụm cảng biển đảo, qua đó tạo nền tảng cho kết nối vận tải biển, vận tải ven biển và vận tải thủy nội địa. Tuy nhiên, nhìn chung quy mô các bến cảng còn nhỏ, chức năng khai thác chủ yếu phục vụ nhu cầu chuyên ngành hoặc phạm vi nội vùng; vai trò trung chuyển logistics, đặc biệt là kết nối container và dịch vụ hậu cần sau cảng, vẫn còn hạn chế. Phần lớn các bến cảng tại đặc khu Phú Quốc và Kiên Hải hiện tập trung vào vận tải hành khách và hàng hóa tổng hợp, trong khi các cảng có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn như Bình Trị mang tính chuyên dùng rõ nét, chưa tạo được sự lan tỏa và liên kết hiệu quả trong chuỗi logistics chung của tỉnh.

- Cảng Mỹ Thới: vị trí trên sông Hậu, thuộc phường Mỹ Thới. Cảng cách phao “0” cửa luồng Định An 160km về phía hạ lưu. Công suất 1,4 triệu T/năm, cảng gồm 1 cầu tàu dài 106m và 7 bến phao cho tàu đến 10.000 DWT. Tổng diện tích 4,26 ha. Cảng Mỹ Thới là cảng duy nhất phục vụ xuất nhập khẩu khu vực sông Hậu, tuy nhiên hàng hóa xuất khẩu hiện nay chủ yếu được tập kết về cảng Cát Lái (Tp.Hồ Chí Minh), hàng hóa xuất khẩu trực tiếp từ cảng Mỹ Thới khá thấp (chưa đến 35%), hàng hóa chủ yếu là gạo, thủy sản đông lạnh... Cảng được kết nối thuận tiện với QL.91, đảm bảo việc vận chuyển đa phương thức dễ dàng. Tuy nhiên, đoạn QL.91 khu vực cảng là khu vực đang đô thị hóa nhanh, phương tiện giao thông đô thị di chuyển trên quốc lộ này nhiều, việc phương tiện chuyên chở hàng hóa kết nối cảng cùng chia sẻ tuyến đường này sẽ gây ra những nguy cơ về an toàn giao thông và phát triển đô thị nói chung. Do đó, cần thiết xem xét mở tuyến kết nối mới từ cảng Mỹ Thới ra tuyến đường tránh Long Xuyên, để tách dòng phương tiện vận tải hàng hóa ra khỏi khu vực đô thị.

- Cảng Hòn Chông: Nằm tại xã Kiên Lương. Cảng này có một cầu tàu dài 67m có thể tiếp nhận được tàu 2.000T. Cảng nằm ở cửa biển, thuận tiện cho việc kết nối tuyến hàng hải, ngoài ra, có thể kết nối với kênh Ba Hòn để tăng cường khả năng tiếp cận mạng lưới thủy nội địa. Đối với đường bộ, cảng có kết nối trực tiếp với ĐT.971, tuy nhiên, tuyến đường kết nối từ cảng ra đường này dài khoảng 600m có chất lượng thấp, mặt đường hẹp, cần xem xét đầu tư mở rộng để đảm bảo kết nối đồng bộ.

- Cảng Bình Trị: vị trí ở xã Kiên Lương. Cảng của nhà máy xi măng Sao Mai, có 01 cầu bến dài 150m cho tàu 8.000T bốc xếp xi măng, clinker. Cảng có diện tích khoảng 0,45ha, năng lực thông qua khoảng 1 triệuT/năm. Cảng có kết nối thuận tiện với cửa biển và ĐT.971.

- Cảng An Thới: vị trí tại phía Nam đặc khu Phú Quốc, là một cảng biển tổng hợp. Diện tích bến cảng là 0,26ha, gồm 2 khu chức năng: Khu cảng đầu mối gồm cầu dẫn dài 132m, rộng 8,5m và cầu chính dài 100m, rộng 15m có thể tiếp nhận tàu hàng đến QT=3.000T; Khu cảng chuyên tải (bến phao) cho các loại tàu biển trọng tải 30.000 tấn và tàu chở khách quốc tế từ 1.000 – 2.000 khách. Năng lực thông qua khoảng 0,7 triệu T/năm và 360.000 lượt HK/năm. Dù có kết nối đường biển rất thuận lợi, nhưng tuyến đường bộ kết nối hiện nay chưa đồng bộ, đặc biệt là đoạn từ ngã ba Chương Dương-Nguyễn Văn Cừ-ĐT.973 đến cảng, đường hẹp, chỉ có 2 làn lưu thông, lại đi qua khu vực đông dân cư, khiến cho khả năng tiếp cận cảng bị hạn chế đáng kể.

- Cảng Bãi Vòng: vị trí tại đặc khu Phú Quốc, là cảng hành khách. Diện tích bến cảng là 0,29ha; Chiều dài tuyến bến là 70m, cầu dẫn dài 270m và đường dẫn dài 140m với chiều rộng mặt đường là 5m, đáp ứng cho tàu trọng tải 600 DWT giảm tải. Tuyến đường bộ kết nối đã được đầu tư mở rộng, đảm bảo thuận tiện.

- Cảng hành khách quốc tế Phú Quốc: vị trí tại đặc khu Phú Quốc, có tổng diện tích 180ha (trên bờ 2,8ha). Quy mô đầu tư xây dựng một đê chắn sóng dài 850m, một cầu cảng có khả năng tiếp nhận tàu khách trọng tải đến 225.000 GT; tàu tổng hợp có trọng tải đến 30.000 DWT giảm tải để neo đậu, đón trả hành khách, xếp dỡ hàng hóa...

Đầu năm 2025, cảng đã tiếp nhận tàu du lịch có trọng tải 71.300T cập bến. Tuyến đường kết nối thuận tiện, đặc biệt là đường Võ Văn Kiệt, đảm bảo khả năng kết nối giao thông đường bộ tốt.

Bảng 2-4: Hiện trạng hệ thống cảng biển tại An Giang

Stt	Tên cảng/bến	Vị trí	Chức năng chính	Quy mô – năng lực tiếp nhận	Kết nối giao thông
1	Mỹ Thới	Phường Long Xuyên	Cảng hàng hóa tổng hợp	01 cầu tàu dài 106m, 07 bến phao, tiếp nhận tàu từ 3.000DWT đến 10.000 DWT; kho bãi có thể lưu kho đến 23.500tấn, bãi đa chức năng có thể tiếp nhận 52.000 tấn hàng hóa các loại	Kết nối trực tiếp với QL.91, nhưng cần xem xét phương án kết nối bổ sung để tách dòng phương tiện vận tải hàng hóa ra khỏi khu vực đô thị
2	Hòn Chông	Xã Kiên Lương	Cảng hàng hóa tổng hợp	01 cầu tàu dài 67 m, tiếp nhận tàu đến 2.000 T	Kết nối thuận tiện, nhưng cần xem xét nâng cấp đoạn kết nối từ cảng ra ĐT.971
3	Bình Trị	Xã Kiên Lương	Cảng chuyên dùng (xi măng, clinker)	01 cầu bến dài 150 m, tiếp nhận tàu đến 8.000 T	Kết nối thuận tiện
4	An Thới	Phú Quốc	Cảng biển tổng hợp, trung chuyển	Cầu chính tiếp nhận tàu 3.000 T; bến phao tiếp nhận tàu 30.000 T và tàu khách quốc tế từ 1.000 - 2.000 khách.	Đường kết nối hẹp, đi qua khu đông dân cư, cần thiết phải xem xét phương án bổ sung/nâng cấp
5	Bãi Vòng	Phú Quốc	Cảng hành khách	Bến dài 70 m, tiếp nhận tàu 600 DWT giảm tải	Kết nối thuận tiện
6	Cảng hành khách quốc tế Phú Quốc	Phú Quốc	Hành khách	tiếp nhận tàu khách trọng tải đến 225.000 GT; tàu tổng hợp có trọng tải đến 30.000 DWT giảm tải để neo đậu	Kết nối thuận tiện

Hệ thống cảng thủy nội địa của tỉnh hiện có 12 cảng đang hoạt động và 01 cảng cá sẽ được chuyển đổi thêm chức năng tiếp nhận tàu chở khách ở Thổ Châu, mạng lưới hệ thống cảng thủy nội địa bao gồm cảng hàng hóa, cảng chuyên dùng và cảng hành khách, phân bố chủ yếu dọc theo các trục sông, kênh quan trọng như sông Cái Lớn, kênh Vành Đai, kênh Ba Hòn và hệ thống sông Hậu. Các cảng hàng hóa chủ lực như Tắc Cậu, Khánh Long và Bình Long có khả năng tiếp nhận tàu từ 5.000–10.000 tấn, đóng vai trò đầu mối trung chuyển hàng hóa gắn với các tuyến QL63, QL80, QL91 và mạng đường thủy nội địa. Nhóm cảng chuyên dùng, tập trung vào xi măng, vật liệu xây dựng, có năng lực khai thác tương đối lớn nhưng chủ yếu phục vụ nhu cầu nội bộ của doanh nghiệp, mức độ chia sẻ hạ tầng và lan tỏa logistics còn hạn chế. Hệ thống cảng hành khách gồm Rạch Giá, Hà Tiên và Châu Đốc giữ vai trò quan trọng trong kết nối bờ – đảo và tuyến du lịch sông biển, đặc biệt là các tuyến đi Phú Quốc, Kiên Hải. Nhìn chung, các cảng có lợi thế kết nối trực tiếp với mạng lưới quốc lộ và hành lang vận tải thủy chính, tuy nhiên quy mô khai thác còn phân tán, chức năng chưa được tích hợp theo mô hình logistics đa phương thức, hạn chế vai trò trung chuyển và giá trị gia tăng trong chuỗi logistics của tỉnh.

Cảng hàng hóa:

+ Cảng Bình Long: Nằm trên sông Hậu, thuộc xã Châu Phú. Công suất 0,2 triệu T/năm, gồm 1 cầu tàu dài 100 m cho tàu đến 500T. Tổng diện tích 2,1 ha, trong đó diện tích kho 6.159 m², diện tích bãi hàng 3.200 m². Cảng nằm trong KCN Bình Long, tuy nhiên do chỉ tiếp nhận các tàu 500T nên chủ yếu phục vụ việc nhập các nguyên, vật liệu đầu vào phục vụ sản xuất của các nhà máy trong KCN.

+ Cảng Tắc Cậu: trên sông Cái Bé, thuộc xã Bình An, là trung tâm trung chuyển nông sản, thủy sản và vật liệu xây dựng của tỉnh. Cảng có vị trí gần các khu vực đánh bắt và chế biến thủy sản lớn, giúp giảm chi phí logistics; có thể kết nối thuận lợi với các tỉnh, thành phố khu vực phía Nam và cảng biển thuận tiện để xuất khẩu hàng hóa. Cảng có diện tích 30,69ha, chiều dài cầu cảng 500m, độ sâu vùng nước đậu tàu -3,9m, độ sâu luồng vào cảng -5m, chiều rộng luồng vào cảng 70m, tiếp nhận được tàu công suất 600CV, năng lực thông qua 150.000T/năm.

+ Cảng Thạnh Lộc: vị trí cảng từ Km2+305 đến Km2+514,7, bên bờ phải kênh Vành Đai, thuộc KCN Thạnh Lộc, xã Thạnh Lộc. Cảng vận chuyển hàng hóa phục vụ KCN Thạnh Lộc, đáp ứng các tàu có trọng tải vừa và nhỏ.

+ Cảng Bốc xếp hàng hóa An Giang: Nằm trên sông Hậu, thuộc phường Mỹ Thới, là cảng phục vụ vận chuyển lương thực.

Cảng chuyên dùng:

+ Cảng nhà máy xi măng An Giang: là cảng chuyên dùng, nằm trên sông Hậu, phường Mỹ Thới, có khả năng tiếp nhận tàu 1.500T.

+ Cảng Công ty bê tông ly tâm An Giang: là cảng chuyên dùng, nằm trên sông Hậu, phường Mỹ Thới.

+ Cảng Gavi: là cảng chuyên dùng, nằm trên sông Vàm Nao thuộc xã Phú Tân.

+ Cảng nhà máy Xi măng Hà Tiên 2: trên kênh Ba Hòn tại xã Kiên Lương.

+ Cảng than nhà máy Xi măng Kiên Lương: trên kênh Lung Lớn 2 tại xã Kiên Lương.

+ Cảng nhà máy Xi măng INSEE: trên kênh Holcim tại xã Kiên Lương.

Cảng hành khách:

+ Cảng hành khách Rạch Giá: nằm trên đường Nguyễn Công Trứ, phường Rạch Giá, là đầu mối giao thông quan trọng, trung tâm vận tải đường biển kết nối đất liền với các đảo du lịch và vùng kinh tế biển của An Giang như Phú Quốc, Nam Du, Hòn Sơn, Hòn Tre, Thổ Châu,...

+ Cảng hành khách Châu Đốc: Vị trí Km 216+244 đến Km 216+356, bờ phải sông Hậu, thuộc phường Châu Đốc. Diện tích của cảng 3.634,6m², được phép tiếp nhận các phương tiện thủy có sức chở 100 hành khách, trong đó có phương tiện thủy nước ngoài,

với mức nước tối đa không quá 1,5m ứng với cao trình mực nước + 2,1m (hệ tọa độ quốc gia). Cảng có vai trò quan trọng trong thúc đẩy phát triển du lịch khu vực Châu Đốc, Tịnh Biên, là một trong những điểm đến của các tour du lịch trên sông Mekong và Campuchia

Ngoài ra, UBND tỉnh đã đồng ý chuyển cảng cá Thỏ Châu thành cảng thủy nội địa để bổ sung chức năng hoạt động vận tải hành khách tuyến Phú Quốc đi Thỏ Châu và chiều ngược lại bằng tàu cao tốc.

Bảng 2-5: Hiện trạng hệ thống cảng thủy nội địa của An Giang

Stt	Tên cảng	Chức năng	Quy mô	Vị trí	Kết nối giao thông
1	Cảng Bình Long	Hàng hóa	Công suất 0,2 triệu T/năm	Nằm trên sông Hậu, thuộc xã Châu Phú	QL.91 và Sông Hậu
2	Cảng Tắc Cậu	Hàng hóa	Tiếp nhận được tàu công suất 600CV, năng lực thông qua 150.000T/năm	Trên sông Cái Bé, thuộc xã Bình An	QL.63 và Sông Cái Bé
3	Cảng Thanh Lộc	Hàng hóa	Đáp ứng các tàu có trọng tải vừa và nhỏ	Km2+305 đến Km2+514,7, kênh Vành Đai, thuộc KCN Thanh Lộc, xã Thanh Lộc	QL.80 và Kênh Vành Đai
4	Cảng Bốc xếp hàng hóa An Giang	Hàng hóa	-	Sông Hậu, thuộc phường Mỹ Thới	QL.91 và Sông Hậu
5	Cảng nhà máy xi măng An Giang	Chuyên dùng	Tiếp nhận tàu 1.500T	Sông Hậu, phường Mỹ Thới	QL.91 và Sông Hậu
6	Cảng Công ty bê tông ly tâm An Giang	Chuyên dùng	-	Sông Hậu, phường Mỹ Thới	QL.91 và Sông Hậu
7	Cảng Gavi	Chuyên dùng	-	Sông Vàm Nao thuộc xã Phú Tân.	QL.80B và Sông Hậu
8	Cảng nhà máy Xi măng Hà Tiên 2	Chuyên dùng	-	Kênh Ba Hòn tại xã Kiên Lương	ĐT.971 và Kênh Lung Lớn 2
9	Cảng than nhà máy Xi măng Kiên Lương	Chuyên dùng	-	Kênh Lung Lớn 2 tại xã Kiên Lương	QL.80 và kênh Ba Hòn
10	Cảng nhà máy Xi măng INSEE	Chuyên dùng	-	Kênh Holcim tại xã Kiên Lương	ĐT.971 và Kênh Holcim
11	Cảng hành khách Rạch Giá	Hành khách	-	Đường Nguyễn Công Trứ, phường Rạch Giá	Nằm ở cửa biển, kết nối trực tiếp các trục giao thông đô thị tại Rạch Giá
12	Cảng hành khách Châu Đốc	Hành khách	Tiếp nhận các phương tiện thủy có sức chở 100 hành khách, trong	Bờ phải sông Hậu, thuộc phường Châu Đốc	Nằm trên sông Hậu và kết nối trực tiếp tới

Stt	Tên cảng	Chức năng	Quy mô	Vị trí	Kết nối giao thông
			đó có phương tiện thủy nước ngoài		QL.91C (Lê Lợi)
13	Cảng cá Thổ Châu	Hành khách	Được chuyển đổi để tiếp nhận chở khách	Đặc khu Thổ Châu	Nằm ở biển và kết nối với đường nội bộ cảng

2.3.2. Hệ thống bến bãi đường bộ chính

Hệ thống bến xe trên địa bàn tỉnh hiện nay khá đa dạng về quy mô và loại hình bao gồm các bến xe khách và bến xe hàng hóa riêng biệt, với mạng lưới bến xe khách phân bố tương đối rộng khắp, gồm 21 bến xe, trong đó một số bến liên tỉnh trọng điểm gồm Bến xe tỉnh Kiên Giang (cũ) và bến xe Hà Tiên, bến xe khách Châu Đốc, bến xe khách Long Xuyên đã được đầu tư đồng bộ, giữ vai trò đầu mối kết nối vận tải hành khách liên vùng. Tuy nhiên, phần lớn các bến xe cấp thấp còn hạn chế về diện tích, trang thiết bị và chất lượng hạ tầng, chưa đáp ứng tốt yêu cầu khai thác và dịch vụ. Đối với vận tải hàng hóa, hệ thống bến xe tải chưa được hình thành đồng bộ, đặc biệt tại khu vực Kiên Giang (cũ), khiến hoạt động vận chuyển hàng hóa chủ yếu mang tính tự phát, thiếu các điểm tập kết, trung chuyển chuyên dụng, làm hạn chế hiệu quả tổ chức logistics đường bộ và khả năng kết nối với các loại hình vận tải khác.

Bảng 2-6: Hiện trạng bến xe khách

TT	Tên bến xe	Địa chỉ	Diện tích (m ²)	Diện tích bãi đỗ chờ đón khách (m ²)	Diện tích bãi đỗ chờ phương tiện khác (m ²)	Diện tích phòng chờ cho hành khách (m ²)	Loại bến xe
1	Bến xe khách tỉnh	Km 94+700 Quốc lộ 61, xã Bình An	22.763	6.000	3.500	500,0	1
2	Rạch Giá	260A Nguyễn Bình Khiêm, phường Rạch Giá	11.235	3.040	1.600	313,0	2
3	Hà Tiên	Đường 02/9, phường Tô Châu	30.000	5.000	2.000	500,0	1
4	Kiên Lương	Khu đô thị mới Ba Hòn, xã Kiên Lương	8.699	3.000	2.000	162,0	4
5	Vĩnh Phong	Xã Vĩnh Phong	2.582	500	400	100,0	4
6	An Minh	Xã An Minh	4.000	300	900	100,0	4
7	Giồng Riềng	Xã Giồng Riềng	613	207	50	44,8	6
8	Gò Quao	Xã Gò Quao	5.454	1.000	400	119,7	4
9	Giang Thành	Tuyến N1, xã Giang Thành	3.250	580	500	100,5	4
10	Long Xuyên	Đường Phạm Cự Lương, phường Long Xuyên	12.878,7	3.086	1.566	300	2
11	Châu Đốc	QL.91, phường Châu Đốc	36.930,0	5.000	2.710	585	1
12	Núi Sập	ĐT.943, xã Thoại Sơn	1.815,0	160	50	52	5
13	Óc Eo	ĐT.943, xã Óc Eo	3.286,7	1.000	400	150	4
14	Châu Thành	Xã Bình Hòa	5.012,0	600	1.500	148	4

TT	Tên bến xe	Địa chỉ	Diện tích (m ²)	Diện tích bãi đỗ chờ đón khách (m ²)	Diện tích bãi đỗ chờ phương tiện khác (m ²)	Diện tích phòng chờ cho hành khách (m ²)	Loại bến xe
15	Tỉnh Biên	Đường Hữu Nghị, phường Tỉnh Biên	2.500,0	500	400	100	4
16	Chi Lăng	ĐT 948, phường Chi Lăng	2.500,0	500	400	100	5
17	Tri Tôn	Xã Tri Tôn	5.370,0	1.000	900	107	4
18	Chợ Mới	Xã Chợ Mới	6.309,6	1.200	1.000	116	4
19	Phú Tân	Đường Chu Văn An, xã Phú Tân	2.516,4	500	400	100	4
20	Khánh Bình	Xã Khánh Bình	1.973,0				5
21	Tân Châu	Đường Trần Phú, phường Tân Châu	5.062,0	1.000	910	155	3

Nguồn: Tổng hợp từ Sở Xây dựng

Đối với bến xe hàng: Trên địa bàn tỉnh hiện có 3 bến xe hàng, phục vụ vận chuyển hàng hóa cho khu vực đô thị Long Xuyên và Châu Đốc.

Bảng 2-7: Hiện trạng hệ thống bến xe hàng

Stt	Tên Bến	Vị trí	Diện tích kho hàng kín (m ²)	Diện tích đỗ xe (m ²)
1	Bến xe hàng Long Xuyên	Phường Long Xuyên	160	2.000
2	Bãi đỗ xe Bình Đức	Phường Long Xuyên	2.157	
3	Bến xe hàng Châu Đốc	Phường Châu Đốc	111,78	1.262

2.4. Hiện trạng hoạt động vận tải chính

2.4.1. Các tuyến vận tải chính

Mặc dù trên địa bàn và khu vực lân cận đã có một số cảng biển và cảng thủy đang khai thác, song trong điều kiện liên kết vùng và tổ chức vận tải hiện nay, phần lớn hàng hóa xuất nhập khẩu của An Giang vẫn phải trung chuyển qua các cảng Cát Lái và Cái Mép – Thị Vải (TPHCM). Thực tế này hình thành vai trò của An Giang là điểm phát sinh hàng hóa, trong khi TPHCM giữ vai trò cửa ngõ logistics quốc tế. Việc khu vực ĐBSCL nói chung và An Giang nói riêng chưa có cảng container nước sâu hoặc cảng cửa ngõ đã hình thành một cấu trúc luồng vận tải mang tính lệ thuộc, khiến hiệu quả logistics của tỉnh phụ thuộc trực tiếp vào khả năng kết nối với các cảng ngoài địa bàn.

Đối với phương thức đường bộ, hệ thống các tuyến quốc lộ như QL91, QL91C và QL80 hiện đóng vai trò trục kết nối chủ đạo, liên thông các cửa khẩu, khu vực sản xuất, chế biến của An Giang với mạng lưới giao thông vùng và TPHCM như cao tốc Cao Lãnh-Lộ Tẻ-Rạch Sỏi và TPHCM-Trung Lương-Mỹ Thuận. Một hạn chế mang tính cấu trúc của luồng vận tải đường bộ là sự thiếu vắng các điểm trung chuyển logistics và ICD quy mô đủ lớn ngay tại An Giang hoặc vùng lân cận. Trong điều kiện đó, hàng hóa sau khi đóng container tại nhà máy hoặc kho buộc phải vận chuyển thẳng bằng đường bộ lên TPHCM để làm thủ tục và xếp tàu. Cách tổ chức vận tải này kéo dài quãng đường

vận chuyển bằng xe tải, làm tăng chi phí trên mỗi đơn vị hàng hóa và làm suy giảm lợi thế cạnh tranh của các mặt hàng chủ lực có giá trị gia tăng không cao.



Hình 2-8: Luồng vận tải hàng hóa chính bằng đường bộ từ An Giang

Đối với phương thức đường thủy, An Giang có lợi thế tự nhiên rõ rệt khi nằm trên trục sông Hậu, kết nối trực tiếp với hệ thống sông Tiền – sông Hậu và hành lang vận tải thủy nội địa chính của vùng, từ khu vực Hà Tiên, Kiên Lương, Long Xuyên đến TPHCM. Về mặt lý thuyết, đường thủy có khả năng đảm nhận vận tải khối lượng lớn với chi phí thấp và độ ổn định cao hơn so với đường bộ đối với các tuyến trung và dài. Tuy nhiên, trên thực tế, vận tải thủy hiện mới chủ yếu phục vụ hàng rời và hàng tổng hợp, trong khi hàng container xuất khẩu chưa được tổ chức thành các tuyến vận tải thủy ổn định từ An Giang đến các cảng cửa ngõ.

Nguyên nhân cốt lõi không chỉ nằm ở các hạn chế kỹ thuật như luồng lạch hay tỉnh không cầu, mà chủ yếu xuất phát từ việc thiếu các đầu mối cảng thủy nội địa có chức năng gom container và cung cấp dịch vụ logistics trọn gói. Khi chưa có cảng container nội địa hoặc ICD đủ năng lực, doanh nghiệp khó tiếp cận chuỗi vận tải thủy một cách thuận tiện và buộc phải ưu tiên phương án vận tải đường bộ trực tiếp lên TPHCM để đảm bảo tiến độ và lịch tàu. Điều này khiến lợi thế chi phí của đường thủy không được chuyển hóa thành lợi thế thực tế trong chuỗi logistics, đồng thời làm giảm sức hấp dẫn của phương thức này đối với doanh nghiệp xuất khẩu.



Hình 2-9: Luồng vận tải hàng hóa chính bằng đường thủy từ An Giang

Xét trên bình diện toàn chuỗi, luồng vận tải tại An Giang hiện nay mang tính thích nghi với điều kiện hạ tầng hiện hữu nhiều hơn là được tổ chức theo hướng tối ưu dài hạn. Việc thiếu cảng biển quy mô lớn trong khu vực khiến hàng hóa phải trung chuyển lên khu vực TPHCM để xuất khẩu, khiến tăng thời gian và chi phí vận tải hàng hóa. Vận tải bằng đường bộ đang gánh vai trò chủ đạo cho cả vận tải nội vùng và vận tải liên vùng đường dài, trong khi đường thủy dù có tiềm năng lớn nhưng chưa được chia sẻ vai trò tương xứng.

2.4.2. Hoạt động cung ứng dịch vụ logistics

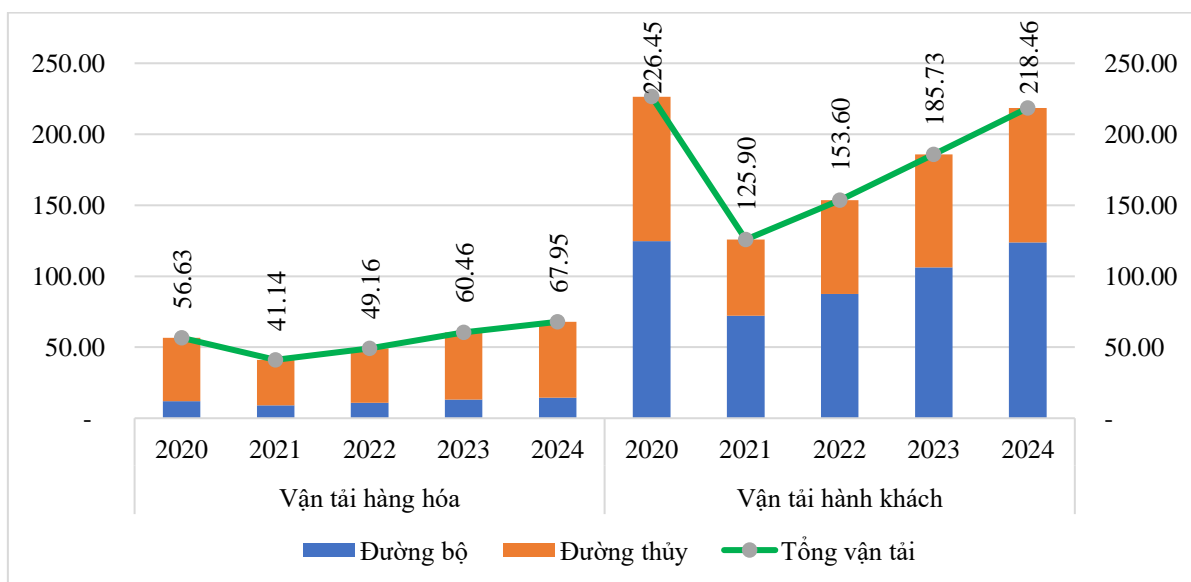
Sản lượng vận tải hàng hóa tăng trưởng mạnh mẽ sau đại dịch, trong đó, vận tải hàng hóa bằng đường thủy thể hiện ưu thế mạnh mẽ so với đường bộ. Trong năm 2024, tổng sản lượng vận tải hàng hóa cơ bản đã vượt so với thời điểm đại dịch, đạt mức 67,95 triệu tấn, tăng 20% so với 56,63 triệu tấn năm 2020 cho thấy mức độ phục hồi mạnh mẽ sau giai đoạn bị gián đoạn chuỗi cung ứng. Trong cơ cấu phương thức, vận tải đường thủy luôn chiếm tỷ trọng chủ đạo và đóng vai trò chính trong tăng trưởng, chiếm khoảng 78% tổng sản lượng vận tải hàng hóa năm 2024, trong khi vận tải đường bộ tuy chiếm tỷ trọng nhỏ hơn nhưng cũng có xu hướng tăng ổn định.

Sản lượng vận tải hành khách cho thấy mức phục hồi thận trọng hơn, do sự sụt giảm sâu trong thời gian dịch bệnh. Sản lượng vận tải hành khách năm 2024 đạt khoảng 218,46 triệu hành khách, phục hồi khoảng 96% so với thời điểm đại dịch năm 2020. Mức phục hồi này thấp hơn đáng kể so với khu vực ĐBSCL và với cả nước khi đã đạt mức tăng trưởng lần lượt là 30% và 58% so với cùng kỳ.

Bảng 2-8: Sản lượng vận tải giai đoạn 2020-2024

Stt	Chỉ tiêu	2020	2021	2022	2023	2024
1	Vận tải hàng hóa (triệu tấn)	56.63	41.14	49.16	60.46	67.95
-	Đường bộ	12.06	9.15	10.80	13.06	14.58
-	Đường thủy	44.57	31.98	38.37	47.40	53.38
2	Vận tải hành khách (triệu lượt)	226.45	125.90	153.60	185.73	218.46
-	Đường bộ	124.67	72.30	87.58	106.12	123.71
-	Đường thủy	101.78	53.60	66.03	79.62	94.75

Nguồn: Niên giám thống kê 2024



Hình 2-10: Sản lượng vận tải giai đoạn 2020-2024

Bất chấp tác động của dịch bệnh, khu vực doanh nghiệp vận tải và kho bãi giai đoạn 2019–2023 vẫn duy trì xu hướng phát triển tương đối tích cực. Số lượng doanh nghiệp tăng khoảng 25% cho thấy sức hút và khả năng phục hồi của lĩnh vực này trong bối cảnh khó khăn chung. Dù quy mô lao động giảm khoảng 7%, doanh thu lại tăng tới 28% so với năm 2019, phản ánh sự cải thiện về hiệu quả hoạt động và năng suất lao động. Diễn biến này cho thấy các doanh nghiệp đang từng bước tái cơ cấu, thích ứng theo hướng tinh gọn hơn và nâng cao giá trị tạo ra trên mỗi đơn vị nguồn lực.

Bảng 2-9: Tình hình hoạt động của các doanh nghiệp vận tải và kho bãi giai đoạn 2019-2023

Chỉ tiêu	2019	2020	2021	2022	2023
Tổng số Doanh nghiệp	10.666	10.526	11.566	12.277	13.110
Số Doanh nghiệp vận tải & kho bãi	410	406	444	454	511

Chỉ tiêu	2019	2020	2021	2022	2023
Số lao động trong lĩnh vực vận tải & kho bãi	6.033	5.618	4.935	5.287	5.571
Tổng doanh thu trong hoạt động vận tải & kho bãi (tỷ đồng)	3.992	3.811	3.446	5.116	5.123

Nguồn: Niên giám thống kê 2024

Lĩnh vực vận tải và kho bãi tại tỉnh An Giang hiện có quy mô nhỏ, mức độ tập trung thấp và năng lực doanh nghiệp còn hạn chế. Số doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này chỉ chiếm tỷ lệ rất nhỏ so với tổng số doanh nghiệp toàn tỉnh (khoảng 3,9%) và càng khiêm tốn nếu so sánh trong tương quan với tổng số doanh nghiệp trong cùng lĩnh vực của cả nước (chỉ chiếm khoảng 1,1%), cho thấy vai trò của khu vực vận tải kho bãi trong cơ cấu kinh tế địa phương chưa thực sự nổi bật. Phần lớn doanh nghiệp có quy mô lao động dưới 10 người (hơn 83%) và vốn đầu tư thấp với hơn 70% doanh nghiệp có quy mô vốn dưới 10 tỷ đồng, phản ánh mô hình sản xuất, kinh doanh manh mún, khả năng tích lũy và mở rộng còn hạn chế. Cơ cấu này khiến các doanh nghiệp khó đầu tư đổi mới phương tiện, công nghệ và dịch vụ logistics giá trị gia tăng, qua đó làm giảm năng lực cạnh tranh của toàn ngành trên địa bàn tỉnh.

Bảng 2-10: Số lượng doanh nghiệp vận tải & kho bãi năm 2023 theo quy mô

Chỉ tiêu	<10 người	10-49 người	50-199 người	≥ 200 người	Tổng
Tổng số Doanh nghiệp	11.111	1.663	244	92	13.110
Số Doanh nghiệp vận tải & kho bãi	423	72	11	5	511

Chỉ tiêu	<1 tỷ	1-5 tỷ	5-10 tỷ	10-50 tỷ	50-200 tỷ	≥ 200 tỷ	Tổng
Tổng số Doanh nghiệp	1.979	5.462	2.273	2.478	672	246	13.110
Số Doanh nghiệp vận tải & kho bãi	64	207	91	115	26	8	511

Nguồn: Niên giám thống kê 2024

Xét theo loại hình hoạt động, cơ cấu doanh thu vận tải giai đoạn 2020–2024 phản ánh xu hướng tăng trưởng rõ nét nhưng vẫn giữ được sự cân đối tương đối. Doanh thu từ vận tải hành khách tăng nhanh trong những năm gần đây và vươn lên cao hơn vận tải hàng hóa, cho thấy sự phục hồi mạnh mẽ của nhu cầu đi lại. Tuy vậy, chênh lệch giữa hai lĩnh vực không quá lớn, thể hiện vai trò song hành của vận tải hàng hóa trong việc duy trì nguồn thu ổn định cho toàn ngành. Ngược lại, doanh thu từ hoạt động bốc xếp và kho bãi chiếm tỷ trọng thấp, chỉ khoảng 7,5% tổng doanh thu, phản ánh dư địa phát triển còn lớn của các dịch vụ logistics hỗ trợ.

Nếu phân tích theo ngành vận tải, doanh thu tập trung chủ yếu ở vận tải đường bộ, tiếp đến là hàng không và đường thủy. Vận tải đường bộ giữ vị trí dẫn đầu nhờ tính linh hoạt cao và phạm vi phục vụ rộng, đáp ứng phần lớn nhu cầu vận chuyển nội địa. Vận tải hàng không tuy có quy mô nhỏ hơn nhưng tốc độ tăng trưởng nhanh, gắn liền với tốc độ tăng trưởng lượng hành khách du lịch tại Phú Quốc, đóng góp ngày càng rõ nét vào tổng doanh thu. Trong khi đó, vận tải đường thủy duy trì vai trò ổn định, phù hợp với

vận chuyển khối lượng lớn, song giá trị doanh thu tạo ra vẫn thấp hơn so với hai loại hình còn lại.

Bảng 2-11: Doanh thu vận tải giai đoạn 2020-2024

Chỉ tiêu	2020	2021	2022	2023	2024
Doanh thu vận tải theo loại hình vận tải (tỷ đồng)					
- Vận tải hành khách	5.895	4.057	5.959	7.944	9.050
- Vận tải hàng hóa	6.347	5.181	6.633	7.430	8.435
- Bốc xếp, kho bãi	1.240	1.159	1.431	1.375	1.465
- Hoạt động hỗ trợ vận tải khác	508	527	558	581	671
Tổng	13.991	10.924	14.581	17.330	19.621
Doanh thu vận tải theo ngành vận tải (tỷ đồng)					
- Đường bộ	5.775	4.239	5.423	6.712	7.676
- Đường thủy	3.206	2.882	3.728	4.235	4.644
- Đường hàng không	3.260	2.118	3.441	4.427	5.165
- Bốc xếp, kho bãi	1.240	1.159	1.431	1.375	1.465
- Hoạt động hỗ trợ vận tải khác	508	527	558	581	671
Tổng	13.991	10.924	14.581	17.330	19.621

Nguồn: Niên giám thống kê 2024

2.5. Phân tích SWOT về hạ tầng giao thông và logistics

2.5.1. Điểm mạnh

Vị trí địa lý và hành lang vận tải thủy chiến lược: An Giang nằm trên trục sông Hậu, kết nối trực tiếp với hệ thống sông Tiền – sông Hậu, là hành lang vận tải thủy huyết mạch của ĐBSCL và tuyến giao thương quá cảnh quan trọng đi Campuchia, tạo lợi thế lớn cho phát triển logistics đường thủy và liên vận quốc tế.

Lợi thế tự nhiên về mạng lưới sông ngòi: Hệ thống sông, kênh chằng chịt tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải thủy – loại hình có chi phí thấp, sức chở lớn, nếu được đầu tư đồng bộ sẽ nâng cao khả năng kết nối vùng, quốc gia và tiểu vùng sông Mê Kông, đặc biệt với các quốc gia nội lục như Lào và Campuchia.

Quy mô mạng lưới đường bộ lớn, tổng chiều dài hơn 17.650 km; tỷ lệ nhựa hóa, bê tông hóa cao ở quốc lộ (100%), đường tỉnh (100%) góp phần đảm bảo kết nối cơ bản trong tỉnh.

Hình thành các trục giao thông liên vùng quan trọng, gồm QL.91, QL.80, QL.61, QL.63, tuyến N1, cao tốc Lộ Tẻ – Rạch Sỏi, hành lang ven biển phía Nam; tăng cường kết nối với Cần Thơ, các tỉnh ĐBSCL và Campuchia.

Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc đạt chuẩn 4E, đang được mở rộng, tạo lợi thế đặc biệt về kết nối quốc tế, du lịch và dịch vụ chất lượng cao.

Nền tảng hạ tầng cảng và kết nối đa trục giao thông: Mạng lưới cảng biển, cảng thủy nội địa và bến thủy phân bố rộng, gắn với các tuyến giao thông quan trọng như

QL80, QL91, QL63, tạo tiền đề cho kết nối đường bộ – đường thủy – đường biển trong tổ chức vận tải và logistics.

Sự quan tâm đầu tư của Trung ương và địa phương đối với các dự án giao thông trọng điểm đã và đang tạo diện mạo mới cho kết cấu hạ tầng giao thông của tỉnh.

2.5.2. Điểm yếu

Chất lượng và quy mô hạ tầng đường bộ chưa đồng đều, liên kết trục dọc Bắc-Nam còn yếu, kết nối giao thông với phía Bắc còn yếu do bị chia cắt bởi sông Hậu và sông Tiền nhưng thiếu cầu kết nối.

Giao thông đường thủy chưa được đầu tư tương xứng với tiềm năng, luồng lạch bồi lắng, thiếu nạo vét, thiếu báo hiệu; bến thủy nội địa chủ yếu quy mô nhỏ, bến tạm, chưa đáp ứng vận tải hàng hóa lớn.

Thiếu đầu mối logistics quy mô lớn: Tỉnh chưa hình thành trung tâm logistics hoặc cảng cạn ICD quy mô đủ lớn, dẫn đến thiếu các điểm gom hàng, phân phối và trung chuyển container, làm hạn chế khả năng tổ chức chuỗi logistics khép kín.

Quy mô và chức năng cảng còn manh mún: Phần lớn cảng biển và cảng thủy nội địa có quy mô nhỏ, khai thác đơn chức năng, thiếu dịch vụ logistics tích hợp, chưa đảm nhận được vai trò trung chuyển hàng hóa cho vùng.

Phụ thuộc vào các cảng cửa ngõ ngoài tỉnh: Hoạt động xuất nhập khẩu chủ yếu thông qua các cảng lớn ngoài tỉnh như Cát Lái, Cái Mép – Thị Vải, làm gia tăng chi phí, thời gian vận chuyển và giảm sức cạnh tranh của hàng hóa địa phương.

Hạn chế về hạ tầng và thiết bị phục vụ vận tải đa phương thức: Hệ thống bến, bãi thủy nội địa chủ yếu nhỏ lẻ, đường kết nối lên xuống phà còn hạn chế; cảng biển và cảng thủy chỉ tiếp nhận tàu cỡ nhỏ, trang thiết bị xếp dỡ container còn lạc hậu so với các địa phương trong vùng.

Năng lực doanh nghiệp logistics còn yếu: Doanh nghiệp logistics chủ yếu quy mô nhỏ, hạn chế về vốn, lao động và công nghệ, khó đầu tư kho bãi hiện đại và phát triển các dịch vụ logistics giá trị gia tăng.

2.5.3. Cơ hội

Các dự án giao thông quốc gia và vùng đang triển khai (cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng, hành lang ven biển, nâng cấp sân bay Phú Quốc) mở ra cơ hội tăng cường liên kết vùng và giảm chi phí logistics.

Tiềm năng kinh tế cửa khẩu & liên vận Campuchia thông qua việc hình thành các khu kinh tế cửa khẩu, thúc đẩy giao thương hàng hóa, phát triển kinh tế biên giới.

Vai trò ngày càng tăng của logistics và kinh tế biển - biên giới, tạo nhu cầu cấp thiết nâng cấp kết nối đường bộ – đường thủy – cảng – cửa khẩu.

Nhu cầu logistics gia tăng cùng phát triển kinh tế: Sự tăng trưởng của nông nghiệp hàng hóa, công nghiệp chế biến, xuất khẩu và du lịch làm gia tăng nhu cầu vận tải, kho bãi và dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh.

Dư địa lớn cho phát triển dịch vụ logistics: Tỷ trọng doanh thu từ kho bãi, bốc xếp và logistics hiện còn thấp, cho thấy tiềm năng lớn để mở rộng các dịch vụ hỗ trợ, nâng cao giá trị gia tăng trong chuỗi lưu chuyển hàng hóa.

Khả năng tái cấu trúc luồng vận tải: Có điều kiện hình thành các trung tâm logistics, ICD gắn với cảng thủy nội địa và trực giao thông chính nhằm tổ chức lại luồng hàng, giảm phụ thuộc vào các cảng ngoài tỉnh.

2.5.4. Thách thức

Nguy cơ duy trì vai trò phát sinh hàng hóa thuần túy: Việc phụ thuộc kéo dài vào các cảng ngoài tỉnh có thể khiến An Giang tiếp tục ở vị thế điểm phát sinh hàng, giá trị gia tăng logistics thấp trong chuỗi cung ứng.

Cạnh tranh logistics trong vùng ngày càng gay gắt: Nhiều địa phương trong ĐBSCL đã và đang đầu tư mạnh vào trung tâm logistics và cảng trung chuyển, làm gia tăng áp lực cạnh tranh trong thu hút luồng hàng và đầu tư.

Áp lực lên vận tải đường bộ: Nếu không chuyển dịch hợp lý sang vận tải thủy, vận tải đường bộ sẽ đối mặt với nguy cơ quá tải, chi phí cao và rủi ro ùn tắc, ảnh hưởng đến hiệu quả logistics chung.

Nguồn vốn đầu tư còn hạn chế, chưa đáp ứng nhu cầu phát triển nhanh và đồng bộ của hệ thống giao thông toàn tỉnh.

CHƯƠNG 3. RÀ SOÁT QUY HOẠCH, CHÍNH SÁCH VÀ XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG, LOGISTICS

3.1. Rà soát Quy hoạch tỉnh, quy hoạch ngành liên quan

3.1.1. Mạng lưới giao thông đường bộ

Đối với đường cao tốc, An Giang có 03 tuyến cao tốc đi qua hoặc kết nối với tỉnh, đóng vai trò kết nối cửa khẩu biên giới Hà Tiên, Châu Đốc với trung tâm vùng và hành lang ven biển, đồng thời tạo trục động lực phát triển kinh tế – logistics của tỉnh. Bao gồm Cao tốc Lộ Tê - Rạch Sỏi (CT02) quy mô 4 làn xe, đã đưa vào khai thác, Cao tốc Sóc Trăng - Cần Thơ - Châu Đốc (CT.34) có quy mô 4 làn xe, đang trong giai đoạn thực hiện đầu tư và dự kiến hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng năm 2027 và Cao tốc Bạc Liêu - Rạch Giá - Hà Tiên (CT.35), trong đó, đoạn Hà Tiên - Rạch Giá (dài khoảng 100km) được quy hoạch đầu tư trước năm 2030 với quy mô 4 làn xe.

Về hệ thống quốc lộ, tiếp tục đầu tư nâng cấp các tuyến trục chính gồm QL80, QL91, QL91C, QL61, QL63 và các tuyến quốc lộ mới hình thành như QL80B (dự kiến nâng cấp từ các tuyến ĐT.942, ĐT.952, ĐT.954), QL80C (dự kiến nâng cấp từ ĐT.945 và ĐT.969), QL91D (nối tuyến N1-QL.61C). Các tuyến này được quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2–4 làn xe (riêng QL91 có đoạn 2–6 làn), đảm bảo kết nối thông suốt giữa các khu vực sản xuất, đô thị, cửa khẩu và các tuyến cao tốc. Một số đoạn ưu tiên đầu tư sớm như QL80 đoạn Rạch Giá – Hà Tiên, các tuyến tránh đô thị Long Xuyên và Châu Đốc nhằm giảm ùn tắc và nâng cao năng lực thông hành.

Bên cạnh đó, các trục kết nối ngang và trục biên giới như tuyến N1, N2 và các tuyến quốc lộ nối cửa khẩu được xác định vai trò quan trọng trong việc liên kết các trục cao tốc Bắc – Nam, kết nối An Giang với Đồng Tháp, Cần Thơ và các tỉnh ven biển. Các tuyến này được đầu tư theo tiêu chuẩn đường cấp III, tạo mạng lưới giao thông hoàn chỉnh, hỗ trợ phát triển kinh tế biên mậu và logistics liên vùng.

Ngoài ra, hành lang ven biển phía Nam qua địa bàn tỉnh được quy hoạch và đầu tư đạt tiêu chuẩn đường cấp III–đường bộ cao, quy mô 2–4 làn xe, gồm các đoạn kết nối từ Cà Mau đến QL63 và tuyến tránh Rạch Giá. Tuyến này có vai trò quan trọng trong kết nối ven biển, hỗ trợ phát triển kinh tế biển và logistics ven bờ.

Đối với các tuyến đường tỉnh hiện hữu, định hướng chủ đạo là chuẩn hóa và tái phân cấp. Nhiều tuyến quan trọng như ĐT.955A, ĐT.942, ĐT.952, ĐT.954, ĐT.945, ĐT.941 và ĐT.958 được quy hoạch chuyển thành quốc lộ (QL.N1, QL.80B, QL.80C, QL.N2), cho thấy xu hướng nâng cấp vai trò từ kết nối địa phương sang trục liên vùng. Các đoạn đi qua đô thị được tổ chức theo quy hoạch đô thị, trong khi các đoạn ngoài đô thị được đầu tư theo lộ trình từng giai đoạn, phù hợp với nhu cầu vận tải và khả năng huy động nguồn lực.

Đối với nhóm tuyến đường tỉnh cải tạo, nâng cấp và kéo dài, quy hoạch tập trung giải quyết các điểm nghẽn cấu trúc của mạng lưới hiện hữu. Các tuyến như ĐT.943, ĐT.946, ĐT.947, ĐT.948, ĐT.949 và ĐT.951 được đầu tư theo hướng phân kỳ: giai đoạn

đầu duy trì hoặc nâng cấp ở cấp IV để đảm bảo khai thác, sau đó nâng lên cấp III khi lưu lượng tăng. Việc xây dựng các tuyến tránh đô thị tại các khu vực đô thị Long Xuyên, Châu Đốc, cho thấy trọng tâm giảm xung đột giao thông, nâng cao an toàn và năng lực vận tải hàng hóa liên tỉnh.

Đối với hành lang ven biển và hệ thống sông lớn, hàng loạt tuyến như ĐT.961, ĐT.961B, ĐT.962, ĐT.963, ĐT.964, ĐT.965, ĐT.966, ĐT.967, ĐT.968 và ĐT.969 được quy hoạch đạt tối thiểu cấp III đồng bằng đến năm 2030, hình thành các trục song song và vuông góc với hành lang ven biển, sông Cái Lớn – Cái Bé nhằm tạo điều kiện kết nối hiệu quả giữa vùng sản xuất nông – thủy sản, khu vực ven biển và các trục logistics liên vùng.

Đối với các tuyến đường tỉnh mở mới, định hướng là tăng cường kết nối chiến lược và phân tải cho quốc lộ gồm các tuyến như ĐT.950, ĐT.941B, ĐT.942 (mới), ĐT.943B, ĐT.944B, ĐT.946B và ĐT.956 được thiết kế để kết nối cửa khẩu biên giới, cao tốc, trục ven biển và các khu vực sản xuất lớn, đồng thời tránh đi xuyên qua đô thị trung tâm.

3.1.2. Hệ thống cảng hàng không

Theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023), khu vực tỉnh An Giang có hai cảng hàng không là CHK Rạch Giá và CHKQT Phú Quốc được định hướng phát triển đồng bộ, phục vụ nhu cầu vận tải hành khách, hàng hóa, du lịch và đảm bảo quốc phòng - an ninh.

CHKQT Phú Quốc được quy hoạch cấp 4E theo tiêu chuẩn ICAO, đóng vai trò quan trọng thúc đẩy du lịch, kinh tế đảo Phú Quốc và kết nối quốc tế. Giai đoạn 2021-2030 tập trung xây thêm đường cất hạ cánh, hệ thống đường lăn đồng bộ, nhà ga mới nâng công suất lên 10 triệu hành khách/năm, mở rộng sân đỗ cho khai thác và đỗ qua đêm, cùng khu hàng không dân dụng với sân đỗ ô tô và công trình phụ trợ. Từ 2030-2050, xây thêm nhà ga nâng công suất lên 18 triệu hành khách/năm, mở rộng sân đỗ và khu dân dụng tương ứng. Tổng diện tích quy hoạch: 915,56 ha (dân dụng quản lý 866,24 ha, quân sự 49,32 ha).

CHK Rạch Giá được quy hoạch cấp 4C theo ICAO, là cảng quốc nội lưỡng dụng (dân dụng và quân sự cấp II). Giai đoạn 2021-2030: xây đường cất hạ cánh mới cho máy bay code C (đường cũ thành đường lăn song song), mở rộng sân đỗ, xây nhà ga đạt 0,5 triệu hành khách/năm và khu dân dụng với sân đỗ ô tô, công trình phụ trợ. Giai đoạn 2030-2050: mở rộng sân đỗ, nhà ga lên 1 triệu hành khách/năm và khu dân dụng tương ứng. Tổng diện tích đất giữ nguyên 200 ha (dùng chung 166,8 ha, dân dụng 15,2 ha, quân sự 18 ha).

Riêng đối với CHKQT Phú Quốc, quy hoạch chi tiết đã được phê duyệt theo Quyết định 427/QĐ-BXD ngày 15/4/2025 của Bộ Xây dựng, cấp 4E theo tiêu chuẩn ICAO, là sân bay dùng chung dân dụng và quân sự, được phát triển nhằm đáp ứng tăng trưởng du lịch, kinh tế đảo Phú Quốc, kết nối quốc tế và chuẩn bị cho Tuần lễ Cấp cao APEC 2027,

với công suất 10 triệu hành khách/năm và 25.000 tấn hàng hóa/năm đến 2030, nâng lên 18 triệu hành khách/năm và 50.000 tấn hàng hóa/năm đến 2050. Cụ thể

- Giai đoạn 2021-2030 tập trung kéo dài đường cát hạ cánh hiện hữu lên 3.500 m x 45 m, xây đường số 2 dài 3.300 m x 45 m (cách 360 m phía Bắc), hệ thống đường lăn song song và nổi đồng bộ, đạt 30 vị trí đỗ máy bay. Xây nhà ga T2 (6 triệu hành khách/năm) bên cạnh T1 hiện hữu (4 triệu HK), mở rộng nhà ga hàng hóa lên 25.000 tấn/năm, sân đỗ VIP/hàng không chung, cùng khu dân dụng với sân đỗ ô tô, đài kiểm soát không lưu, hệ thống đèn hiệu và các công trình phụ trợ.

- Từ 2030-2050 giữ cấu hình đường cát hạ cánh, mở rộng nhà ga T2 lên 14 triệu hành khách/năm, nhà ga hàng hóa lên 50.000 tấn/năm, sân đỗ lên 45 vị trí, đường lăn song song thêm và các khu dịch vụ bổ sung. Tổng diện tích quy hoạch khoảng 1.050,1 ha (dân dụng quản lý 561,1 ha, quân sự 70,2 ha, dùng chung 418,8 ha), đề nghị bổ sung 198,4 ha để phát triển lâu dài.

3.1.3. Hệ thống cảng biển

Theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được phê duyệt tại quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 09 năm 2021, hệ thống cảng biển An Giang được quy hoạch là một phần của nhóm cảng biển khu vực Đồng bằng sông Cửu Long, tập trung phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, du lịch biển đảo, logistics ven biển và kết nối với các đảo Tây Nam, đặc biệt Phú Quốc. Các khu bến chính bao gồm:

-Khu bến Rạch Giá: Phạm vi tại vùng đất và vùng nước cửa sông Kiên, chức năng là đầu mối giao lưu với Phú Quốc và các đảo, với bến tổng hợp, bến khách đa năng tiếp nhận tàu chở khách ven biển và phà biển; cỡ tàu đến 3.000 tấn.

-Khu bến Hòn Chông: Tại vịnh Hòn Chông, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tỉnh, với bến tổng hợp, hàng lỏng/khí và bến khách; cỡ tàu đến 15.000 tấn.

-Khu bến Bình Trị - Kiên Lương: Ven biển xã Kiên Lương, chức năng tổng hợp với bến hàng rời, hàng lỏng/khí và bến khách; cỡ tàu đến 10.000 tấn.

-Khu bến Bãi Nò - Hà Tiên: Ven biển khu vực Bãi Nò, phục vụ kinh tế - xã hội tỉnh và khu kinh tế cửa khẩu, với bến tổng hợp và bến khách; cỡ tàu đến 3.000 tấn.

-Khu bến Phú Quốc: Tại vùng đất và vùng nước đặc khu Phú Quốc, chức năng chính phục vụ kinh tế - xã hội Phú Quốc, với bến hành khách quốc tế kết hợp hàng tổng hợp; cỡ tàu khách quốc tế đến 225.000 GT, tàu tổng hợp đến 30.000 tấn.

-Các bến An Thới, Vịnh Đầm, Bãi Vòng, Mũi Đất Đỏ: Phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tại Phú Quốc, với bến tổng hợp, bến khách, phà biển và bến du thuyền; cỡ tàu đến 3.000 tấn.

-Bến cảng tại quần đảo Nam Du: Khu bến tổng hợp tiềm năng, phát triển phụ thuộc vào nhu cầu và năng lực nhà đầu tư.

-Bến cảng Thổ Châu: Tiếp nhận hành khách và hàng hóa phục vụ du lịch, kinh tế - xã hội đặc khu Thổ Châu và các đảo lân cận.

-Khu bến Mỹ Thới: Phục vụ kinh tế - xã hội khu vực, với bến tổng hợp và container; cỡ tàu đến 10.000 tấn (phù hợp tỉnh không cầu Vàm Cống).

-Khu bến Bình Long: Phục vụ kinh tế - xã hội khu vực, với bến tổng hợp và bến khách; cỡ tàu đến 10.000 tấn (phù hợp tỉnh không cầu Vàm Cống).

-Các bến phao, khu neo đậu chuyển tải, tránh trú bão: Được quy hoạch tại các khu vực Rạch Giá, Hòn Chông, Bình Trị, Kiên Lương, Bãi Nò, Phú Quốc, Nam Du, Thổ Châu, Mỹ Thới, Bình Long và các vị trí đủ điều kiện khác.

3.1.4. Đường thủy nội địa

Trên địa bàn tỉnh và lân cận có 17 tuyến đường thủy nội địa quốc gia, chủ yếu thuộc hệ thống sông Cái Lớn - Cái Bé, sông Hậu, sông Trèm Trẹm và các kênh trục kết nối Rạch Giá - Hà Tiên - Long Xuyên - Hậu Giang - Cà Mau. Hiện trạng các tuyến chủ yếu đạt cấp III và IV (một số đoạn hạn chế), đến năm 2030 phần lớn được duy trì hoặc nâng cấp đạt cấp III; riêng các tuyến trục quan trọng như sông Cái Lớn, sông Cái Bé - Rạch Khe Luông và kênh Tắc Cậu duy trì cấp II, đồng thời đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật như tỉnh không cầu để phục vụ vận tải thủy ổn định và kết nối liên vùng trong mạng lưới vận tải thủy quốc gia.

Đối với mạng lưới đường thủy nội địa thuộc phạm vi quản lý của tỉnh An Giang, hiện có 352 tuyến với tổng chiều dài khoảng 2.927,7 km; đến giai đoạn quy hoạch còn 315 tuyến với tổng chiều dài 2.791,6 km. Mạng lưới này phân bố rộng khắp các đô thị và huyện trọng điểm như Long Xuyên, Châu Đốc, Châu Phú, Châu Thành, Thoại Sơn, Phú Tân, Tri Tôn, An Phú, Chợ Mới, Tân Châu, đồng thời bao phủ các không gian đặc thù như khu vực Tứ Giác Long Xuyên, Tây sông Hậu, U Minh Thượng và Phú Quốc. Về cấp kỹ thuật, các tuyến chủ yếu là đường thủy cấp V và cấp VI, một phần được quy hoạch nâng lên cấp IV tại các khu vực có nhu cầu vận tải cao, qua đó hình thành mạng lưới đường thủy địa phương liên thông, phục vụ vận tải hàng hóa, hành khách và kết nối với các tuyến đường thủy quốc gia trên địa bàn tỉnh.

Đối với hệ thống cảng thủy nội địa tại tỉnh An Giang, theo Quyết định 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa toàn quốc (thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050), Quyết định 1369/QĐ-TTg ngày 15/11/2023 phê duyệt Quy hoạch tỉnh An Giang và Quyết định 1289/QĐ-TTg ngày 14/10/2023 phê duyệt Quy hoạch tỉnh Kiên Giang, hệ thống được quy hoạch với tổng cộng khoảng 24 bến/cảng chính và chuyên dùng, tập trung chủ yếu trên các hành lang sông Tiền, sông Hậu, kênh Vĩnh Tế, kênh Rạch Giá - Hà Tiên cùng hệ thống kênh địa phương và các đặc khu như Phú Quốc, Nam Du. Quy hoạch này nhằm xây dựng mạng lưới vận tải thủy nội địa đồng bộ, hỗ trợ logistics nông-thủy sản, du lịch biển đảo, kinh tế biên giới Campuchia và kết nối đa phương thức với cảng biển, sân bay cũng như các khu công nghiệp.

Các cảng chính được quy hoạch chủ yếu là các cảng tổng hợp và hành khách tại các khu vực đô thị và trung tâm kinh tế, bao gồm cảng Bình Long hỗ trợ tổng hợp và khách, cảng Tân Châu với công suất 1.000 T/năm, cảng Hòa An đạt 10.000 T/năm, cảng

Phú Tân khoảng 500 T/năm, cùng hai cảng hành khách lớn tại Long Xuyên và Châu Đốc mỗi cảng phục vụ 1.600 hành khách/năm. Những cảng này đóng vai trò đầu mối quan trọng, giúp vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn và hành khách liên tỉnh, liên vùng, đồng thời hỗ trợ xuất nhập khẩu biên giới.

Các cảng chuyên dùng và bến địa phương được phân bố rộng rãi để đáp ứng nhu cầu cụ thể, bao gồm các bến chuyên dùng cho xi măng, bê tông ly tâm, Gavi. Ngoài ra, hệ thống còn có các bến đảo ven biển như Linh Huỳnh, Xẻo Nhàu, Nam Du, Hòn Tre, Lai Sơn, Sơn Hải, Hòn Nghệ, Tiên Hải với cỡ tàu 1.000-2.000 DWT, chủ yếu phục vụ vận tải địa phương và du lịch. Những bến này giúp kết nối các đảo với đất liền, hỗ trợ phát triển kinh tế biển đảo và du lịch sinh thái.

Các cảng phục vụ khu công nghiệp được bố trí gắn liền với các KCN lớn, bao gồm bến chuyên dùng tại các KCN Thuận Yên, Kiên Lương II, Xẻo Rô, Tắc Cậu và nhà máy xi măng Insee. Những cảng này tập trung vào việc tiếp nhận nguyên liệu, xuất sản phẩm công nghiệp, góp phần giảm chi phí logistics cho chuỗi giá trị chế biến nông-thủy sản và vật liệu xây dựng.

Đến năm 2030, các cảng được quy hoạch với định hướng ưu tiên nạo vét và nâng cấp luồng tuyến hiện hữu đạt cấp III/I cho các tuyến chính như sông Tiền, sông Hậu, kênh Vĩnh Tế, kênh Rạch Giá - Hà Tiên để đảm bảo hoạt động liên tục 24/24 giờ. Đồng thời, hoàn thiện hạ tầng các cảng/bến tổng hợp, hành khách tại khu vực đô thị Long Xuyên, Châu Đốc, Tân Châu và các đặc khu Phú Quốc, Nam Du, đồng thời phát triển các cảng kết nối đa phương thức với cảng biển Rạch Giá, Hòn Chông, Phú Quốc, sân bay Rạch Giá, Phú Quốc và các KCN để tăng cường logistics nông-thủy sản, du lịch biển đảo và kinh tế biên giới Campuchia.

3.1.5. Hệ thống cảng cạn

- Cảng cạn Hà Tiên có vị trí đề xuất tại phường Hà Tiên, tận dụng được lợi thế kết nối các tuyến đường bộ (QL.80; Tuyến QL. N1) với các tuyến đường thủy nội địa và tuyến hàng hải ven bờ. Giai đoạn 2021-2030 đạt quy mô từ 5-10ha, năng lực thông qua từ 50.000-100.000 Teu/năm.

- Cảng cạn Tắc Cậu có vị trí đề xuất tại xã Châu Thành, tận dụng được lợi thế kết nối các tuyến đường bộ (Cao tốc CT.02; QL.80) với sông Cái Lớn và tuyến hàng hải ven bờ. Giai đoạn 2021-2030 đạt quy mô từ 5-10ha, năng lực thông qua từ 50.000-100.000 Teu/năm.

- Cảng cạn Bình Long: Quy hoạch có vị trí tại xã Châu Phú, kết hợp với cảng Bình Long phục vụ cho hàng hóa xuất nhập khẩu tại các KCN như: KCN Bình Hòa; KCN Bình Hòa mở rộng; KCN Hội An và phân phối hàng hóa nhập khẩu phục vụ tiêu dùng cho khu vực. Quy hoạch cảng cạn có tổng diện tích đến năm 2025 khoảng 5-10 ha, đến năm 2030 khoảng 8-10 ha. Công suất: Đến năm 2025, công suất đạt khoảng 45.500-91.000 TEU/năm; Đến năm 2030, công suất đạt khoảng 104.000-130.000 TEU/năm.

3.1.6. Hệ thống KCN và CCN

Về hệ thống KCN và CCN, hiện các nội dung quy hoạch chi tiết đang được cập nhật sau khi sáp nhập tỉnh, tuy nhiên về cơ bản, theo hai quyết định phê duyệt quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 là Quyết định 1289/QĐ-TTg ngày 14/10/2023 phê duyệt Quy hoạch tỉnh Kiên Giang và Quyết định 1369/QĐ-TTg ngày 21/10/2023 phê duyệt Quy hoạch tỉnh An Giang, mạng lưới KCN và CCN của tỉnh sẽ tiếp tục hướng tới phát triển công nghiệp bền vững, gắn với nông-thủy sản, công nghệ cao, kinh tế xanh, tuần hoàn, kết nối hạ tầng giao thông và phù hợp quy hoạch sử dụng đất quốc gia.

Đối với khu công nghiệp, quy hoạch có tổng 11 KCN gồm Thạnh Lộc (252 ha), Thuận Yên (134 ha), Xẻo Rô (211 ha), Tắc Cậu (68 ha), Kiên Lương II (175 ha), Bình Hòa (252 ha), Vàm Cống (194 ha), Xuân Tô (140 ha), Định Thành (155 ha), Bình Long (31 ha) và Hội An (100 ha), với tổng diện tích ước tính hơn 1.700 ha. Ưu tiên chế biến nông-thủy sản, vật liệu xây dựng, cơ khí hỗ trợ, năng lượng tái tạo, công nghệ cao và thân thiện môi trường. Định hướng giai đoạn trước 2030 sẽ hoàn thiện hạ tầng các KCN hiện hữu, thành lập mới các KCN tiềm năng và sau đó sẽ hình thành các trung tâm công nghiệp bền vững, kết nối quốc tế.

Đối với cụm công nghiệp, có tổng 47 CCN, với tổng diện tích khoảng 2.725 ha. Tập trung chế biến nông-lâm-thủy sản, tiểu thủ công nghiệp, làng nghề, hàng tiêu dùng, công nghiệp hỗ trợ và sản xuất địa phương. Định hướng giai đoạn trước 2030 sẽ thực hiện mở rộng các CCN hiện hữu, thành lập mới để hỗ trợ chuỗi giá trị nông nghiệp; giai đoạn tiếp theo sẽ hoàn thiện mạng lưới CCN hiện đại, kết nối nông thôn - đô thị, thân thiện môi trường.

Bảng 3-1: Quy hoạch khu công nghiệp và tình hình kết nối giao thông

TT	Tên	Địa điểm	Diện tích		Kết nối giao thông	
			Hiện trạng	Quy hoạch	Đường bộ	Đường thủy
1	KCN Thạnh Lộc	Xã Thanh Lộc	152	252	QL80	Kênh Vành đai
2	KCN Thuận Yên	Phường Tô Châu	134	134	QLN1, ĐT.972B	Kênh Rạch Giá-Hà Tiên
3	KCN Bình Hòa	Xã Bình Hòa	132	252	QL.91, QL.N2, Đường nối cảng	Sông Hậu
4	KCN Bình Long	Xã Châu Phú	31	31	QL.91	Sông Hậu
5	KCN Xuân Tô	Phường Tịnh Biên	58	140	QL.91	-
6	KCN Xẻo Rô	Xã An Biên	-	211	QL63	Sông Cái Lớn
7	KCN Tắc Cậu	Xã Bình An	-	68	QL63	Sông Cái Bé

TT	Tên	Địa điểm	Diện tích		Kết nối giao thông	
			Hiện trạng	Quy hoạch	Đường bộ	Đường thủy
8	KCN Kiên Lương II	Xã Hòa Điền	-	175	Đường tránh Kiên Lương	Kênh Cái Tre
9	KCN Vàm Cống	Phường Mỹ Thới	-	194	Đường tránh đô thị Long Xuyên	-
10	KCN Hội An	Xã Hội An	-	100	QL80B	-
11	KCN Định Thành	Xã Định Mỹ	-	252	CT Châu Đốc-Cần Thơ, ĐT943	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên

3.2. Tổng hợp chính sách/cơ chế hiện hành liên quan đầu tư hạ tầng giao thông, logistics

3.2.1. Về căn cứ thực hiện đầu tư

Về giao thông đường bộ, trụ cột của kết nối nội tỉnh và liên vùng, Luật Đường bộ năm 2024 là cơ sở pháp lý cao nhất điều chỉnh đầu tư, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường bộ, trong đó nhấn mạnh phân cấp vai trò của chính quyền trung ương và địa phương trong xây dựng, phát triển và bảo trì kết cấu hạ tầng và khuyến khích xã hội hóa, đa dạng các hình thức, phương thức đầu tư. Trên cơ sở đó, Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến 2050 đã xác định rõ vai trò của hệ thống quốc lộ, cao tốc, các tuyến hành lang kinh tế, tuyến ven biển và trục kết nối cửa khẩu, là căn cứ quan trọng để phát triển các tuyến kết nối logistics và trung tâm phân phối hàng hóa.

Đối với giao thông đường thủy nội địa và cảng, Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 (sửa đổi, bổ sung năm 2014) cùng Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến 2050 đã tạo hành lang pháp lý cho việc khai thác lợi thế vận tải thủy, phát triển các cảng, bến thủy nội địa, trung tâm logistics gắn với hành lang sông và cửa biển. Chính sách này đặc biệt phù hợp với các địa phương có mạng lưới sông ngòi, kênh rạch dày đặc với nhiều luồng tuyến vận tải đường thủy tiềm năng như An Giang, góp phần giảm chi phí logistics và áp lực lên giao thông đường bộ.

Trong lĩnh vực hàng hải và cảng biển, Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến 2050 đã xác định vai trò của các cảng biển tổng hợp, cảng chuyên dùng và cảng cạnh tranh chuỗi logistics quốc gia. Các quy định này tạo cơ sở để phát triển hạ tầng cảng gắn với khu logistics, khu kinh tế cửa khẩu và hành lang vận tải ven biển.

Đối với cảng cạn, Quyết định số 979/QĐ-TTg ngày 22/6/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam thời kỳ 2021–

2030, tầm nhìn đến năm 2050 là văn bản pháp lý quan trọng nhất hiện nay. Quy hoạch này xác định rõ vai trò của ICD là bộ phận cấu thành của kết cấu hạ tầng giao thông vận tải và logistics, thực hiện các chức năng như thông quan nội địa, gom, chia hàng, trung chuyển container, kết nối giữa cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng hàng không với các khu công nghiệp, khu kinh tế và vùng sản xuất. Quyết định cũng nhấn mạnh yêu cầu phát triển ICD gắn với các hành lang vận tải chính, cửa khẩu, cảng biển và trung tâm logistics, đồng thời khuyến khích huy động nguồn lực xã hội hóa đầu tư.

Đối với hàng không, Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006 (sửa đổi, bổ sung năm 2014) và Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023 phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến 2050 đã định hướng phát triển các cảng hàng không theo mô hình trung tâm vận chuyển hành khách và hàng hóa, mở rộng khả năng tham gia chuỗi logistics giá trị cao, đặc biệt đối với hàng hóa nông sản, thủy sản và du lịch.

Về trung tâm logistics, Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã đặt nền móng cho việc hình thành mạng lưới trung tâm logistics theo cấp quốc gia, cấp vùng và cấp địa phương. Quy hoạch này xác định trung tâm logistics là đầu mối tích hợp các hoạt động vận tải, kho bãi, phân phối, dịch vụ giá trị gia tăng và thông tin logistics, đóng vai trò then chốt trong việc giảm chi phí logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

3.2.2. Về cơ chế chính sách khuyến khích đầu tư

Đối với đầu tư hạ tầng giao thông

Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP) số 64/2020/QH14 là nền tảng pháp lý quan trọng nhất hiện nay cho việc thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư hạ tầng giao thông. Luật xác định rõ các lĩnh vực ưu tiên áp dụng PPP, trong đó giao thông vận tải (đường bộ, đường thủy, cảng, hàng không) là lĩnh vực trọng tâm, đồng thời quy định các cơ chế chia sẻ rủi ro doanh thu, bảo đảm đầu tư và hỗ trợ của Nhà nước nhằm tăng tính hấp dẫn đối với nhà đầu tư.

Cùng với đó, Nghị định số 35/2021/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành Luật PPP đã cụ thể hóa các hình thức hỗ trợ của Nhà nước, như: hỗ trợ xây dựng công trình phụ trợ, hỗ trợ giải phóng mặt bằng, góp vốn nhà nước tham gia dự án PPP, qua đó tạo điều kiện thuận lợi cho các dự án giao thông có quy mô lớn, thời gian thu hồi vốn dài.

Ngoài PPP, Luật Đầu tư số 61/2020/QH14 (được sửa đổi, bổ sung) cũng xếp đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông vào danh mục ngành, nghề được ưu đãi và khuyến khích đầu tư, cho phép áp dụng các ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp, miễn giảm tiền thuê đất, thuê mặt nước theo quy định.

Đối với đầu tư trong lĩnh vực logistics

Nghị định số 163/2017/NĐ-CP về kinh doanh dịch vụ logistics (sửa đổi bởi Nghị định số 01/2021/NĐ-CP) đã tạo hành lang pháp lý thông thoáng cho nhà đầu tư trong và ngoài nước tham gia cung cấp dịch vụ logistics, kho bãi, phân phối, trung chuyển hàng hóa và các dịch vụ giá trị gia tăng.

Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 về Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh logistics (sửa đổi bởi Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021) đã cụ thể hóa định hướng phát triển trung tâm logistics, yêu cầu gắn quy hoạch trung tâm logistics với quy hoạch giao thông, quy hoạch đô thị, khu công nghiệp, khu kinh tế cửa khẩu và vùng sản xuất hàng hóa, đồng thời ưu tiên phát triển các trung tâm logistics tại các đầu mối giao thông quan trọng, khu vực cửa khẩu, cảng biển và vùng ĐBSCL.

Đối với chính sách khuyến khích đầu tư cảng cạn (ICD), cảng và logistics gắn với cửa khẩu

Đối với cảng cạn, Quyết định số 979/QĐ-TTg ngày 22/6/2020 phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050 không chỉ định hướng không gian phát triển ICD mà còn khuyến khích huy động nguồn lực xã hội hóa, coi ICD là hạ tầng logistics thiết yếu phục vụ xuất nhập khẩu, giảm tải cho cảng biển và cửa khẩu.

Đối với khu kinh tế cửa khẩu, Nghị định số 82/2018/NĐ-CP về quản lý khu công nghiệp và khu kinh tế (được sửa đổi, bổ sung) quy định nhiều ưu đãi cho nhà đầu tư vào hạ tầng giao thông, logistics, kho bãi trong khu kinh tế cửa khẩu, bao gồm ưu đãi thuế, tiền thuê đất và hỗ trợ đầu tư hạ tầng kỹ thuật. Đây là cơ sở quan trọng để phát triển các trung tâm logistics, ICD và hệ thống kho vận tại các cửa khẩu quốc tế, cửa khẩu chính.

Ngoài các chính sách và quy định nêu trên, các nội dung đã được phê duyệt tại các quyết định số 1369/QĐ-TTg ngày 15 tháng 11 năm 2023 và 1289/QĐ-TTg ngày 03 tháng 11 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ lần lượt về phê duyệt Quy hoạch tỉnh An Giang và Kiên Giang thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 cũng là nguồn được sử dụng để tham khảo trong quá trình xem xét các cơ chế chính sách liên quan trong việc thúc đẩy phát triển hạ tầng giao thông và logistics trên địa bàn tỉnh An Giang.

3.3. Tham khảo kinh nghiệm trong nước/quốc tế về phát triển hạ tầng giao thông, logistics

3.3.1. Singapore

Singapore là một trong những quốc gia dẫn đầu thế giới về phát triển dịch vụ logistics, nhờ vị trí chiến lược tại eo biển Malacca – tuyến hàng hải huyết mạch nối Ấn Độ Dương với Thái Bình Dương. Với lợi thế này, Singapore đã trở thành cảng trung chuyển lớn nhất khu vực, đồng thời là trung tâm logistics tích hợp hàng đầu thế giới, thu hút các doanh nghiệp logistics quốc tế làm cửa ngõ vào châu Á và ngược lại. Các yếu tố then chốt tạo nên thành công của Singapore bao gồm:

-Chính sách quyết liệt và tầm nhìn chiến lược của Chính phủ: Từ sớm, Chính phủ xác định logistics là một trong bốn ngành công nghiệp mũi nhọn. Chương trình LEAP (1997) tập trung vào bốn đột phá: sáng chế kỹ thuật, nguồn nhân lực, cơ sở hạ tầng và cách thức kinh doanh. Chính phủ khuyến khích liên doanh trong nước – nước ngoài để xây dựng hệ thống logistics toàn cầu, thành lập trung tâm phân phối và cho thuê lại, đồng thời tạo môi trường kinh doanh minh bạch, ổn định với các ưu đãi thuế (miễn thuế thu nhập tàu biển 10 năm, thuế suất ưu đãi dưới 10% trên tăng trưởng doanh thu dịch vụ logistics, cho vay ưu đãi tàu và container), hỗ trợ đầu tư mạo hiểm và thu hút trụ sở khu vực của các tập đoàn đa quốc gia.

-Đầu tư đồng bộ và hiện đại hóa kết cấu hạ tầng: Singapore sở hữu cảng biển và cảng hàng không hàng đầu thế giới (cảng PSA kết nối 600 cảng tại 123 quốc gia; sân bay Changi phục vụ hàng trăm thành phố). Chính phủ đầu tư mạnh vào hạ tầng hiện đại (cảng, hàng không, đường sắt, đường bộ), bao gồm các dự án lớn như Downtown Line, Circle Line và nâng cấp mạng lưới đường sắt công cộng. Mô hình quản lý cảng theo kiểu “chủ cảng” (chính quyền sở hữu, bảo trì và cho tư nhân thuê khai thác dịch vụ) giúp tối ưu hiệu suất, giảm chi phí và dễ dàng triển khai hệ thống EDI, tự động hóa.

-Phát triển khu tự do thương mại (FTZ): Năm 1969, Singapore xây dựng FTZ tại các bến cảng (chiếm 6/7 khu FTZ), với chính sách miễn thuế cho 99% hàng nhập khẩu, tạo điều kiện thuận lợi cho trung chuyển, lưu kho và phân phối hàng hóa.

-Ứng dụng công nghệ thông tin và hiện đại hóa hải quan: Singapore tự do hóa thị trường ICT, triển khai hệ thống hải quan điện tử một cửa (front-end và back-end), tự động hóa thủ tục, giảm thời gian thông quan và chi phí logistics. Các hoạt động kiểm soát, bốc xếp hàng hóa được tối ưu bằng máy móc, tạo nguồn thu từ dịch vụ giá trị gia tăng cao.

-Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao: Thành lập Viện Logistics Châu Á – Thái Bình Dương (TLIAP), cấp học bổng, tài trợ nghiên cứu, đào tạo nhân lực cấp cao. Chính phủ và khu vực tư nhân phối hợp nâng cao kỹ năng chuyên môn, đặc biệt trong logistics xanh và chuyển đổi số.

-Vai trò tích cực của Hiệp hội Logistics Singapore: Hiệp hội thống nhất quy định chi phí giao nhận, vận tải, khuyến khích thành viên áp dụng để tránh cạnh tranh phá giá, tạo môi trường phát triển lành mạnh cho doanh nghiệp.

Nhờ sự kết hợp hài hòa giữa vai trò dẫn dắt của Chính phủ, đầu tư hạ tầng tầm cỡ thế giới, chính sách ưu đãi hấp dẫn, công nghệ tiên tiến và nguồn nhân lực chất lượng cao, Singapore đã duy trì vị thế trung tâm logistics tích hợp hàng đầu châu Á và thế giới.

3.3.2. Thành phố Hồ Chí Minh

Thành phố Hồ Chí Minh là trung tâm logistics lớn nhất Việt Nam, với hệ thống cảng biển đầu tàu là Cảng Sài Gòn và Tân Cảng - Cát Lái (chiếm thị phần container lớn nhất nước). Từ năm 2008, khi Tân Cảng Sài Gòn hoàn tất di dời và đưa vào khai thác bến container tại Cát Lái, sản lượng container tăng mạnh liên tục. Theo xếp hạng của The Journal of Commerce (JOC) năm 2018, cảng TP.HCM xếp thứ 28 trong top 50 cảng container lớn nhất thế giới. Hiện nay, cụm cảng TP.HCM có khoảng 38 cảng với tổng

chiều dài cầu cảng gần 13 km, đóng góp lớn vào khối lượng hàng hóa thông qua cả nước. các chính sách

- Đầu tư hệ thống hạ tầng giao thông kết nối cảng biển (cảng Hiệp Phước, Phú Hữu, các tuyến vành đai).

- Ứng dụng CNTT trong điều hành sản xuất, thủ tục hải quan, làm thủ tục xuất nhập khẩu nhanh chóng và thuận lợi.

- Ban hành chính sách hỗ trợ doanh nghiệp: hỗ trợ phí nâng hạ giao nhận container trực tiếp tại cảng, ưu đãi thời gian lưu bãi, giảm chi phí cho hàng hóa làm tại cảng.

- Nâng cao năng lực cạnh tranh: kết hợp cảng biển với dịch vụ giá rẻ, giao thông đường thủy ngắn, giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí vận chuyển nguyên liệu và hàng hóa đến tận cửa.

- Chuyển dịch sang công nghệ cao, khuyến khích ngành sử dụng đất ít: KCN Tân Thuận chuyển sang xây nhà xưởng 3-8 tầng (diện tích sàn ~1.000 m²), tăng tỷ lệ lấp đầy, nâng giá thuê đất lên 15 triệu USD/ha (gấp đôi trước đây) và 12 doanh nghiệp/ha.

- KCN Hiệp Phước tập trung lô đất nhỏ 750-1.000 m² thu hút doanh nghiệp nhỏ và khởi nghiệp; xây dựng Khu kỹ nghệ Việt - Nhật với nhà xưởng sẵn theo tiêu chuẩn Nhật, hỗ trợ toàn diện (giấy phép, tư vấn thuế, đào tạo nhân lực tiếng Nhật), thu hút nhiều nhà đầu tư Nhật Bản.

- VSIP (Việt Nam - Singapore) phát triển thành Khu liên hợp Công nghiệp - Đô thị - Dịch vụ theo tiêu chuẩn Singapore, thu hút đầu tư từ 30 quốc gia, nhờ hợp tác chặt chẽ và quy hoạch đồng bộ, sạch, xanh.

3.3.3. Hải Phòng

Hải Phòng là cảng biển lớn nhất miền Bắc, nằm trên tuyến hàng hải quốc tế kết nối Singapore - Hồng Kông - Đông Á và Đông Bắc Á. Từ thời Pháp thuộc, Hải Phòng đã được xây dựng thành trung tâm thương mại, tài chính và cảng biển nổi tiếng khu vực Thái Bình Dương, hiện có mối quan hệ gắn bó với nhiều cảng lớn thế giới.

- Quy hoạch lại cảng biển và hệ thống logistics hợp lý, phối hợp hiệu quả đa phương thức (đường bộ, thủy, sắt, hàng không) để ứng phó gián đoạn mùa mưa bão và thích ứng công nghệ tương lai.

- Áp dụng công cụ điện tử quản lý hành chính: tối ưu hóa thủ tục, kiểm soát tàu, phân loại container, giảm bộ máy hành chính và nâng cao chất lượng lao động.

- Hợp tác đào tạo: liên kết doanh nghiệp địa phương để nắm nhu cầu lao động, bổ sung kinh nghiệm thực tế cho học viên, tăng tỷ lệ việc làm sau tốt nghiệp.

- Chính sách ưu đãi thu hút đầu tư (Quyết định 369/QĐ-UB năm 2002): miễn giảm tiền thuê đất đến 15 năm, hỗ trợ 50-100% chi phí giải phóng mặt bằng, hỗ trợ san lấp đất 25%, đào tạo lao động miễn phí cho dự án FDI, rút ngắn thời gian đánh giá dự án 3-5 ngày, áp dụng một giá thống nhất cho nước, rác thải, xây dựng.

- Từ năm 2017, thu phí hạ tầng cảng biển (Nghị quyết 148/2016/NQ-HĐND) để bổ sung ngân sách tái đầu tư hạ tầng giao thông, duy tu công trình, giảm ùn tắc sau cảng (mức phí thấp nhất 250.000 đồng/container 20 feet).

3.3.4. Đồng Nai

Đồng Nai nằm trong tứ giác kinh tế năng động thuộc vùng Hồ Chí Minh, đóng vai trò cửa ngõ kết nối, với Cảng Đồng Nai kết nối thuận lợi đường bộ và sông với các cảng lớn TP.HCM (Cát Lái, VICT, SPCT) và cụm cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải.

-Phát triển hệ thống cảng cạn (ICD): ICD Long Bình (thuộc Tân Cảng Sài Gòn) tại Biên Hòa là mắt xích quan trọng vận tải đa phương thức, dù chỉ kết nối đường bộ nhưng phát triển mạnh nhờ vị trí địa lý thuận lợi.

-Nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm thời gian và chi phí vận chuyển: Cảng Đồng Nai là depot và cảng trung chuyển container bằng sà lan nội tỉnh. Quy trình: nhà máy chở hàng đến đóng tại cảng hoặc lấy container rỗng về nhà máy đóng, sau đó hạ tại cảng Đồng Nai → vận chuyển sà lan đến các cảng lớn TP.HCM hoặc Cái Mép - Thị Vải để xuất khẩu (ngược lại với hàng nhập). Lợi ích: giảm chi phí vận chuyển 300.000-500.000 đồng/container so với Cát Lái/VICT/SPCT, và 1.000.000-1.500.000 đồng/container so với Cái Mép - Thị Vải; rút ngắn thời gian, tăng lượt vận chuyển, giảm kẹt xe container đường bộ.

3.4. Bài học kinh nghiệm cho An Giang

Trên cơ sở nghiên cứu kinh nghiệm phát triển hạ tầng giao thông của một số thành phố và quốc gia trong và ngoài nước, một số bài học kinh nghiệm sau đây được đề xuất trong việc phát triển hạ tầng giao thông và logistics của An Giang:

Phát triển hạ tầng giao thông đi trước một bước, làm nền tảng cho logistics: Kinh nghiệm của Singapore, Hải Phòng và TP. Hồ Chí Minh cho thấy, logistics chỉ phát triển mạnh khi được đặt trên nền tảng hạ tầng giao thông đồng bộ, thông suốt và có năng lực cao. Đối với An Giang, bài học quan trọng là cần ưu tiên hoàn thiện các trục giao thông đối ngoại và đối nội then chốt (đường bộ, đường thủy nội địa), coi đây là điều kiện tiên quyết để hình thành và nâng cao hiệu quả các trung tâm logistics, cảng bến và chuỗi cung ứng. Việc đầu tư logistics cần được gắn chặt với tiến độ và quy mô đầu tư hạ tầng giao thông, tránh tình trạng logistics phát triển trước nhưng thiếu kết nối hoặc hạ tầng giao thông đầu tư nhưng không phát huy hiệu quả khai thác.

Khai thác lợi thế vận tải thủy nội địa, phát triển mạng lưới giao thông – logistics đa phương thức: Bài học từ Đồng Nai và Singapore cho thấy, việc tổ chức hiệu quả vận tải thủy kết hợp đường bộ giúp giảm chi phí logistics, giảm áp lực lên đường bộ và nâng cao năng lực cạnh tranh. Đối với An Giang, với mạng lưới sông ngòi dày đặc và vị trí trên trục sông Hậu, cần định hướng phát triển hạ tầng giao thông theo hướng ưu tiên nâng cấp luồng tuyến đường thủy, bến cảng, bến thủy nội địa, đồng thời tăng cường kết nối đồng bộ với đường bộ. Trên cơ sở đó, hình thành các hành lang vận tải và logistics đa phương thức gắn với các trục phát triển của tỉnh, bảo đảm vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn, cự ly dài bằng đường thủy, kết hợp phân phối ngắn bằng đường bộ.

Tổ chức không gian giao thông và logistics theo hành lang phát triển và đầu mối kết nối: Kinh nghiệm của Hải Phòng và TP. Hồ Chí Minh cho thấy, hiệu quả đầu tư hạ tầng giao thông và logistics được nâng cao khi tổ chức theo các hành lang và đầu mối lớn. Đối với An Giang, cần vận dụng theo hướng tổ chức các trục giao thông – logistics chính gắn với 5 trục phát triển đã xác định, trong đó các trung tâm logistics, cảng cạn, bến thủy nội địa và nút giao thông quan trọng đóng vai trò là các “điểm gom – phân phối” hàng hóa. Cách tiếp cận này giúp tối ưu hóa luồng vận tải, giảm giao cắt không cần thiết và tăng hiệu quả khai thác hạ tầng giao thông.

Gắn đầu tư giao thông – logistics với phát triển khu công nghiệp, nông nghiệp hàng hóa và kinh tế cửa khẩu: Bài học từ TP. Hồ Chí Minh, VSIP và Đồng Nai cho thấy, hạ tầng giao thông và logistics cần được quy hoạch đồng bộ với khu công nghiệp và vùng sản xuất. Đối với An Giang, cần gắn việc hoàn thiện hạ tầng giao thông kết nối với các khu, cụm công nghiệp, vùng sản xuất nông nghiệp tập trung và khu kinh tế cửa khẩu. Qua đó, logistics không chỉ phục vụ lưu thông hàng hóa mà còn trở thành công cụ nâng cao giá trị gia tăng cho nông sản, thúc đẩy công nghiệp chế biến và phát triển thương mại biên giới.

Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số trong quản lý hạ tầng giao thông và logistics: Kinh nghiệm của Singapore và Hải Phòng cho thấy, công nghệ số là yếu tố then chốt để nâng cao hiệu quả khai thác hạ tầng. An Giang cần từng bước ứng dụng công nghệ số trong quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông (giám sát luồng tuyến, quản lý tải trọng, an toàn giao thông) và trong điều hành logistics (quản lý kho bãi, luồng vận tải, kết nối dữ liệu giữa các chủ thể). Việc số hóa không chỉ giúp giảm chi phí vận hành mà còn nâng cao tính minh bạch và khả năng phối hợp giữa các loại hình vận tải.

Chính sách đầu tư có trọng tâm, ưu tiên các công trình giao thông – logistics tạo động lực: Bài học từ Hải Phòng và Singapore cho thấy, nguồn lực đầu tư cần được tập trung cho các công trình hạ tầng giao thông và logistics có tính lan tỏa cao. Đối với An Giang, cần ưu tiên các dự án giao thông và logistics đóng vai trò kết nối vùng, kết nối quốc tế và liên kết các trục phát triển, đồng thời áp dụng các cơ chế, chính sách ưu đãi phù hợp để thu hút đầu tư ngoài ngân sách, đặc biệt trong các lĩnh vực cảng bến, trung tâm logistics và hạ tầng vận tải thủy.

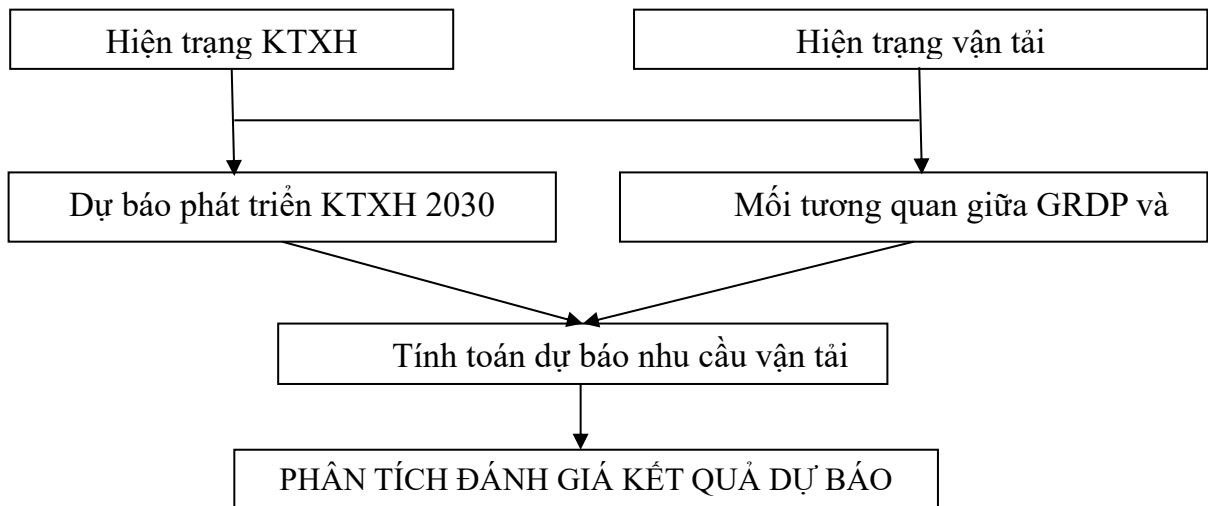
Phát triển nguồn nhân lực phục vụ cả giao thông và logistics: Kinh nghiệm quốc tế và trong nước đều cho thấy, nguồn nhân lực là yếu tố quyết định hiệu quả khai thác hạ tầng. An Giang cần chú trọng đào tạo và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực không chỉ trong lĩnh vực logistics mà cả trong quản lý, vận hành và bảo trì hạ tầng giao thông. Việc đào tạo cần gắn với nhu cầu thực tiễn, tăng cường liên kết giữa cơ sở đào tạo và doanh nghiệp, từng bước hình thành đội ngũ nhân lực có khả năng đáp ứng yêu cầu phát triển giao thông – logistics hiện đại, xanh và bền vững.

CHƯƠNG 4. PHÂN TÍCH KỊCH BẢN VÀ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI TỈNH AN GIANG ĐẾN 2030, TẦM NHÌN 2050

4.1. Phương pháp dự báo

Để dự báo nhu cầu vận tải trong nghiên cứu đưa ra các phương pháp khác nhau như: Phương pháp theo hệ số tăng trưởng, phương pháp kịch bản kinh tế, phương pháp phân tích thống kê, phương pháp phân tích tương quan hồi quy và các phương pháp tổng hợp khác.

1/. Phương pháp hệ số đàn hồi



Hệ số đàn hồi E, xác định theo công thức:

$$E = \frac{(Y_t - Y_{t-1}) / Y_{t-1}}{(X_t - X_{t-1}) / X_{t-1}}$$

Trong đó:

- Y_t là khối lượng vận chuyển năm t;
- X_t là GRDP năm t.

Nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách toàn tỉnh được dự báo theo phương pháp phân tích tương quan hồi quy. Nhu cầu vận tải hàng hóa (hành khách) là Y và yếu tố ảnh hưởng đến nó là X. Sử dụng kỹ thuật hồi quy để xác định mối quan hệ giữa biến phụ thuộc Y và các biến độc lập X. Có nhiều nhân tố ảnh hưởng đến nhu cầu vận chuyển hàng hóa (hành khách) như dân số, tổng sản lượng sản xuất, cơ cấu ngành nghề, quỹ tiêu dùng, thu nhập quốc dân... Nhưng quy tụ lại, nhân tố ảnh hưởng nhiều nhất là GRDP. Hàm hồi qui dạng như sau:

$$Y = aX + b$$

Trong đó :

- Y: Nhu cầu vận tải hàng hóa (hành khách) năm dự báo;
- X: GRDP năm dự báo;
- a, b: Các hệ số

Lưu lượng giao thông trong tương lai trên một số hành lang chính được dự báo dựa trên số liệu đếm xe hiện hữu và hệ số tăng trưởng giao thông và được xác định theo công thức sau:

$$N_t = N_o \times (1 + k)^n$$

Trong đó :

N_t : Lưu lượng xe quy đổi trên tuyến năm tương lai (PCU/ngày)

N_o : Lưu lượng xe quy đổi trên tuyến năm hiện tại (PCU/ngày)

k : Hệ số tăng trưởng giao thông

Với k được xác định theo phương pháp hệ số đàn hồi với biến nội là lưu lượng phương tiện đã quy đổi ra PCU và biến cơ sở là GRDP trong phạm vi hấp dẫn của hành lang.

2/. Phương pháp mô hình hóa thống kê

Nội dung của phương pháp này là dựa trên các số liệu thống kê theo dãy số thời gian người ta xây dựng mô hình xác định hàm xu thế phát triển của đối tượng trong quá khứ và hiện tại để ngoại suy cho tương lai.

a. Phương pháp ngoại suy:

Dạng tổng quát của phương pháp này là: $SQ = F(t)$

Trong đó: SQ : Tổng số chuyển đi cơ bản t : Thời gian

Các dạng hàm cơ bản $F(t)$ như sau:

- Tuyến tính: $F(t) = a + b.t$

- Parabol : $F(t) = a.t^2 + b.t + c$

- Hypebol : $F(t) = a/t + b$

- Hàm mũ: $F(t) = a.t^n$

- Hàm logarit: $F(t) = a.log(t)$

Dựa vào số liệu thống kê và dùng phương pháp tổng bình phương sai số nhỏ nhất để tìm các tham số a, b, c, n ở trên.

Dựa vào phương trình hồi quy ta sẽ tìm được SQ ở năm dự báo.

b. Phương pháp phân tích tương quan hồi quy đa nhân tố:

Giả sử nhu cầu đi lại là Q chịu ảnh hưởng của các nhân tố X_1, X_2, \dots, X_n . Khi đó ta lập hàm tương quan có dạng: $Q = F(X_1, X_2, \dots, X_n)$

Nếu ta dùng mô hình này có thể tính toán nhu cầu đi lại theo các mô hình sau:

Mô hình dạng tuyến tính:

+ Mô hình tuyến tính hai nhân tố: $Q = a_0 + a_1.X_1 + a_2.X_2$ Các tham số a_0, a_1, a_2 được xác định dựa vào số liệu thống kê và các giá trị của X_1, X_2, \dots, X_n, Q và dùng phương pháp tổng bình phương sai số nhỏ nhất để xác định, phương pháp này có nội dung như sau:

Các tham số a_0, a_1, a_2 được chọn sao cho giá trị Q tính theo mô hình và theo thực tế có tổng bình phương các sai số là nhỏ nhất.

Mô hình tuyến tính đa nhân tố:

Dạng hàm của mô hình này như sau:

$$Q = a_0 + a_1.X_1 + a_2.X_2 + a_3.X_3 + \dots + a_n.X_n$$

Các hệ số $a_0, a_1, a_2, \dots, a_n$ được tính theo phương pháp tổng bình phương sai số nhỏ nhất.

3/. Phương pháp tính nhu cầu vận tải theo hệ số đi lại

Dạng tổng quát của mô hình này là:

$$Q_{hki} = K_i.P_i$$

Trong đó : Q_{hki} : Nhu cầu đi lại của hành khách năm dự báo i

K_i : Hệ số đi lại năm i

P_i : Dân số dự báo năm i

Như vậy, khi dự báo nhu cầu đi lại theo mô hình này trước hết ta phải dự báo dân số và hệ số đi lại của người dân, hệ số đi lại của người dân phụ thuộc vào nhiều yếu tố như:

- Mức thu nhập của các tầng lớp dân cư;
- Khả năng về cơ sở hạ tầng giao thông;
- Chất lượng và sự sẵn có của các loại phương tiện vận tải;
- Phong tục tập quán, thị hiếu của hành khách.

Ta có thể tổng quát như sau:

$$K = F(x_1, x_2, x_3, \dots, x_n)$$

Trong đó : x_i : Yếu tố ảnh hưởng thứ i

Muốn xác định K trước hết ta phải phân loại chế độ làm việc của người dân trong khu vực dự báo, phân loại này có thể dựa vào mục đích của chuyến đi, nó bao gồm:

- Đi lại làm việc của những người lao động, của cán bộ công nhân viên chức;
- Đi học của học sinh, sinh viên;
- Đi sinh hoạt vui chơi giải trí, thăm hỏi nghỉ ngơi;
- Đi mua bán.

Mỗi một loại đi lại, ta tính tổng số lần đi lại trong năm, việc tính toán này chủ yếu dựa vào chế độ làm việc, học tập, nghỉ ngơi Hệ số K_i được tính theo phương pháp bình quân gia quyền:

$$K_i = S (\text{Số lần đi lại của đối tượng } i \text{ trong tổng dân số}) / 100$$

4/. Phương pháp kết hợp giữa hệ số đi lại và các nhân tố ảnh hưởng

Mô hình tổng quát của phương pháp này như sau:

$$Q_{hk} = P.K.R.B$$

Trong đó:

Q_{hk} : Nhu cầu của hành khách trong năm dự báo;

K : Hệ số đi lại của cư dân;

P : Dân số năm dự báo;

R : Hệ số tăng thu nhập quốc dân;

B : Tỷ lệ giữa tăng nhu cầu đi lại và tăng thu nhập quốc dân.

Đối với phương pháp này, vấn đề còn lại của chúng ta là phải biết được các hệ số R, B trong năm dự báo, hệ số tăng thu nhập quốc dân có thể thu nhận từ sự dự đoán của các nhà kinh tế, hệ số B có thể xác định dựa vào số liệu thống kê về nhu cầu đi lại của nhân dân và thu nhập quốc dân.

5/. Phương pháp chuyên gia

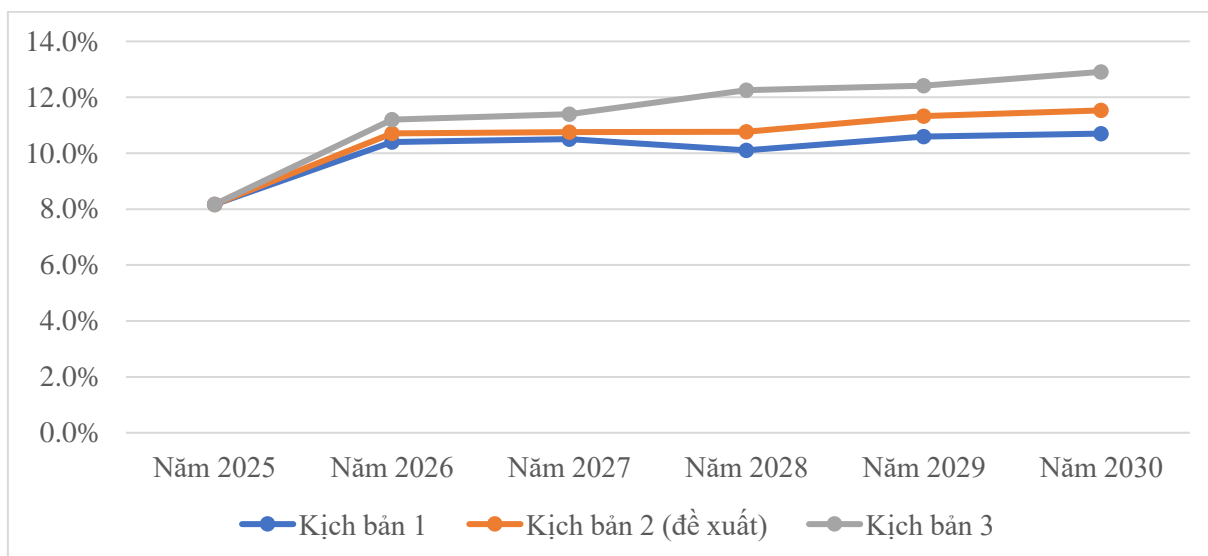
Nội dung cơ bản của phương pháp chuyên gia là tham khảo các chuyên gia có kinh nghiệm trong lĩnh vực dự báo và quy hoạch để đề ra các hệ số hoặc các phương pháp quy hoạch phù hợp với sự phát triển vận tải của từng vùng, từng địa phương.

4.2. Xây dựng các kịch bản tăng trưởng KTXH

Theo dự thảo báo cáo Điều chỉnh Quy hoạch tỉnh An Giang thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050, các kịch bản phát triển KTXH được xây dựng trên các giả định khác nhau về bối cảnh quốc tế, trong nước và vùng. Các chỉ tiêu kinh tế vĩ mô được xác định cho từng kịch bản, bao gồm: tốc độ tăng trưởng chung, tốc độ tăng trưởng theo ngành, cơ cấu kinh tế, nhu cầu vốn đầu tư, năng suất lao động, GRDP/người, thu ngân sách nhà nước, v.v. Chuỗi số liệu nền phục vụ mô hình hóa và dự báo được thống kê giai đoạn 2010–2025 về GRDP, vốn đầu tư, lao động, cơ cấu ngành, chỉ số giá. Báo cáo đề xuất 03 kịch bản như sau:

- **Kịch bản 1:** Dự báo tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2026–2030 khoảng 10,0–10,5%/năm. GRDP (giá so sánh) năm 2030 đạt khoảng 255–260 nghìn tỷ đồng; GRDP/người (giá hiện hành) khoảng 160–165 triệu đồng/người. Tổng vốn đầu tư cả giai đoạn ước khoảng 600–620 nghìn tỷ đồng. Đóng góp của TFP trong tăng trưởng khoảng 40–45%. Thu NSNN khoảng 200–210 nghìn tỷ đồng.
- **Kịch bản 2 (đề xuất):** Dự báo tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2026–2030 khoảng 11,0–11,2%/năm. GRDP (giá so sánh) năm 2030 đạt khoảng 260–265 nghìn tỷ đồng; GRDP/người (giá hiện hành) khoảng 165–170 triệu đồng/người. Vốn đầu tư toàn xã hội ước đạt 650–660 nghìn tỷ đồng. Đóng góp của TFP trong tăng trưởng khoảng 53–57%. Thu NSNN khoảng 230–250 nghìn tỷ đồng.
- **Kịch bản 3:** Dự báo tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2026–2030 khoảng 12,0–12,5%/năm. GRDP (giá so sánh) năm 2030 đạt khoảng 270–280 nghìn tỷ

đồng; GRDP/người (giá hiện hành) khoảng 175–180 triệu đồng/người. Vốn đầu tư toàn xã hội ước đạt 900–1.000 nghìn tỷ đồng. Đóng góp của TFP trong tăng trưởng khoảng 60–62%. Thu NSNN khoảng 250–260 nghìn tỷ đồng.



Hình 4-1: Dự báo tốc độ tăng trưởng GRDP tỉnh An Giang đến năm 2030



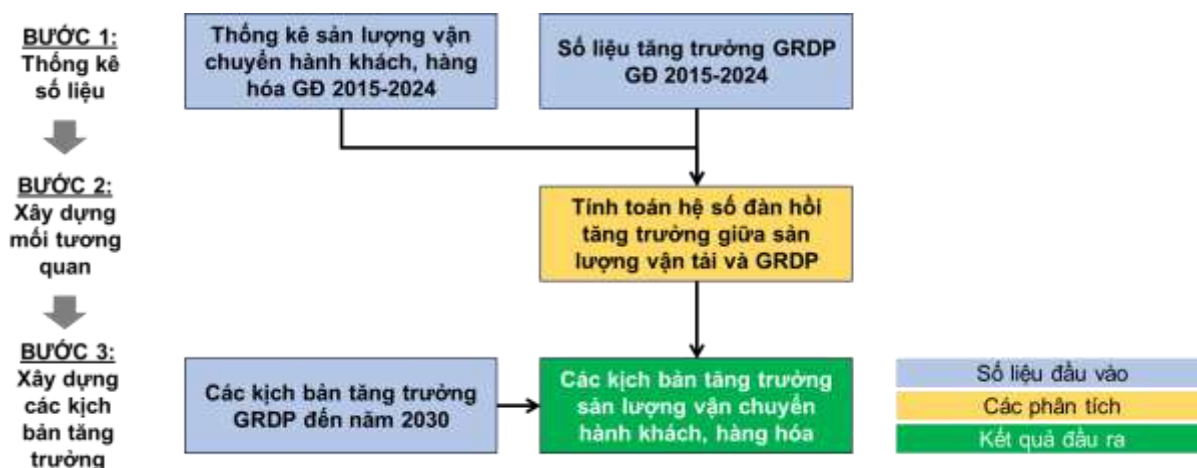
Hình 4-2: Dự báo tăng trưởng GRDP tỉnh An Giang đến năm 2030

4.3. Dự báo nhu cầu vận chuyển hành khách, hàng hóa theo hành lang vận tải chính, theo loại hình vận tải

4.3.1. Dự báo nhu cầu vận chuyển hàng hóa, hành khách tỉnh An Giang đến năm 2030

Tăng trưởng nhu cầu vận chuyển hàng hóa, hành khách tại tỉnh An Giang đến năm 2030 phụ thuộc vào nhiều yếu tố, trong đó đặc biệt là điều kiện phát triển kinh tế xã hội trên địa bàn tỉnh cũng như các dự báo đến năm 2030 và 2050. Để xây dựng các kịch bản tăng trưởng sản lượng vận chuyển hàng hóa, hành khách trên địa bàn tỉnh

An Giang đến năm 2030, phương pháp hồi quy tuyến tính bội được sử dụng, với từng bước được thể hiện trong như dưới đây:



Hình 4-3: Các bước dự báo tăng trưởng sản lượng vận tải hàng hóa và hành khách tỉnh An Giang đến năm 2030

Kịch bản tăng trưởng GRDP tỉnh An Giang được dự báo theo Kịch bản 2 với tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2026–2030 khoảng 11,0–11,2%/năm. Tương ứng với từng giai đoạn, hệ số đàn hồi tăng trưởng GRDP được tính toán như bảng dưới đây

Bảng 4-1: Hệ số đàn hồi tăng trưởng GRDP và sản lượng vận tải

Thời gian	Năm 2025	Năm 2026	Năm 2027	Năm 2028	Năm 2029	Năm 2030
Hệ số đàn hồi tăng trưởng GRDP và sản lượng vận tải	1,11	1,31	1,00	1,00	1,05	1,02

Kết quả dự báo cho thấy, đối với vận tải hàng hóa, sản lượng tăng mạnh từ 77,34 triệu tấn (2026) lên 152,08 triệu tấn (2030), tương đương tăng thêm 74,74 triệu tấn (xấp xỉ gấp 2 lần, khoảng 18,4%/năm). Trong đó, đường thủy tiếp tục giữ vai trò chủ đạo và tăng từ 60,88 lên 120,94 triệu tấn (chiếm khoảng 79–80% tổng sản lượng), phản ánh lợi thế mạng lưới sông ngòi và năng lực vận chuyển khối lượng lớn. Đường bộ tăng từ 16,47 lên 31,15 triệu tấn, nhưng tỷ trọng nhìn chung ổn định/giảm nhẹ (khoảng 21,3% xuống 20,5%).

Đối với vận tải hành khách, dự báo tăng từ 261,33 triệu lượt (2026) lên 663,21 triệu lượt (2030), tức tăng thêm 401,88 triệu lượt (khoảng gấp 2,54 lần, trung bình khoảng 26,2%/năm). Đường bộ vẫn chiếm tỷ trọng lớn nhất, tăng từ 146,53 lên 353,16 triệu lượt; tuy nhiên tỷ trọng có xu hướng giảm (khoảng 56,1% xuống 53,3%) do đường thủy tăng nhanh hơn, từ 114,79 lên 310,05 triệu lượt (tỷ trọng tăng lên khoảng 46,7% vào 2030). Xu hướng này cho thấy nhu cầu đi lại toàn tỉnh tăng mạnh gắn với tăng trưởng hoạt động kinh tế theo ước tính.

Bảng 4-2: Kết quả dự báo tăng trưởng sản lượng vận tải hàng hóa và hành khách tỉnh An Giang đến năm 2030

STT	Chỉ tiêu	Năm 2026	Năm 2027	Năm 2028	Năm 2029	Năm 2030
1	Vận tải hàng hóa (triệu tấn)	77,34	91,35	107,97	127,63	152,08

STT	Chỉ tiêu	Năm 2026	Năm 2027	Năm 2028	Năm 2029	Năm 2030
-	Đường bộ	16,47	19,27	22,55	26,40	31,15
-	Đường thủy	60,88	72,08	85,41	101,22	120,94
2	Vận tải hành khách (triệu lượt)	261,33	328,59	413,66	520,94	663,21
-	Đường bộ	146,53	181,98	226,19	281,21	353,16
-	Đường thủy	114,79	146,62	187,46	239,73	310,05

4.3.2. Dự báo nhu cầu vận chuyển hàng hóa tại các KCN, khu vực cửa khẩu tỉnh An Giang đến năm 2030

Theo tiêu chuẩn 4054 – 2005 để tính toán khả năng đáp ứng của các tuyến giao thông đường bộ ta phải kiểm tra lưu lượng xe trên từng tuyến. Lưu lượng xe thiết kế là số xe con được quy đổi từ các loại xe khác, thông qua một mặt cắt trong đơn vị thời gian, dự báo lưu lượng cho năm tương lai. Trong đó hệ số quy đổi từ các xe các loại về xe con được lấy theo bảng sau:

Bảng 4-3: Hệ số quy đổi phương tiện

Địa hình	Loại xe					
	Xe đạp	Xe máy	Xe con	Xe tải có 2 trục và xe buýt dưới 25 chỗ	Xe tải có 3 trục trở lên và xe buýt lớn	Xe kéo moóc, xe buýt kéo moóc
Đồng bằng và đồi	0,2	0,3	1,0	2,0	2,5	4,0

Ghi chú: Đối với đường tách riêng xe thô sơ thì không quy đổi xe đạp.

Tính toán nhu cầu vận chuyển hàng hóa tại các KCN và khu vực cửa khẩu được xác định trên cơ sở quy mô hoạt động đến năm 2030 theo quy hoạch được phê duyệt. Cụ thể, theo Quyết định số 1369/QĐ-TTg ngày 15/11/2023 (Quy hoạch tỉnh An Giang thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến 2050), tổng diện tích đất phát triển KCN đến năm 2030 của tỉnh An Giang (cũ) là 872 ha; và theo Quyết định số 1289/QĐ-TTg ngày 03/11/2023 (Quy hoạch tỉnh Kiên Giang thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến 2050), tổng diện tích đất phát triển KCN đến năm 2030 của tỉnh Kiên Giang (cũ) là 840 ha. Trên cơ sở các giả định về tỷ lệ lấp đầy và mức độ đưa hạ tầng vào khai thác, nghiên cứu xem xét 03 kịch bản: thấp (50%), trung bình (75%) và cao (100%).

Bảng 4-4: Quy mô các Khu kinh tế và KCN quy hoạch tỉnh An Giang đến năm 2030

STT	Tên Khu kinh tế, Khu công nghiệp	Diện tích (ha)		Diện tích hoạt động (ha)		
		Hiện trạng	Quy hoạch 2030	Kịch bản thấp (50%)	Kịch bản trung bình (75%)	Kịch bản cao (100%)
I	Khu kinh tế					

STT	Tên Khu kinh tế, Khu công nghiệp	Diện tích (ha)		Diện tích hoạt động (ha)		
		Hiện trạng	Quy hoạch 2030	Kịch bản thấp (50%)	Kịch bản trung bình (75%)	Kịch bản cao (100%)
1	Khu vực cửa khẩu Khánh Bình	-	8.131	4.066	6.098	8.131
2	Khu vực cửa khẩu Tịnh Biên	-	10.079	5.040	7.559	10.079
3	Khu vực cửa khẩu Vĩnh Xương	-	12.524	6.262	9.393	12.524
4	Khu kinh tế cửa khẩu Hà Tiên	-	1.600	800	1.200	1.600
	Tổng		32.334	16.167	24.251	32.334
II	Khu công nghiệp					
1	KCN Thạnh Lộc	152	252	126	189	252
2	KCN Thuận Yên	134	134	67	101	134
3	KCN Bình Hòa	132	252	126	189	252
4	KCN Bình Long	31	31	16	23	31
5	KCN Xuân Tô	57	140	70	105	140
6	KCN Xẻo Rô	-	211	106	158	211
7	KCN Tắc Cậu	-	68	34	51	68
8	KCN Kiên Lương II	-	175	88	131	175
9	KCN Vàm Cống	-	194	97	146	194
10	KCN Hội An	-	100	50	75	100
11	KCN Định Thành	-	155	78	116	155
	Tổng	506	1.712	856	1.284	1.712

Lưu lượng phương tiện vận chuyển hàng hóa ngày/đêm của các KCN được ước tính trực tiếp trên cơ sở suất phát sinh phương tiện theo đơn vị diện tích (xe tải/ha/ngày), lựa chọn phù hợp với tính chất KCN và được điều chỉnh theo từng kịch bản tỷ lệ lấp đầy và mức độ đưa hạ tầng vào khai thác. Trên cơ sở đó, lưu lượng ngày đêm được quy đổi sang lưu lượng giờ cao điểm thông qua hệ số giờ cao điểm và phân bổ theo chiều lưu thông, nhằm phục vụ kiểm tra năng lực tuyến kết nối và tổ chức giao thông tại khu vực cổng KCN. Chỉ tiêu xe/giờ cao điểm là đầu vào trực tiếp để xác định quy mô số làn xe, nhu cầu làn rẽ/tách dòng, đoạn tăng–giảm tốc, và bố trí bãi chờ/khu kiểm soát xe tải trên tuyến kết nối, tương ứng với từng kịch bản lấp đầy và khai thác của các khu công nghiệp.

Bảng 4-5: Ước tính lưu lượng phương tiện phát sinh tại các Khu kinh tế KCN tỉnh An Giang đến năm 2030

Stt	Tên	Lưu lượng phương tiện dự báo giờ cao điểm (xe/giờ cao điểm)			Lưu lượng phương tiện quy đổi dự báo giờ cao điểm (PCU/giờ cao điểm)		
		KB thấp (50%)	KB trung bình (75%)	KB cao (100%)	KB thấp (50%)	KB trung bình (75%)	KB cao (100%)
I	Khu kinh tế						
1	Khu vực cửa khẩu Khánh Bình	1.626-1.951	2.439-2.927	3.252-3.903	4.065-4.878	6.098-7.318	8.130-9.758
2	Khu vực cửa khẩu Tịnh Biên	2.016-2.419	3.024-3.628	4.032-4.838	5.040-6.048	7.560-9.070	10.080-12.095
3	Khu vực cửa khẩu Vĩnh Xương	2.505-3.006	3.757-4.509	5.010-6.012	6.263-7.515	9.393-11.273	12.525-15.030
4	Khu kinh tế cửa khẩu Hà Tiên	640-768	960-1.152	1.280-1.536	1.600-1.920	2.400-2.880	3.200-3.840
II	Khu công nghiệp						
1	KCN Thạnh Lộc	101-121	151-181	202-242	253-303	378-453	505-605
2	KCN Thuận Yên	54-64	80-96	107-129	135-160	200-240	268-323
3	KCN Bình Hòa	101-121	151-181	202-242	253-303	378-453	505-605
4	KCN Bình Long	12-15	19-22	25-30	30-38	48-55	63-75
5	KCN Xuân Tô	56-67	84-101	112-134	140-168	210-253	280-335
6	KCN Xẻo Rô	84-101	127-152	169-203	210-253	318-380	423-508
7	KCN Tắc Cậu	27-33	41-49	54-65	68-83	103-123	135-163
8	KCN Kiên Lương II	70-84	105-126	140-168	175-210	263-315	350-420
9	KCN Vàm Cống	78-93	116-140	155-186	195-233	290-350	388-465
10	KCN Hội An	40-48	60-72	80-96	100-120	150-180	200-240
11	KCN Định Thành	62-74	93-112	124-149	155-185	233-280	310-373

Theo đó, Đối với nhóm khu kinh tế/khu vực cửa khẩu trong kịch bản trung bình (tỷ lệ hoạt động 75% công suất), lưu lượng quy đổi giờ cao điểm (PCU/giờ) tập trung rất lớn tại khu vực cửa khẩu. Khu vực cửa khẩu Vĩnh Xương với khoảng 9.393–11.273 PCU/giờ, tiếp theo là Tịnh Biên đạt 7.560–9.070 PCU/giờ, và Khánh Bình đạt 6.098–7.318 PCU/giờ, khu kinh tế cửa khẩu Hà Tiên là 2.400–2.880 PCU/giờ.

Tương tự, đối với nhóm khu công nghiệp trong kịch bản trung bình (tỷ lệ lấp đầy 75%), các KCN có lưu lượng quy đổi giờ cao điểm chủ yếu nằm trong khoảng 100-450 PCU/giờ, trong đó cao nhất là KCN Thạnh Lộc và KCN Bình Hòa dự báo có khoảng 378-453 PCU/giờ, KCN Xẻo Rô 318-380 PCU/giờ, KCN Vàm Cống 290-350 PCU/giờ, và KCN Kiên Lương II 263-315 PCU/giờ. Các KCN còn lại ở mức trung bình dưới 200 PCU/giờ như KCN Định Thành, KCN Xuân Tô, KCN Thuận Yên, KCN Hội An, KCN Tắc Cậu, và thấp nhất là KCN Bình Long.

4.3.3. Nhu cầu hàng hóa, hành khách thông qua cảng biển An Giang đến năm 2030

1/. Nhu cầu hàng hóa thông qua

Cập nhật nội dung Quyết định số 973/QĐ-BXD ngày 30/06/2025 và Quyết định số 2450/QĐ-BXD ngày 29/12/2025 của Bộ Xây dựng phê duyệt quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất vùng nước cảng biển tỉnh An Giang thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Tổng lượng hàng hóa thông qua cảng biển An Giang theo hai kịch bản. Đối với kịch bản thấp, lượng hàng hóa được dự báo thông qua là 6,6 triệu tấn năm 2030 và kịch bản cao lượng hàng hóa được dự báo thông qua là 7,7 triệu tấn vào năm 2030.

Bảng 4-6: Dự báo lượng hàng hóa thông qua khu vực cảng biển An Giang

Đơn vị: triệu tấn

TT	Tên cảng, bến cảng	Kịch bản thấp				Kịch bản cao			
		Tổng cộng	Hàng container	Hàng tổng hợp rời	Hàng lỏng/khí	Tổng cộng	Hàng container	Hàng tổng hợp	Hàng lỏng/khí
I	KHU BẾN RẠCH GIÁ	0,2		0,2		0,2		0,2	
1	Bến cảng Rạch Giá	0,2		0,2		0,2		0,2	
II	KHU BẾN HÒN CHÔNG	0,3		0,3		0,7		0,7	
III	KHU BẾN BÌNH TRỊ - KIÊN LƯƠNG	1,2		0,9	0,3	1,3		0,9	0,4
1	Bến cảng Bình Trị	0,9		0,9		0,9		0,9	
2	Bến cảng Kho xăng dầu Kiên Lương	0,3			0,3	0,4			0,4
IV	KHU BẾN BÃI NÒ - HÀ TIÊN								
-	Bến cảng Bãi Nò								
V	KHU BẾN PHÚ QUỐC	0,1		0,1		0,1		0,1	
1	Bến cảng hành khách quốc tế Phú Quốc	0,1		0,1		0,1		0,1	
VI	CÁC BẾN CẢNG AN THỚI, VỊNH ĐÀM, BÃI VÒNG, MŨI ĐẤT ĐỎ	1,5		0,5	1,0	1,8		0,6	1,2
1	Bến cảng An Thới	0,1		0,1		0,1		0,1	
2	Bến cảng Vịnh Đám	0,1		0,1		0,1		0,1	
3	Bến cảng Bãi Vòng	1,3		0,3	1,0	1,6		0,4	1,2
4	Bến cảng Mũi Đất Đỏ								
VII	BẾN CẢNG TẠI QUẬN ĐẢO NAM DU	0,3			0,3	0,4			0,4
1	Bến cảng dầu khí Nam Du	0,3			0,3	0,4			0,4
IX	BẾN CẢNG THỔ CHÂU								
X	KHU BẾN MỸ THỚI								

TT	Tên cảng, bến cảng	Kịch bản thấp				Kịch bản cao			
		Tổng cộng	Hàng container	Hàng tổng hợp rời	Hàng lỏng/khí	Tổng cộng	Hàng container	Hàng tổng hợp	Hàng lỏng/khí
	Bến cảng Mỹ Thới	2,65	0,60	2,05		2,80	0,70	2,10	
XI	KHU BẾN BÌNH LONG								
	Bến cảng Bình Long	0,25		0,25		0,30		0,30	
XII	KHU NEO, BẾN PHAO	0,10		0,10		0,10		0,10	
	Tổng cộng	6,6	0,6	4,4	1,6	7,7	0,7	5	2

2/. Nhu cầu hành khách thông qua

Cập nhật nội dung Quyết định số 973/QĐ-BXD ngày 30/06/2025 và Quyết định số 2450/QĐ-BXD ngày 29/12/2025 của Bộ Xây dựng phê duyệt quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất vùng nước cảng biển tỉnh An Giang thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Dự báo hành khách thông qua cảng biển An Giang theo kịch bản thấp khoảng 9.818,3 nghìn lượt (khách quốc tế là 864 nghìn lượt và khách nội địa là 8.954 nghìn lượt). Theo kịch bản cao là khoảng 10.500 nghìn lượt (Khách quốc tế là 1.080 nghìn lượt và khách nội địa là 9.420,7 nghìn lượt). Khách quốc tế chủ yếu tập trung ở khu vực Phú Quốc.

Bảng 4-7: Dự báo lượng hành khách thông qua khu vực cảng biển An Giang

Đơn vị: Nghìn lượt

TT	Tên cảng, bến cảng	Kịch bản thấp			Kịch bản cao		
		Tổng	Khách quốc tế	Khách nội địa	Tổng	Khách quốc tế	Khách nội địa
I	KHU BẾN RẠCH GIÁ	1.913,1		1.913,1	2.000,0		2.000,0
1	Bến cảng Rạch Giá	1.913,1		1.913,1	2.000,0		2.000,0
II	KHU BẾN HÒN CHÔNG	836,0		836,0	894,4		894,4
III	KHU BẾN BÌNH TRỊ - KIÊN LƯƠNG	639,3		639,3	684,0		684,0
1	Bến cảng Bình Trị						
2	Bến cảng Kho xăng dầu Kiên Lương						
3	Tuyến vận tải hành khách từ bờ ra đảo tại Kiên Lương	639,3		639,3	684,0		684,0
IV	KHU BẾN BÃI NÒ - HÀ TIÊN	983,6		983,6	1.052,4		1.052,4
1	Bến cảng Bãi Nò						
2	Tuyến vận tải hành khách từ bờ ra đảo tại Hà Tiên	983,6		983,6	1.052,4		1.052,4
V	KHU BẾN PHÚ QUỐC	1.440,0	864,0	576,0	1.681,0	1.080,0	601,0
1	Bến cảng hành khách quốc tế Phú Quốc	1.440,0	864,0	576,0	1.681,0	1.080,0	601,0
2	Bến cảng biển Rạch Tràm						

TT	Tên cảng, bến cảng	Kịch bản thấp			Kịch bản cao		
		Tổng	Khách quốc tế	Khách nội địa	Tổng	Khách quốc tế	Khách nội địa
VI	CÁC BẾN CẢNG AN THỐI, VỊNH ĐÀM, BÃI VÒNG, MŨI ĐẤT ĐỎ	2.826,0		2.826,0	2.926,0		2.926,0
1	Bến cảng An Thối	1.084,8		1.084,8	1.168,8		1.168,8
2	Bến cảng Vịnh Đầm	515,2		515,2	531,2		531,2
3	Bến cảng Bãi Vòng	1.226,0		1.226,0	1.226,0		1.226,0
4	Bến cảng Mũi Đất Đỏ						
VII	BẾN CẢNG TẠI QUẦN ĐẢO NAM DU	590,1		590,1	631,4		631,4
1	Bến cảng Kho xăng dầu Nam Du						
2	Tuyến vận tải hành khách từ bờ ra đảo tại Nam Du	590,1		590,1	631,4		631,4
VIII	BẾN CẢNG THỔ CHÂU	590,1		590,1	631,4		631,4
1	Tuyến vận tải hành khách bờ đảo tại đảo Thổ Châu	590,1		590,1	631,4		631,4
Tổng cộng		9.818,3	864,0	8.954,3	10.500,7	1.080,0	9.420,7

4.3.4. Nhu cầu hàng hóa, hành khách thông qua cảng thủy nội địa An Giang đến năm 2030

Cập nhật nội dung Quyết định số 1587/QĐ-TTg ngày 17/12/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Công suất dự kiến thông qua cảng thủy nội địa tỉnh An Giang đến năm 2030 cụ thể là

1/. Công suất thông qua hàng hóa

Công suất hàng hóa dự kiến thông qua hệ thống cảng thủy nội địa tỉnh An Giang năm 2030 là 7.600 nghìn tấn, trong đó khu vực An Giang với lợi thế các cảng thủy nội địa nằm trên tuyến sông Hậu có thể đón tàu có tải trọng từ 5.000 - 10.000 tấn vì vậy tổng công suất dự kiến thông qua hệ thống cảng khu vực này lớn hơn chiếm tỷ trọng 60% tổng lượng hàng hóa.

Bảng 4-8: Tổng công suất hàng hóa trên hệ thống cảng thủy nội địa An Giang

TT	Tên cảng	Sông, kênh chính	Cỡ tàu (Tấn)	Công suất (1.000 T/năm)
1	Cụm cảng khu vực An Giang	Sông Tiền, sông Hậu	5.000	5.000
2	Cụm cảng khu vực Kiên Giang	sông Cái Bé, kênh Vành Đai - Rạch Giá Hà Tiên, Ba Hòn	1.000	2.600
	Tổng cộng			7.600

Cụ thể công suất thông qua hàng hóa dự kiến đến năm 2030 tại các cảng thủy nội địa được dự báo như sau:

Bảng 4-9: Công suất hàng hóa trên từng cảng thủy nội địa An Giang

TT	Tên cảng	Sông, kênh chính	Công suất (1.000 T/năm)
1	Cảng Bình Long	Sông Hậu	600
2	Cảng bốc xếp hàng hóa An Giang	Sông Hậu	500
3	Cảng Tân Châu	Sông Tiền	500
4	Cảng Tắc Cậu	Sông Cái Bé	1.200
5	Cảng Mới	Sông Cái Lớn	500
6	Cảng Khánh Long (mới)	Kênh Vành đai	500
7	Cảng khác		3.800
	Tổng cộng		7.600

2/. Công suất thông qua hành khách

Công suất hành khách dự kiến thông qua hệ thống cảng thủy nội địa tỉnh An Giang năm 2030 là 7.200 nghìn lượt HK/năm, trong đó khu vực Kiên Giang với lợi thế các cảng thủy nội địa gắn với tuyến vận tải từ bờ ra đảo vì vậy tổng công suất dự kiến thông qua hệ thống cảng khu vực này lớn hơn chiếm tỷ trọng 55% tổng hành khách.

Bảng 4-10: Tổng công suất hành khách trên hệ thống cảng thủy nội địa An Giang

TT	Tên cảng	Sông, kênh chính	Cỡ tàu (Ghế)	Công suất (1.000 lượt HK/năm)
1	Cụm cảng khách khu vực An Giang	Sông Hậu	120	3.200
2	Cụm cảng hành khách khu vực Kiên Giang	sông Cái Bé, kênh Vành Đai - Rạch Giá Hà Tiên, Ba Hòn	250	4.000
	Tổng cộng			7.200

4.4. Đánh giá năng lực hạ tầng giao thông, logistics đến năm 2030 và tầm nhìn đến 2050

Từ kết quả dự báo tăng trưởng nhu cầu vận tải và kế hoạch triển khai các tuyến giao thông trục chính tại tỉnh An Giang bao gồm các trục cao tốc (CT02 đã khai thác; CT34 dự kiến đưa vào khai thác năm 2027; CT35 đoạn Hà Tiên-Rạch Giá quy hoạch đầu tư trước năm 2030) cùng với chương trình nâng cấp hệ thống quốc lộ (QL80, QL91, QL91C, QL61, QL63; bổ sung QL80B/80C/91D...), có thể thấy mạng lưới cao tốc và quốc lộ sẽ giữ vai trò trục động lực đáp ứng nhu cầu đi lại liên vùng. Trong khi đó, sản lượng hành khách đường bộ giai đoạn 2026–2030 tăng khoảng 2,4 lần, các tuyến trục

này đóng vai trò quan trọng trong việc chia sẻ tải, giảm áp lực cho hệ thống tỉnh lộ và mạng đường đô thị.

Mặc dù các tuyến đường được quy hoạch chủ yếu với quy mô 2–4 làn xe, việc đáp ứng nhu cầu đến 2030 đòi hỏi tổ chức mạng lưới theo hướng phân tách hợp lý giữa giao thông nội vùng/liên vùng và giữa vận tải hàng hóa/hành khách, đặc biệt tại các trung tâm đô thị. Do đó, cần ưu tiên đầu tư các tuyến tránh Long Xuyên, Châu Đốc (và các đô thị khác như Tịnh Biên, Tri Tôn, Thoại Sơn) nhằm giảm xung đột xe tải–xe khách, hạn chế ùn tắc và nâng cao hiệu suất khai thác. Với sản lượng hàng hóa đường bộ dự kiến tăng gần gấp đôi, đạt 31,15 triệu tấn vào năm 2030, nhu cầu năng lực sẽ tập trung chủ yếu tại: (i) các trục kết nối cửa khẩu, khu công nghiệp và các đầu mối logistics; (ii) các đoạn gom và phân phối hàng hóa từ cao tốc/quốc lộ vào KCN, bến cảng/bến thủy và các khu đô thị.

Đối với vận tải hàng hóa, đường thủy tiếp tục là phương thức chủ lực. Với hệ thống 17 tuyến đường thủy nội địa quốc gia trên địa bàn và lân cận (sông Hậu, các kênh trục, hành lang Rạch Giá-Hà Tiên-Long Xuyên...; trong đó các trục quan trọng như sông Cái Lớn/Cái Bé và kênh Tắc Cậu duy trì cấp II) và định hướng đến năm 2030 phân lớn tuyến đạt/duy trì cấp III, mạng lưới đường thủy có điều kiện để đảm bảo vận tải ổn định và kết nối liên vùng. Tuy nhiên, để cải thiện năng lực vận chuyển thực tế, cần tập trung vào các yếu tố kỹ thuật quyết định năng lực khai thác như luồng lạch, tĩnh không cầu, bãi neo đậu, năng lực bến xếp dỡ và bến khách. Đối với mạng đường thủy địa phương (315 tuyến, khoảng 2.791,6 km; chủ yếu cấp V-VI, một phần nâng lên cấp IV), vai trò đến 2030 nên được định vị là mạng gom hàng và mạng tiếp cận, kết nối về các tuyến quốc gia và các bến/cảng đầu mối.

Song song đó, quy hoạch hệ thống cảng cạn (ICD) tại Hà Tiên, Tắc Cậu, Kiên Lương, Bình Long... cần được triển khai gắn với việc tăng cường kết nối đa phương thức với các hành lang trục chính đường bộ (cao tốc, quốc lộ) và trục đường thủy/hàng hải ven bờ. Để đáp ứng nhu cầu vận chuyển đến năm 2030, cần tổ chức phân luồng hàng hóa và phương tiện theo hướng kết nối hiệu quả giữa ICD với bến hàng rời/tổng hợp, kho bãi (đặc biệt kho lạnh và chuỗi lạnh nông sản) và các tuyến gom phân phối từ vùng sản xuất/khu công nghiệp tới ICD hoặc bến thủy. Trên cơ sở đó, cần xác định rõ các hành lang vận chuyển hàng hóa theo chuỗi: vùng sản xuất/KCN – trung tâm logistics/ICD – các tuyến trục đường thủy/đường bộ – cửa khẩu và các hướng kết nối liên vùng, làm nền tảng cho việc ước tính nhu cầu năng lực và xác định ưu tiên đầu tư.

CHƯƠNG 5. ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG VÀ LOGISTICS TỈNH AN GIANG ĐẾN 2030, TẦM NHÌN 2050

5.1. Quan điểm, mục tiêu và định hướng phát triển

5.1.1. Quan điểm phát triển

Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và logistics là nền tảng quan trọng thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, nâng cao năng lực cạnh tranh và liên kết vùng của tỉnh An Giang, đặc biệt trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và phát triển kinh tế cửa khẩu.

Phát triển hạ tầng giao thông và logistics theo hướng đồng bộ, hiện đại, có trọng tâm – trọng điểm, gắn với các hành lang kinh tế, hành lang vận tải và các cực tăng trưởng của tỉnh cũng như kết nối hệ thống giao thông tỉnh với hệ thống giao thông quốc gia và các tỉnh thuộc vùng ĐBSCL.

Ưu tiên phát huy lợi thế vận tải thủy, vận tải ven biển và logistics, từng bước giảm phụ thuộc vào vận tải đường bộ, góp phần giảm chi phí logistics và phát triển bền vững.

Phát triển hạ tầng logistics gắn với chuyên đổi xanh, chuyên đổi số, phù hợp với xu thế logistics xanh và chuỗi cung ứng bền vững.

5.1.2. Định hướng phát triển

Định hướng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và logistics gắn chặt với tổ chức không gian kinh tế-đô thị, bảo đảm hạ tầng đi trước một bước, tạo dư địa thu hút đầu tư và phát triển các ngành kinh tế chủ lực của tỉnh.

Ưu tiên phát triển hạ tầng phục vụ logistics, gắn với các vùng sản xuất tập trung, khu kinh tế cửa khẩu, các khu công nghiệp và các hành lang xuất nhập khẩu sang Campuchia. Phát triển hạ tầng y tế, nâng cao năng lực y tế tại các trung tâm logistics để phát huy năng lực vận chuyển và kết nối các trung tâm đô thị, cửa khẩu, biển đảo với cơ sở hạ tầng y tế kết hợp nghỉ dưỡng - du lịch - khám chữa bệnh.

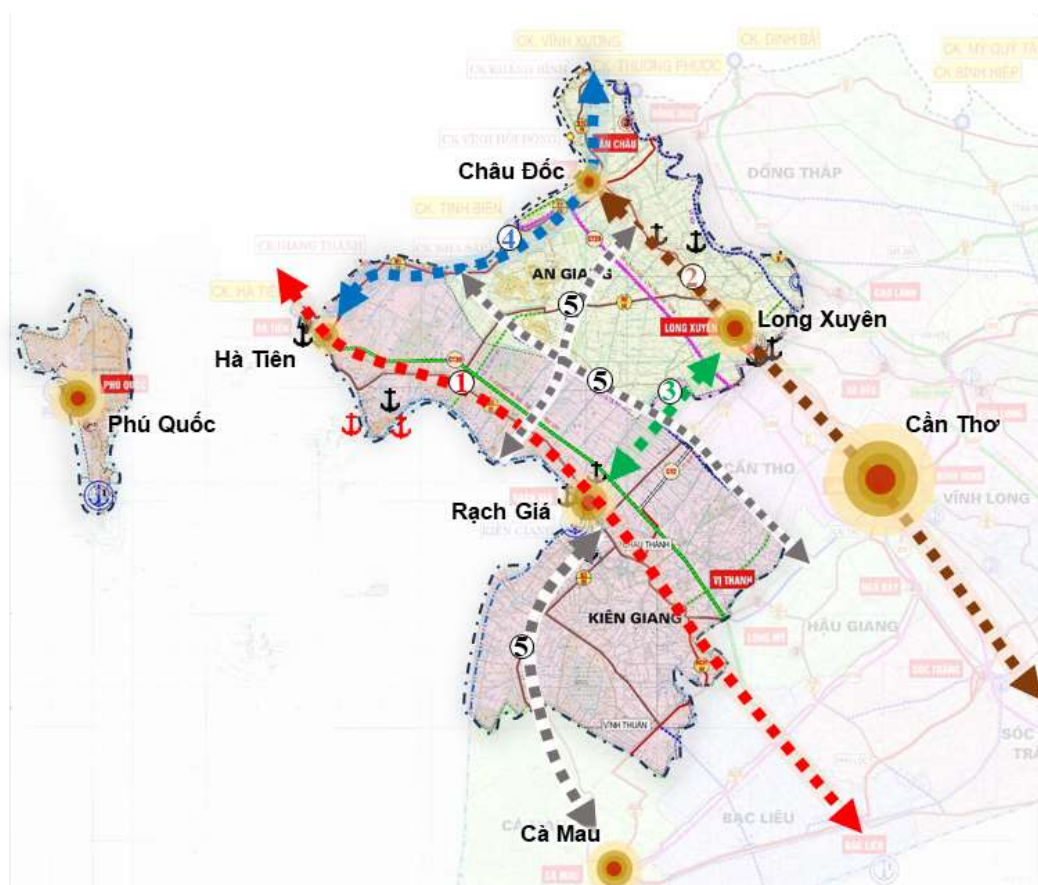
Định hướng xã hội hóa đầu tư, huy động đa dạng nguồn lực, khuyến khích khu vực tư nhân tham gia phát triển hạ tầng giao thông, logistics theo các hình thức PPP, BOT, BOO, đặc biệt đối với trung tâm logistics, kho bãi, cảng cạn.

Thúc đẩy ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số trong quản lý, khai thác hạ tầng giao thông và logistics, từng bước hình thành hệ sinh thái logistics thông minh, nâng cao hiệu quả vận hành và minh bạch hóa chuỗi cung ứng.

5.2. Định hướng phát triển trực vận tải chính của tỉnh

Trên cơ sở quy hoạch tổng thể hệ thống hành lang giao thông liên vùng và đặc thù địa bàn tỉnh An Giang, phương án hoàn thiện hạ tầng giao thông chính và logistics được định hướng tập trung vào 04 trục vận tải chủ đạo và 01 trục hỗ trợ sau đây, nhằm tối ưu hóa kết nối nội tỉnh, liên kết vùng, thúc đẩy kinh tế biên mậu, phát triển đô thị và đảm bảo an ninh quốc phòng.

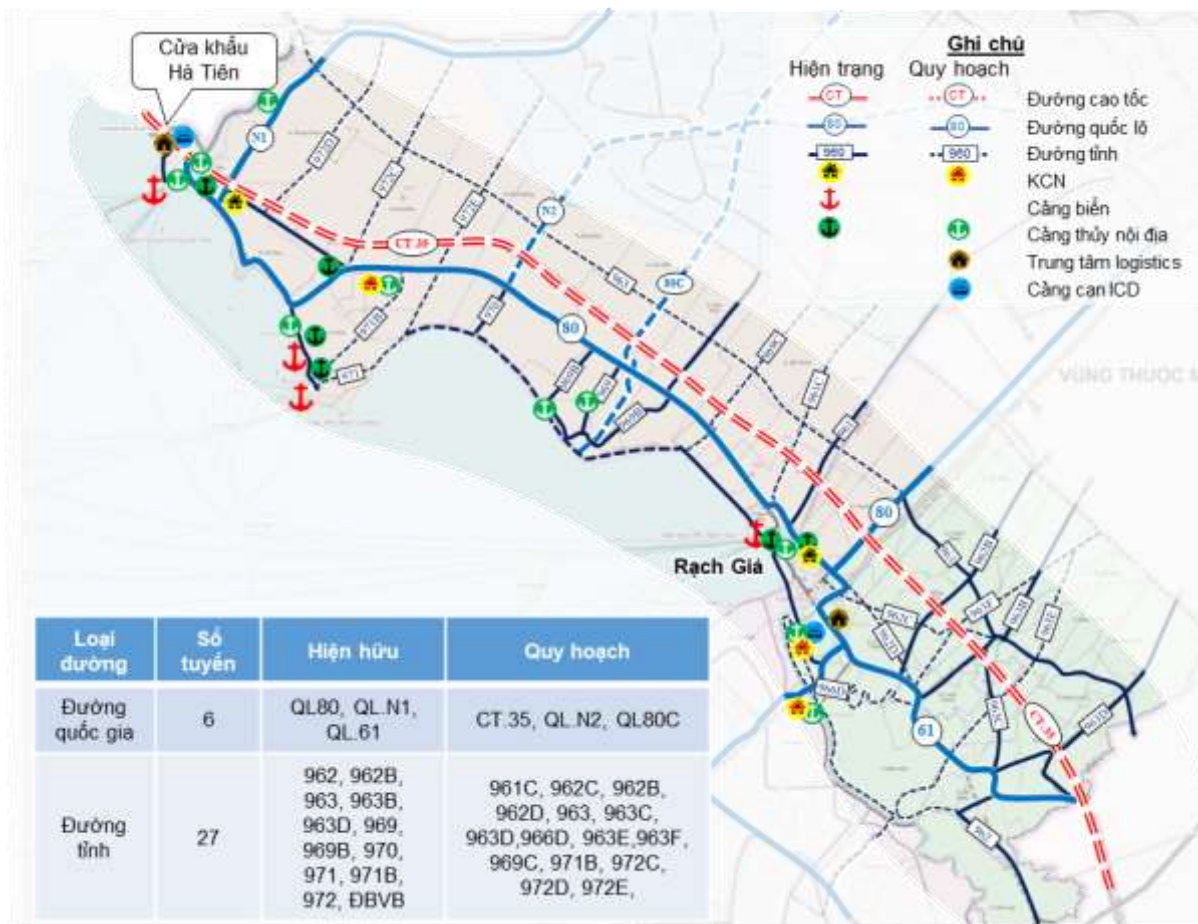
- 1) **Trục động lực ven biển:** được hỗ trợ chủ đạo bởi QL.80, Cao tốc Hà Tiên-Rạch Giá-Bạc Liêu, đường bộ ven biển
- 2) **Trục động lực trung tâm vùng:** do các trục QL.91 và cao tốc Châu Đốc – Long Xuyên – Cần Thơ
- 3) **Trục đô thị nội tỉnh:** Được kết nối chính bởi QL.80, cao tốc Lộ Tẻ - Rạch Sỏi và tuyến đường Rạch Giá-Long Xuyên (QH)
- 4) **Trục biên giới** do QL.N1, QL.91C và QL.80B đảm nhiệm
- 5) **Trục hỗ trợ** chủ yếu phát triển trên hành lang QL.80C, QL.91D và QL.63



Hình 5-1: Các trục phát triển vận tải chính

1) Trục động lực ven biển:

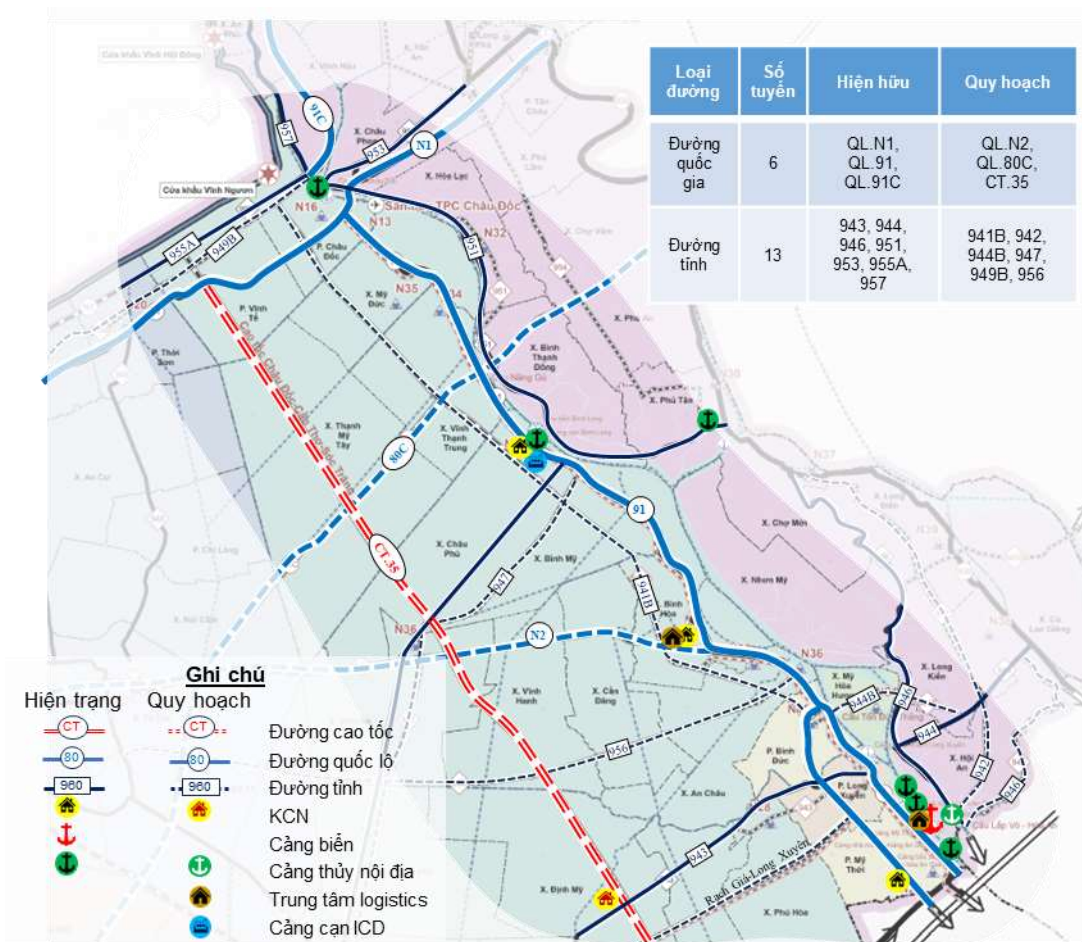
- Đặc điểm: Hành lang kết nối quốc tế và liên vùng, tập trung luồng hàng thủy hải sản, vật liệu xây dựng và xuất nhập khẩu, hỗ trợ phát triển cảng biển và khu công nghiệp (KCN) dọc bờ biển.
- Kết nối đô thị: Cửa khẩu Hà Tiên – Kiên Lương – Rạch Giá – Bạc Liêu.
- Kết nối giao thông: Đảm bảo tích hợp đường bộ và thủy, với trọng tâm rà soát liên kết đến cảng và KCN.
 - + Đường bộ: QL.80, QL.61, đường bộ ven biển, cao tốc Hà Tiên – Rạch Giá – Bạc Liêu (quy hoạch).
 - + Đường thủy: Kênh Rạch Giá – Hà Tiên, sông Cái Lớn, sông Cái Bé.



Hình 5-2: Mạng lưới giao thông trên trục động lực ven biển

2) Trục động lực trung tâm vùng:

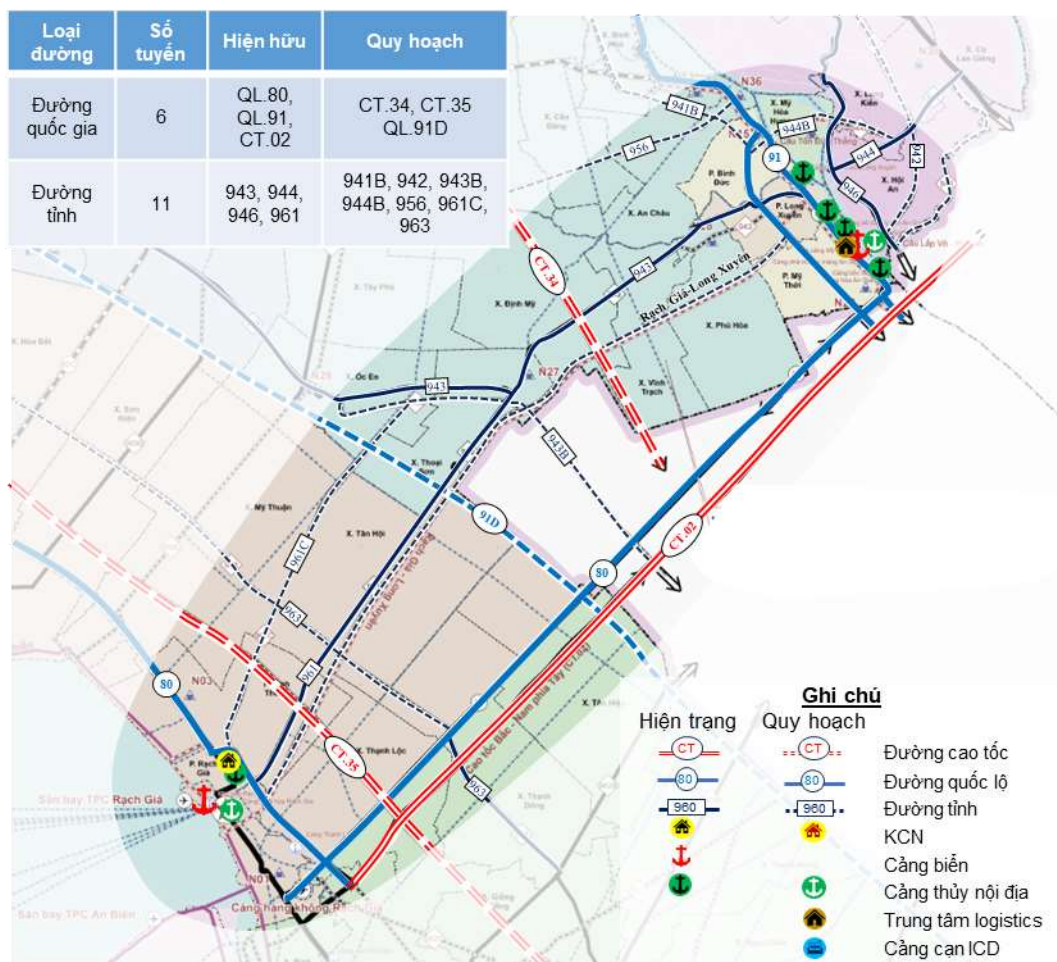
- Đặc điểm: Đây là trục hàng hóa chiến lược của vùng thượng nguồn ĐBSCL, đóng vai trò trung tâm trong thu gom, trung chuyển và phân phối nông sản, thủy sản quy mô lớn. Lợi thế nổi bật của trục là hệ thống đường thủy tự nhiên chất lượng cao kết hợp với mạng lưới cao tốc đang hình thành, cho phép phát triển mạnh logistics đa phương thức
- Kết nối đô thị: Châu Đốc – Long Xuyên – Cần Thơ.
- Kết nối giao thông: Lợi thế vượt trội từ đường thủy, kết hợp cao tốc đang hình thành để nâng cao hiệu quả logistics.
 - + Đường bộ: chủ yếu được kết nối bởi QL.91, cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng (đang xây dựng). Ngoài ra còn được hỗ trợ bởi QL.91C, QL.N1 và các tuyến đường tỉnh
 - + Đường thủy: Sông Tiền, sông Hậu.



Hình 5-3: Mạng lưới giao thông trên trục động lực trung tâm vùng

3) Trục đô thị nội tỉnh:

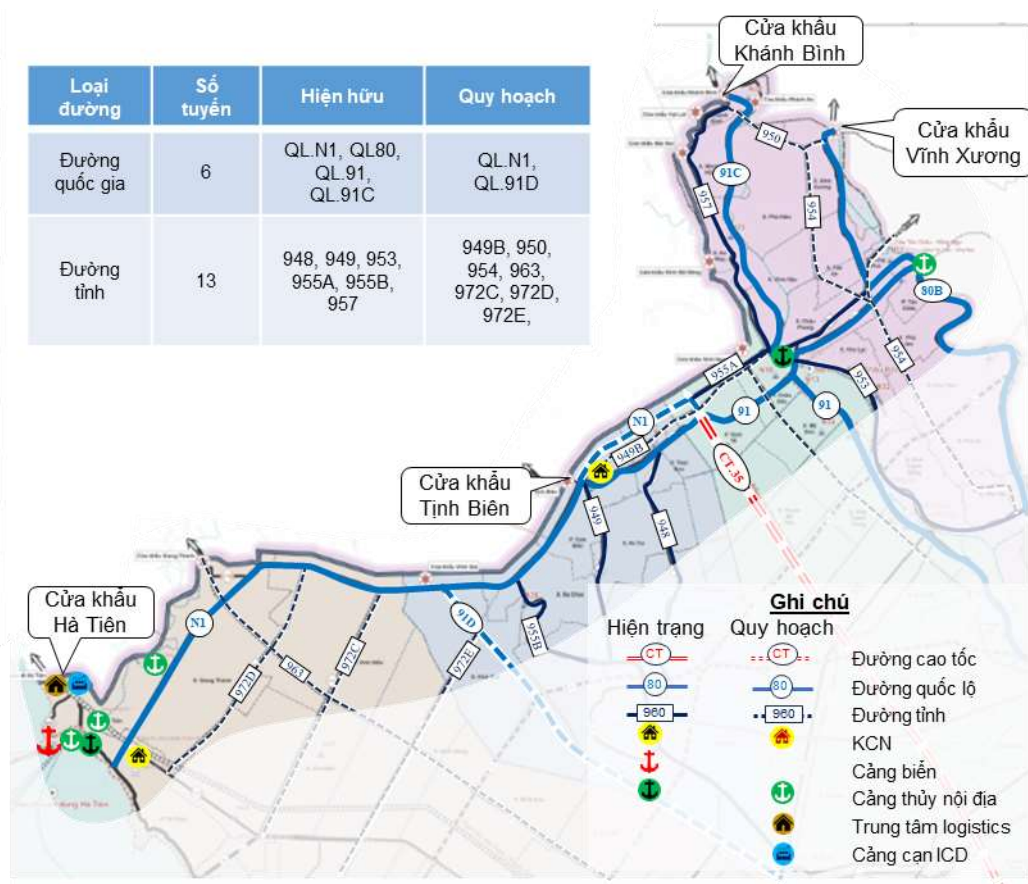
- Đặc điểm: là trục tích hợp phát triển đô thị – dịch vụ – logistics nội vùng, giữ vai trò kết nối hai cực tăng trưởng lớn nhất của tỉnh. Hiện nay, sự thiếu vắng kết nối trực tiếp, tốc độ cao làm hạn chế hiệu quả liên kết kinh tế và phân bố không gian logistics.
- Kết nối đô thị: Long Xuyên – Rạch Giá.
- Kết nối giao thông: chưa có kết nối đường bộ trực tiếp có quy mô đủ lớn tương xứng với tầm vóc và vai trò của hai cực tăng trưởng của tỉnh.
 - + Đường bộ: Kết nối gián tiếp qua QL.91, QL.80, cao tốc Lộ Tẻ – Rạch Sỏi, tuyến Rạch Giá-Long Xuyên (quy hoạch). Ngoài ra, còn kết nối qua các tuyến ĐT.943, ĐT.960 và ĐT.961 và các tuyến đường tỉnh hỗ trợ khác.
 - + Đường thủy: kênh Rạch Sỏi-Hậu Giang, kênh Rạch Giá-Long Xuyên.



Hình 5-4: Mạng lưới giao thông trên trục đô thị nội tỉnh

4) Trục biên giới:

- Đặc điểm: Hành lang chiến lược dọc biên giới Campuchia, tập trung kinh tế biên mật kết hợp đảm bảo an ninh quốc phòng.
- Kết nối đô thị: Hà Tiên – Châu Đốc.
- Kết nối giao thông: Tập trung nâng cao năng lực biên giới để hỗ trợ thương mại quốc tế.
 - + Đường bộ: QL. N1 đóng vai trò chủ đạo, được hỗ trợ bởi các tuyến QL.91, QL.91C, QL.80B và các tuyến đường tỉnh.
 - + Đường thủy: Kênh Vĩnh Tế.



Hình 5-5: Mạng lưới giao thông trên trục biên giới

5) Trục hỗ trợ:

- Đặc điểm: nhằm mở rộng kết nối và đóng vai trò bổ sung và hoàn chỉnh mạng lưới giao thông – logistics, tạo dư địa phát triển mới cho các khu vực còn dư tiềm năng.
- Kết nối giao thông:
 - + Trục Châu Phú-Hòn Đất, được kết nối thông qua ĐT.945 và ĐT.969 và kênh Tri Tôn
 - + Trục nối tuyến N1 – QL.61C, là trục hoàn toàn mới, nằm giữa hai cao tốc của tỉnh là cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng và cao tốc Hà Tiên – Rạch Giá – Bạc Liêu
 - + Trục ven biển phía Nam kết nối từ Rạch Giá đi Cà Mau, được kết nối hông qua QL.63 và một số tuyến khác

5.3. Giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng giao thông chính

5.3.1. Phương án nâng cấp, phát triển mạng đường bộ

❖ Hệ thống đường quốc gia

Theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/09/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Quyết định số 12/QĐ-TTG ngày 03/01/2025 phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Tỉnh An Giang có các tuyến như sau:

- Cao tốc Bắc - Nam phía Đông (CT.01): Đoạn Cần Thơ - Cà Mau với chiều dài 124km. Đoạn đi qua địa bàn tỉnh với chiều dài 17km, điểm đầu tại ranh tỉnh Cà Mau và điểm cuối tại ranh tỉnh Cà Mau, hiện đã được thông xe kỹ thuật với quy mô 4 làn xe, giai đoạn sau mở rộng đạt quy mô 6 làn xe.

- Tuyến Cao tốc Lộ Tẻ - Rạch Sỏi (trùng đường Hồ Chí Minh – CT.02): thuộc trục đô thị nội tỉnh, đoạn trên địa bàn tỉnh 26,5km với điểm đầu là ranh thành phố Cần Thơ; điểm cuối giao tuyến tránh Rạch Giá tại xã Châu Thành. Quy hoạch đường cao tốc loại A, quy mô 6 làn xe. Tuyến đưa vào khai thác năm 2021 với quy mô đường cấp III, quy mô 4 làn xe, hiện đã hoàn thành nâng cấp, cải tạo năm 2025 để khai thác như cao tốc với quy mô 4 làn xe hạn chế.

- Tuyến Cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng (CT.34): thuộc trục động lực trung tâm vùng, đoạn qua địa bàn tỉnh 17km với điểm đầu giao với QL. N1 tại phường Vĩnh Tế và điểm cuối tại xã Vĩnh Trạch giáp ranh xã Thạnh Quới, TP. Cần Thơ, quy hoạch giai đoạn 2021-2030 đường cao tốc loại A, quy mô 4 làn xe. Tuyến đã được phê duyệt dự án đầu tư, hiện đang trong giai đoạn thực hiện đầu tư.

- Tuyến Cao tốc Bạc Liêu - Rạch Giá - Hà Tiên (CT.35) (đoạn qua địa bàn tỉnh 128,4km với điểm đầu là cửa khẩu Hà Tiên, phường Hà Tiên và điểm cuối thành phố Cần Thơ): thuộc trục động lực ven biển, giai đoạn 2021 - 2030 đoạn Hà Tiên - Rạch Giá (dài 100km) đạt quy mô theo quy hoạch 4 làn xe. Tuyến là động lực phát triển vùng ven biển kết nối Rạch Giá - Hà Tiên, bổ sung trục dọc cho mạng lưới giao thông, chia sẻ áp lực cho QL.80.

- Tuyến QL.61: thuộc trục động lực ven biển, đoạn qua địa bàn tỉnh dài 44,1km (trùng đường Hồ Chí Minh 13,6km từ ranh xã Châu Thành đến cầu Chung Bàu) điểm đầu tại xã Vĩnh Hòa Hưng (giáp ranh thành phố Cần Thơ) và điểm cuối QL.80, phường Rạch Giá. Giai đoạn 2026-2030, dự kiến đầu tư đạt quy mô đường cấp III, 2-4 làn xe. Các đoạn qua đô thị theo Quy hoạch đô thị.

- Tuyến QL.63: thuộc trục hỗ trợ ven biển kết nối Rạch Giá – Cà Mau, đoạn qua địa bàn tỉnh dài 74,2km (trùng đường Hồ Chí Minh 7,9km từ cống Bà Bang đến ranh Cà Mau) điểm đầu QL.61 tại xã Châu Thành và điểm cuối ranh tỉnh Cà Mau. Giai đoạn 2026-2030, dự kiến đầu tư đạt quy mô đường cấp III, 2-4 làn xe. Các đoạn qua đô thị theo Quy hoạch đô thị.

- Tuyến QL.80: thuộc trục động lực trung tâm vùng, đoạn qua địa bàn tỉnh dài 134,4km với điểm đầu ranh thành phố Cần Thơ và điểm cuối cửa khẩu Hà Tiên. Giai đoạn 2026-2030, dự kiến đầu tư đạt quy mô đường cấp III, 2-4 làn xe, ưu tiên đầu tư đoạn Rạch Giá - Hà Tiên. Các đoạn qua đô thị theo Quy hoạch đô thị.

- Tuyến QL.80B: thuộc trục động lực trung tâm vùng, đoạn đi qua địa bàn tỉnh dài 90,7 km, được nâng cấp từ các tuyến ĐT.942, ĐT.952, ĐT.954. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp III với 2 - 4 làn xe. Tuyến đóng vai trò tác động rất lớn đến phát triển KT-XH các vùng Cù Lao của tỉnh (gồm các xã phía Đông Bắc của An Giang), đảm bảo giao thương

hàng hóa, hành khách giữa tỉnh An Giang với tỉnh Đồng Tháp. Giai đoạn 2026-2030, dự kiến đầu tư đạt quy mô đường cấp III, 2-4 làn xe. Các đoạn qua đô thị theo Quy hoạch đô thị

- Tuyến QL.91: thuộc trục động lực trung tâm vùng, đoạn qua địa bàn tỉnh dài 95,2km, điểm đầu tại ranh TP. Cần Thơ, điểm cuối tại cửa khẩu Tịnh Biên. Giai đoạn 2026-2030, dự kiến đầu tư đạt quy mô đường cấp III, 2-6 làn xe. Các đoạn qua đô thị theo Quy hoạch đô thị. Đồng thời xây dựng các tuyến tránh qua xã Châu Phú và xã Vĩnh Thạnh Trung.

- Tuyến QL.91C: thuộc trục biên giới, đảm bảo kết nối giữa QL.91 và cao tốc CT.34 (Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng) và tạo động lực phát triển cửa khẩu Khánh Bình. Tuyến dài 34,9km, điểm đầu giao QL.91 tại phường Châu Đốc, điểm cuối tại cửa khẩu Khánh Bình. Giai đoạn 2026-2030, dự kiến đầu tư đạt quy mô đường cấp III, 2-4 làn xe. Các đoạn qua đô thị theo Quy hoạch đô thị. Cần thiết sớm đầu tư nâng cấp mở rộng để tăng năng lực vận chuyển được dự báo tăng cao khi cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng hoàn thành.

- Tuyến N1: thuộc trục biên giới, đoạn qua địa bàn tỉnh dài 107,7km, điểm đầu tại ranh tỉnh Đồng Tháp, điểm cuối giao QL.80 tại phường Tô Châu. Giai đoạn 2026-2030, dự kiến đầu tư đạt quy mô đường cấp III, 2-4 làn xe, ưu tiên đầu tư cầu Tân Châu - Hồng Ngự. Các đoạn qua đô thị theo Quy hoạch đô thị

- Đường Hồ Chí Minh: Tuyến dài 45,3km (không bao gồm các đoạn trùng cao tốc Lộ Tẻ - Rạch Sỏi 26,5km; trùng với QL.61 đoạn 34,6km; trùng QL.63 đoạn 7,9km) điểm đầu giao QL.80 tại phường Rạch Giá, điểm cuối tại ranh tỉnh Cà Mau, quy hoạch đường cấp III, quy mô 4 làn xe.

+ Đoạn Lộ Tẻ - Rạch Sỏi, thuộc trục đô thị nội tỉnh, với điểm đầu là ranh thành phố Cần Thơ và điểm cuối là giao với QL.61 tại xã Châu Thành, đã hoàn thành;

+ Đoạn Rạch Sỏi - Gò Quao - Vĩnh Thuận, thuộc trục động lực ven biển, với điểm đầu xã Châu Thành và điểm cuối ranh tỉnh Cà Mau; trong đó, đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhứt và đoạn Gò Quao - Vĩnh Thuận đang triển khai đầu tư.

- Hành lang ven biển phía Nam: thuộc trục hỗ trợ, đoạn qua địa bàn tỉnh dài 67,8km, điểm đầu tại ranh tỉnh Cà Mau, điểm cuối giao QL.80 tại phường Rạch Giá. Giai đoạn 2026-2030, dự kiến đầu tư đạt quy mô đường cấp III, 2-4 làn xe, ưu tiên đầu tư đoạn từ xã Đông Thái đến xã An Biên. Các đoạn qua đô thị theo Quy hoạch đô thị.

Ngoài hệ thống các tuyến đường hiện hữu và đang trong trình đầu tư ở trên, mạng lưới đường quốc gia trên địa bàn tỉnh còn mở mới các tuyến sau đây:

- Tuyến N2: thuộc trục hỗ trợ, Tuyến dài 69,9km, điểm đầu giao QL.91 tại xã Bình Hòa, điểm cuối giao QL.80 tại xã Hòn Đất. Giai đoạn 2026-2030, dự kiến đầu tư đạt quy mô đường cấp III, 2-4 làn xe.

- Tuyến QL.63B: thuộc trục hỗ trợ, đoạn trên địa bàn tỉnh dài khoảng 6,5km với điểm đầu QL.63 xã Vĩnh Phong và điểm cuối ranh tỉnh Cà Mau. Giai đoạn 2026-2030, dự kiến đầu tư đạt quy mô đường cấp III, 2-4 làn xe.

- Tuyến QL.80C: thuộc trục hỗ trợ, điểm đầu giao QL.91 tại xã Vĩnh Thạnh Trung, điểm cuối giao cao tốc CT.35 tại xã Hòn Đất. Đoạn đi qua địa bàn tỉnh được nâng cấp từ ĐT.945 và ĐT.969, quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp III với 2 - 4 làn xe, dự kiến đầu tư giai đoạn 2026-2030.

- Tuyến QL.91D (nối tuyến N1-QL.61C): thuộc trục hỗ trợ, đoạn nằm trên địa bàn tỉnh dài 48km giáp ranh với TP. Cần Thơ đến điểm cuối giao với QL. N1 tại xã Vĩnh Gia. Quy hoạch giai đoạn 2021-2030 đạt tối thiểu đường cấp III, 2-4 làn xe.

Đối với các tuyến liên tỉnh, nhằm mở rộng khả năng kết nối, giao thương với các tỉnh lân cận, ngoài các tuyến quốc lộ hiện hữu và quy hoạch, thực hiện đầu tư bổ sung các trục kết nối liên tỉnh sau đây:

- Đường Khánh Bình - Chợ Mới - Lấp Vò (Đồng Tháp): Tuyến dài 81,5km, điểm đầu giao ĐT.950 tại xã Vĩnh Xương, đi dọc theo khu vực nằm giữa sông Tiền và sông Hậu theo hướng ĐT.954 và ĐT.942, điểm cuối tại ranh tỉnh Đồng Tháp. Giai đoạn 2026-2030, đầu tư đạt tối thiểu quy mô cấp III, 2-4 làn xe. Các đoạn qua đô thị theo Quy hoạch đô thị.

- Đường Sa Đéc - Ô Môn - Giồng Riềng: Đoạn qua địa bàn tỉnh dài khoảng 28,3km, điểm đầu tại ranh Tp.Cần Thơ, nối với cao tốc Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu, điểm cuối giao QL.61 tại xã Long Thạnh. Giai đoạn 2026-2030, đầu tư đạt tối thiểu quy mô cấp III, 2-4 làn xe.

❖ Hệ thống đường tỉnh

Hệ thống đường tỉnh được quy hoạch với 76 tuyến, đóng vai trò là mạng lưới kết nối bổ trợ và hoàn chỉnh, bảo đảm liên thông giữa các tuyến cao tốc, quốc lộ với hệ thống giao thông địa phương, đô thị, khu chức năng và các không gian phát triển kinh tế. Quy hoạch hệ thống đường tỉnh không chỉ tập trung nâng cấp, cải tạo các tuyến hiện hữu nhằm nâng cao năng lực khai thác, mà còn định hướng hình thành các tuyến mới, tuyến song hành và tuyến kết nối ngang để phân tải cho quốc lộ, tăng cường tính liên kết vùng và mở rộng không gian phát triển. Bên cạnh đó, các tuyến đường tránh đô thị, tuyến vành đai, tuyến kết nối mới cũng được chú trọng nhằm góp phần giảm áp lực giao thông cho khu vực đô thị trung tâm, cải thiện điều kiện tiếp cận đất đai và tạo dư địa phát triển các khu đô thị, công nghiệp và dịch vụ mới.

Các tuyến đường được ưu tiên nâng cấp để đạt cấp III (2-4 làn xe) hoặc cao hơn, với trọng tâm là các trục ven biển, biên giới và liên kết đô thị lớn như Rạch Giá - Long Xuyên, nhằm giảm chi phí logistics, thúc đẩy kinh tế biên mậu, du lịch ven biển và phát triển khu công nghiệp. Việc kéo dài và mở mới tuyến đường (như ĐT.947, ĐT.966, ĐT.969) giúp tăng cường liên thông, giảm tải cho các tuyến hiện hữu, đồng thời hỗ trợ

hành lang kinh tế ven biển và kết nối với cao tốc, quốc lộ. Các tuyến mở mới như đường Rạch Giá - Long Xuyên và ĐT.949B được đề xuất nhằm tạo trục liên kết chính, thúc đẩy phát triển KT-XH sau sáp nhập, giảm ùn tắc và nâng cao khả năng tiếp cận vùng.

Bảng 5-1: Quy hoạch tổng hợp mạng lưới đường tỉnh

Stt	Tên	Mô tả chi tiết	Chiều dài (km)	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô / Cấp kỹ thuật	Giai đoạn đầu tư
A Tuyến nâng cấp mở rộng							
1	Đường tuần tra biên giới	Đường chuyên dụng tuần tra biên giới, đảm bảo an ninh Quốc phòng, do Bộ Quốc Phòng đầu tư xây dựng và quản lý	143,6	Ranh tỉnh Đồng Tháp	phường Hà Tiên	Trước 2030: tối thiểu cấp VI, Sau đó nâng cấp lên IV, 2 làn xe	Trước 2030 (cơ bản), sau nâng cấp
2	Đường ven biển	Tuyến dọc ven biển từ cửa khẩu Hà Tiên đến ranh tỉnh Cà Mau; đoạn ngoài đô thị cấp III, 2-6 làn xe; đoạn đô thị theo quy hoạch xây dựng	204	Cửa khẩu Hà Tiên	ranh tỉnh Cà Mau	Cấp III, 2-6 làn xe (ngoài đô thị)	Trước 2030, ưu tiên Rạch Giá - Hòn Đất, Hòn Đất - Kiên Lương, trục chính ven biển vào trung tâm Hà Tiên, cầu vượt Vịnh Rạch Giá
3	ĐT.941	Quy hoạch thành QL.N2	-	-	-	-	-
4	ĐT.943	-	39,0	Giao QL.91 tại nút giao đèo 4 Ngọn, phường Long Xuyên	giao QL.N2 tại xã Tri Tôn	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
5	ĐT.944	-	11,2	Bến phà An Hòa, xã Hội An	giao QL.80B tại xã Long Kiến	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
6	ĐT.945	Quy hoạch thành QL.80C	-	-	-	-	-
7	ĐT.946	Kéo dài 17,4 km từ điểm cuối tuyến đến giao ĐT.944 tại xã Long Kiến; tổng tuyến 48,4 km	48,4 (tổng)	Giao QL.80B tại xã Chợ Mới	giao ĐT.944 tại xã Long Kiến	Đoạn kéo dài: cấp IV, 2 làn xe (2026-2030) Toàn tuyến: cấp III, 2-4 làn xe (2031-2050)	2026-2030 (đoạn kéo dài), 2031-2050 (nâng cấp toàn tuyến)
8	ĐT.947	Kéo dài từ điểm cuối đến giao đường ven biển (theo quy hoạch cũ ĐT.969C); đầu tư tuyến mới song song tuyến cũ	60	Giao QL.91 tại cầu Cây Dương, xã Bình Mỹ	giao đường ven biển tại xã Mỹ Thuận	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	Giai đoạn đầu: xây dựng một số đoạn mới + kéo dài; giai đoạn sau: hoàn thiện tuyến mới, đoạn cũ thành đường địa phương

Stt	Tên	Mô tả chi tiết	Chiều dài (km)	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô / Cấp kỹ thuật	Giai đoạn đầu tư
9	ĐT.948	-	22,6	Giao QL.91 tại phường Thới Sơn	giao QL.N2 tại xã Tri Tôn	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
10	ĐT.949	-	22,1	Giao QL.91 tại phường Tịnh Biên	giao ĐT.955B tại xã Tri Tôn	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
11	ĐT.951	-	37,3	Giao ĐT.953 tại xã Châu Phong	giao QL.80B tại xã Phú Tân	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
12	ĐT.953	-	11,2	Phà Châu Giang, xã Châu Phong	giao QL.80B tại vòng xoay Long Phú, phường Long Phú	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
13	ĐT.955A	Đoạn từ giao đường Trường Đua tại phường Châu Đốc → giao QL.N1 tại phường Vĩnh Tế; quy hoạch đường đô thị; đoạn từ QL.N1 → giao đường Hữu Nghị tại phường Tịnh Biên; quy hoạch thành QL.N1	-	-	-	-	-
14	ĐT.955B	-	22,0	Giao QL.N2 tại xã Tri Tôn	giao QL.N1 tại xã Ba Chúc	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
15	ĐT.957	-	33,2	Đình Thần Đa Phước, xã Vĩnh Hậu	giao QL.91C tại xã Khánh Bình	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
16	ĐT.958	Quy hoạch thành QL.N2	-	-	-	-	-
17	ĐT.959	-	17,0	Giao QL.N2 tại xã Tri Tôn	giao ĐT.943 tại xã Cô Tô	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
18	ĐT.961	Gộp ĐT.960 vào ĐT.961 để tạo trục liên thông	36,5	Nút giao đường Lạc Hồng giao với đường Tôn Đức Thắng, phường Rạch Giá	giao ĐT.943 tại xã Thoại Sơn	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
19	ĐT.961B	Trùng đường ven biển	71,7	Giao QL.63 tại xã Bình An	giao ĐT.971 tại xã Kiên Lương	-	-
20	ĐT.962	-	24,8	Giao QL.61 tại xã Gò Quao	ranh tỉnh Cà Mau	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
21	ĐT.962B	-	25,8	Giao QL.61 tại xã Châu Thành	ranh TP.Cần Thơ	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
22	ĐT.963	Kéo dài 85,3 km từ giao QL.80 đến cửa khẩu Giang Thành; tổng tuyến	126	Cầu Long Nía, ranh TP.Cần Thơ	cửa khẩu Giang Thành	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030 (đoạn hiện hữu), sau 2030 (đoạn kéo dài)

Stt	Tên	Mô tả chi tiết	Chiều dài (km)	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô / Cấp kỹ thuật	Giai đoạn đầu tư
23	ĐT.963B	-	28,3	Giao QL.61 tại xã Long Thạnh	ranh TP.Cần Thơ	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
24	ĐT.963C	-	22,7	Giao ĐT.963B tại xã Giồng Riềng	giao ĐT.963D tại xã Vĩnh Hòa Hưng	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
25	ĐT.963D	-	33,0	Cống Ba Voi, ranh TP.Cần Thơ	ranh TP.Cần Thơ (kết nối ĐT.922D)	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
26	ĐT.964	Kéo dài 23,5 km từ giao ĐT.968 đến ranh tỉnh Cà Mau; tổng tuyến	57,4	Giao QL.63 tại xã Tây Yên (mô B cầu treo Bàu Môn)	ranh tỉnh Cà Mau	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
27	ĐT.964B	Kéo dài 6,3 km từ giao ĐT.964 đến đường ven biển; tổng tuyến	15,6	Giao QL.63 tại xã Đông Thái	giao đường ven biển tại xã Đông Thái	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
28	ĐT.965	-	60,0	-	-	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
29	ĐT.965B	Kéo dài 2,3 km từ cầu Kim Quy đến giao đường ven biển; tổng tuyến	25,0	Giao ĐT.965 tại xã U Minh Thượng	giao đường ven biển tại xã Vân Khánh	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
30	ĐT.965C	-	14,0	Giao QL.63 tại cầu Vĩnh Thuận, xã Vĩnh Thuận	giao ĐT.965 tại xã U Minh Thượng	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
31	ĐT.966	Kéo dài 10,7 km từ giao QL.63 tại xã An Biên đến giao đường ven biển; kéo dài 26,9 km từ kênh Xẻo Cạn đến giao QL.63 tại xã Vĩnh Phong; tổng tuyến	62,5	Giao đường ven biển tại xã Tây Yên	giao QL.63 tại xã Vĩnh Phong	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
32	ĐT.966B	Kéo dài 32,2 km từ điểm cuối đến giao QL.63; tổng tuyến	68,1	Giao QL.61 tại xã Châu Thành	giao QL.63 tại xã Vĩnh Phong	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
33	ĐT.966C	-	15,6	Giao ĐT.966 tại xã Vĩnh Hòa	giao ĐT.965 tại xã U Minh Thượng	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
34	ĐT.967 (Thứ Bảy - Cán Gáo)	-	29,5	Giao QL.63 tại cầu Thứ Bảy mới, xã Đông Thái	cầu Ngã Bát, ranh tỉnh Cà Mau	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
35	ĐT.968 (Chín Ruồi - Xẻo Nhàu)	Kéo dài 11,6 km từ đường Hành lang ven biển phía Nam đến giao ĐT.965; tổng tuyến	24,6	Giao ĐT.965 tại xã U Minh Thượng	giao đường ven biển tại xã Tân Thạnh	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
36	ĐT.969	Kéo dài 2,5 km từ điểm cuối đến giao đường ven biển; tổng tuyến	29,7	Kênh Ranh, xã Cô Tô	giao đường ven biển tại xã Hòn Đất	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
37	ĐT.969B	Kéo dài 5,1 km từ điểm đầu đến giao ĐT.943; tổng tuyến	52,4	Giao ĐT.943 tại xã Cô Tô	giao QL.80 tại xã Hòn Đất	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050

Stt	Tên	Mô tả chi tiết	Chiều dài (km)	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô / Cấp kỹ thuật	Giai đoạn đầu tư
38	ĐT.970	Kéo dài 6,2 km từ giao QL.80 đến giao đường ven biển; tổng tuyến	18,5	Giao đường ven biển tại xã Bình Sơn	xã Vĩnh Gia	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
39	ĐT.970B	-	5,6	Giao QL.N1 tại xã Giang Thành	cửa khẩu Giang Thành	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
40	ĐT.971	-	32	Giao QL.80 tại xã Kiên Lương	ngã ba Bình Trị, xã Kiên Lương	Tối thiểu cấp III, 2-6 làn xe (đoạn trùng ven biển theo quy hoạch đường ven biển)	2031-2050
41	ĐT.972	-	9,5	Giao QL.80 tại phường Hà Tiên	giao QL.80 tại phường Hà Tiên	Tối thiểu cấp III, 2-6 làn xe	2026 - 2030
42	ĐT.972B	-	20,2	Giao QL.N1 tại phường Tô Châu	giao QL.80 tại xã Kiên Lương	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
43	ĐT.973	-	51,5	Cầu Bà Cãi	cảng An Thới	Theo quy hoạch đặc khu Phú Quốc	-
44	ĐT.974	-	19,7	Cầu Suối Cái	Gành Dầu	Theo quy hoạch đặc khu Phú Quốc	-
45	ĐT.975	-	27,2	Dương Đông	giao ĐT.973	Theo quy hoạch đặc khu Phú Quốc	-
46	ĐT.975B	-	31,8	Dương Đông	Gành Dầu	Theo quy hoạch đặc khu Phú Quốc	-
47	ĐT.975C	-	55,0	Cầu Bà Cãi	An Thới	Theo quy hoạch đặc khu Phú Quốc	-
B	Tuyến mở mới						
1	Đường Rạch Giá - Long Xuyên	Bổ sung tăng cường kết nối, phục vụ phát triển KT-XH tỉnh An Giang sau sáp nhập	53,3	Nút giao đường Lạc Hồng và tuyến tránh Rạch Giá	giao tuyến tránh Long Xuyên tại phường Long Xuyên	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
2	ĐT.949B	Bổ sung tăng cường kết nối từ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng đi cửa khẩu Tịnh Biên và Khánh Bình	27,4	Giao QL.91C tại phường Châu Đốc	giao QL.91 tại phường Tịnh Biên	Tối thiểu cấp III, 4-6 làn xe	2026-2030
3	ĐT.950	Kết nối cửa khẩu Vĩnh Xương và Khánh Bình	10,8	Giao QL.80B tại xã Vĩnh Xương	giao ĐT.957 tại xã Khánh Bình	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
	Nhánh ĐT.950	Tăng khả năng kết nối với hệ thống giao thông Campuchia, phát triển KT biên giới	0,4	Giao ĐT.950 tại xã Phú Hữu	biên giới Campuchia	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
4	ĐT.941B	-	20,2	Giao tuyến tránh Long Xuyên tại phường Bình Đức	giao ĐT.947 tại xã Bình Mỹ	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030

Stt	Tên	Mô tả chi tiết	Chiều dài (km)	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô / Cấp kỹ thuật	Giai đoạn đầu tư
	Nhánh ĐT.941B	-	1,0	Giao QL.91 tại xã Bình Hòa	giao ĐT.941 tại xã Bình Hòa	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
5	ĐT.942	Tuyến mới do ĐT.946 bị sạt lở, khó mở rộng	27,2	Giao ĐT.946 tại xã Hội An	ranh tỉnh Đồng Tháp	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
6	ĐT.943B	-	13,9	Giao ĐT.943 tại xã Óc Eo (song song ĐT.943)	ranh TP.Cần Thơ (kết nối ĐT.916B)	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
7	ĐT.944B	-	10,8	Giao tuyến tránh Long Xuyên tại phường Bình Đức	giao ĐT.944 tại xã Long Kiên (qua cầu Tôn Đức Thắng, cù lao Mỹ Hòa Hưng, cầu An Hòa)	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
8	ĐT.946B	Tăng cường kết nối xã Cù Lao Giêng và tỉnh Đồng Tháp	12,7	Giao ĐT.946 tại xã Long Điền	ranh tỉnh Đồng Tháp (qua Cù Lao Giêng, cầu Mỹ Hiệp)	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
9	ĐT.954	Bổ sung đoạn từ QL.N1 đến ĐT.950 (trùng đường liên tỉnh Khánh Bình - Chợ Mới - Lấp Vò)	50,1	Giao ĐT.950 tại xã Vĩnh Xương	giao QL.80B tại xã Phú Tân (dọc kênh Bảy Xã, kênh Thần Nông)	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
10	ĐT.956	-	45,4	Giao QL.91 tại xã An Châu	giao ĐT.943 tại xã Tri Tôn	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	-
11	ĐT.961C	Kéo dài từ QL.91D đến ĐT.943B tăng cường liên thông mạng lưới đường tỉnh	28,2	Giao đường bộ ven biển tại phường Rạch Giá	giao ĐT.943B tại xã Óc Eo	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
12	ĐT.962C	-	22,4	Giao QL.80 tại xã Thạnh Lộc	giao ĐT.963B tại xã Giồng Riêng (dọc kênh Nước Mặn mới)	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
13	ĐT.962D	-	15,2	Giao cao tốc Lộ Tê - Rạch Sỏi tại xã Châu Thành	giao QL.61 tại xã Long Thạnh (song song QL.61)	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
14	ĐT.963E	Tạo trục kết nối các xã phía Đông Nam tỉnh, giao cắt nhiều trục quan trọng	55,0	Giao ĐT.963F tại xã Thạnh Hưng	giao ĐT.965 tại xã U Minh Thượng	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
15	ĐT.963F	Trùng với tuyến liên tỉnh Sa Đéc - Ô Môn - Giồng Riêng	-	-	-	-	-

Stt	Tên	Mô tả chi tiết	Chiều dài (km)	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô / Cấp kỹ thuật	Giai đoạn đầu tư
16	ĐT.964C	Song song ĐT.964B, hỗ trợ hành lang kinh tế ven biển	13,0	Giao Hành lang ven biển phía Nam tại xã Đông Thái	giao đường ven biển tại xã Đông Thái	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
17	ĐT.965D	Song song kênh Mười Thân, hỗ trợ hành lang kinh tế ven biển	11,5	Giao Hành lang ven biển phía Nam tại xã An Minh	giao đường ven biển tại xã Đông Hưng	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
18	ĐT.966D	Thúc đẩy phát triển khu vực dọc sông Cái Lớn, kết hợp cảng thủy và hậu cần nghề cá	66,7	Giao ĐT.962 tại xã Gò Quao	giao QL.61 tại xã Long Thạnh (đọc phía Nam sông Cái Bé và bờ phải sông Cái Lớn)	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
19	ĐT.966E	Tăng cường kết nối trục ven sông Cái Lớn, thúc đẩy KT khu vực ven sông	10,2	Giao ĐT.966B tại xã Vĩnh Hòa	giao QL.63 tại xã Vĩnh Hòa (đọc bên phải kênh Xèo Cạn)	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2026-2030
20	ĐT.969C	-	22,5	Giao đường ven biển tại xã Mỹ Thuận	giao QL.91D tại xã Ốc Eo (đọc kênh Sóc Xoài, kênh Ba Thê)	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	-
21	ĐT.971B	Hỗ trợ phát triển KCN dọc kênh Lung Lớn 2	17,0	Giao QL.80 tại xã Hòa Điền	giao ĐT.971 tại xã Kiên Lương (đọc kênh Lung Lớn 2)	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
22	ĐT.972C	Tạo trục ngang kết nối từ cảng biển Kiên Lương lên cửa khẩu	27,0	Giao QL.80 tại xã Kiên Lương	giao QL.N1 tại xã Vĩnh Điều	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
23	ĐT.972D	-	25,0	Giao tuyến N1 tại xã Vĩnh Điều	giao ĐT.972B tại phường Tô Châu	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
24	ĐT.972E	Trục ngang hỗ trợ khu vực KT biên giới	27,0	Giao đường ven biển tại xã Bình Giang	giao QL.91D tại xã Vĩnh Gia	Tối thiểu cấp III, 2-4 làn xe	2031-2050
25	Đường Võ Văn Kiệt (nối dài)	-	2,8	Nút giao QL.61 với Hành lang ven biển	giao đường ven biển tại xã Bình An	Cấp II, 4-6 làn xe	2026-2030
26	Đường vào bên cảng tổng hợp Hà Tiên	Kết nối từ đất liền ra khu vực lấn biển Hà Tiên	-	Giao đường Núi Đền tại phường Hà Tiên	cảng tổng hợp Hà Tiên	Giai đoạn đầu: đường lấn biển 1,8 km, mặt đường 15m, vỉa hè mỗi bên 5m Giai	2026-2030 (giai đoạn đầu), sau (giai đoạn sau)

Stt	Tên	Mô tả chi tiết	Chiều dài (km)	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô / Cấp kỹ thuật	Giai đoạn đầu tư
						đoạn sau: đường lán biên 2,9 km, mặt đường 25m, vỉa hè mỗi bên 5m	
27	Đường bộ ven biển phía đông Phú Quốc	-	45,0	Giao ĐT.973 tại Bãi Thơm	giao ĐT.973 tại Vịnh Đầm	Đường trục chính đô thị, lộ giới 60m	2026-2030
28	Đại lộ Đông Tây	Bổ sung trên đặc khu Phú Quốc tăng cường kết nối ra cảng hành khách quốc tế Phú Quốc	9	Nút giao đường Dương Đông Bãi Thơm với CMT8	giao đường Đông đảo Phú Quốc	Đường trục chính đô thị, lộ giới 80m	2026-2030
29	Đường ven biển kết nối Cảng An Thới	-	-	Giao đường Nguyễn Trường Tộ	giao đường nội bộ Khu đô thị Gateway	Đường đô thị, 6 làn xe	2026-2030

Mạng lưới được tổ chức và phân loại theo 05 trục phát triển chính, về cơ bản đã được xác định là những hành lang chiến lược phát triển kinh tế xã hội và đáp ứng nhu cầu đi lại, thông qua hàng hóa liên tỉnh.

5.3.2. Phương án nâng cấp, phát triển hàng hải và cảng biển

Về luồng tuyến, tiếp tục duy trì các luồng hàng hải đang khai thác trên địa bàn tỉnh, trong đó, tập trung vào công tác nạo vét thường xuyên để đảm bảo độ sâu luồng phù hợp. Cụ thể:

- Luồng hàng hải Định An - Sông Hậu: đoạn qua địa bàn tỉnh từ kênh Rạch Sỏi - Hậu Giang tới rạch Gòi Lớn dài khoảng 5,4km. Tiếp tục nạo vét thường xuyên đảm bảo độ sâu chuẩn tắc luồng -6,5m, đạt chuẩn cho tàu tải trọng 10.000T và tàu 20.000T giảm tải có thể lưu thông.

- Luồng hàng hải Rạch Giá: chiều dài 7,9km. Mở rộng luồng với chiều rộng 65m, chiều sâu -5,3m, đảm bảo tàu tải trọng 3.000 T có thể lưu thông.

- Luồng hàng hải Hà Tiên: chiều dài 14,5km. Tiếp tục nạo vét thường xuyên đảm bảo độ sâu chuẩn tắc cho tàu tải trọng 3.000 T có thể lưu thông.

- Luồng hàng hải An Thới: chiều dài 1,0km. Tiếp tục nạo vét thường xuyên đảm bảo chiều rộng luồng 50m, chiều sâu -5,3m cho tàu tải trọng 3.000 T có thể lưu thông.

- Luồng hàng hải Vịnh Đầm: chiều dài 2,8km. Tiếp tục nạo vét thường xuyên đảm bảo chiều rộng luồng 44-70m, chiều sâu -5,3m cho tàu tải trọng 3.000T có thể lưu thông.

- Luồng hàng hải Bãi Vòng: chiều dài 6,5km. Tiếp tục nạo vét thường xuyên đảm bảo chiều rộng luồng 80m, chiều sâu -5,3m cho tàu tải trọng 3.000 T và tàu khách 7.000GT có thể lưu thông.

- Luồng Hòn Chông: bổ sung thêm luồng mới với chiều dài 17,0km, chiều rộng 75m, sâu -8,7m, đảm bảo độ sâu chuẩn tắc cho tàu tải trọng 15.000 T có thể lưu thông.

Theo Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22/5/2024 và Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 140/QĐ-TTg ngày 16/01/2025 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, khu vực cảng biển An Giang được quy hoạch là cảng biển loại III, bao gồm 10 khu bến cảng, trong đó có 2 bến cảng nằm sâu trong đất liền (trên sông Hậu), 4 cảng nằm dọc bãi biển và 4 bến cảng nằm trên các đảo. Ngoài ra còn có các bến phao, khu neo đậu chuyển tải, tránh, trú bão. Theo đó, các khu cảng bến được quy hoạch với quy mô như sau:

1) Khu bến Mỹ Thới

- Phạm vi quy hoạch: vùng đất và vùng nước tại bờ trái luồng Định An - Cần Thơ, thuộc địa phận phường Mỹ Thới.
- Chức năng: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tỉnh; có bến tổng hợp, container.
- Cỡ tàu: trọng tải đến 10.000 tấn phù hợp với tỉnh không cầu Vàm Cống.
- Định hướng phát triển: 01 bến cảng (gồm 03 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 2,65 triệu tấn đến 2,8 triệu tấn.
- Kết nối giao thông: Đề xuất mở mới tuyến đường quy mô 2-4 làn kết nối trực tiếp từ cảng ra tuyến đường tránh Long Xuyên, để tách phương tiện vận tải hàng hóa kết nối cảng ra khỏi tuyến đường QL.91 đoạn đi qua khu vực đô thị; tiến hành nạo vét sông Hậu để tàu 10.000T có thể lưu thông



Nguồn: Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển An Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Hình 5-6: Định hướng phát triển khu bến Mỹ Thới

2) Khu bến Bình Long

- Phạm vi quy hoạch: vùng đất và vùng nước tại bờ trái luồng Định An - Cần Thơ, thuộc địa phận xã Châu Phú.
- Chức năng: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tỉnh; có bến tổng hợp, bến khách.
- Cỡ tàu: trọng tải đến 10.000 tấn phù hợp với tỉnh không cầu Vàm Cống.
- Định hướng phát triển: 01 bến cảng (gồm 01 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,25 triệu tấn đến 0,3 triệu tấn.
- Kết nối giao thông: đề xuất triển khai đường ĐT.941B theo quy hoạch, đồng thời mở mới tuyến đường quy mô 2-4 làn kết nối trực tiếp từ cảng ra đường ĐT.941B (QH), để tách phương tiện vận tải hàng hóa kết nối cảng ra khỏi tuyến đường QL.91 đoạn đi qua khu vực đô thị; tiến hành nạo vét sông Hậu để tàu 10.000T có thể lưu thông



Nguồn: Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển An Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Hình 5-7: Định hướng phát triển khu bến Bình Long

3) Khu bến Rạch Giá:

- Phạm vi quy hoạch: vùng đất và vùng nước cửa sông khu vực Rạch Giá.
- Chức năng: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, là đầu mối giao lưu với Phú Quốc, các đảo Tây Nam; có bến tổng hợp, bến khách đa năng tiếp nhận tàu chở khách ven biển và phà biển
- Cỡ tàu: trọng tải đến 3.000 tấn.
- Định hướng phát triển: 01 bến cảng (gồm 05 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,2 triệu tấn, hành khách từ 1,29 - 2,0 triệu lượt khách.

- Kết nối giao thông: cảng kết nối thuận lợi và trực tiếp với các trục chính đô thị thuộc phường Rạch Giá, khu vực cửa biển và luồng đường thủy vận tải ven biển



Nguồn: Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Kiên Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Hình 5-8: Định hướng phát triển khu bên Rạch Giá

4) Khu bến Hòn Chông:

- Phạm vi quy hoạch: vùng đất và vùng nước thuộc vịnh Hòn Chông.
- Chức năng: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh; có bến tổng hợp, hàng lỏng/khí và bến khách.
- Cỡ tàu: trọng tải đến 15.000 tấn.
- Định hướng phát triển: 01 bến cảng (gồm 01 cầu cảng đến 02 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,3 triệu tấn đến 0,7 triệu tấn, hành khách từ 0,84-0,89 triệu lượt khách.
- Kết nối giao thông: hiện trạng kết nối thuận lợi với tuyến ĐT.791, khu vực cửa biển, luồng đường thủy vận tải ven biển và kênh Ba Hòn. Để đảm bảo vận tải được thông suốt, đề xuất cải tạo tuyến đường kết nối từ cảng đến ĐT.791, nâng cấp ĐT.971 để đạt cấp III với quy mô 2-6 làn, đồng thời tiến hành nạo vét thường xuyên kênh Bà Hòn nhằm đảm bảo độ sâu luồng



Nguồn: Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Kiên Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Hình 5-9: Định hướng phát triển khu bến Hòn Chông

5) Khu bến Bình Trị - Kiên Lương:

- Phạm vi quy hoạch: vùng đất và vùng nước ven biển khu vực Kiên Lương.
- Chức năng: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tỉnh; có bến tổng hợp, hàng rời, hàng lỏng/khí và bến khách.
- Cỡ tàu: trọng tải đến 10.000 tấn.
- Định hướng phát triển: 02 bến cảng (gồm 03 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,2 - 1,3 triệu tấn, hành khách từ 0,64 - 0,68 triệu lượt khách.
- Kết nối giao thông: đề xuất nâng cấp ĐT.971 để đạt cấp III với quy mô 2-6 làn, đồng thời - nạo vét thường xuyên kênh Lung Lớn 2 - đảm bảo độ sâu luồng



Nguồn: Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Kiên Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Hình 5-10: Định hướng phát triển khu bến Bình Trị-Kiên Lương

6) Khu bến Bãi Nò - Hà Tiên:

- Phạm vi quy hoạch: vùng đất và vùng nước ven biển khu vực Hà Tiên.
- Chức năng: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tỉnh và khu kinh tế cửa khẩu; có bến cảng tổng hợp, bến khách.
- Cỡ tàu: trọng tải đến 3.000 tấn.
- Định hướng phát triển: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tỉnh An Giang khi có nhu cầu và du lịch tuyến từ bờ ra đảo, đáp ứng nhu cầu thông qua hành khách từ 0,98 - 1,05 triệu lượt khách.
- Kết nối giao thông: Cảng được kết nối với một tuyến đường được xây dựng mới kết nối từ đất liền ra khu vực cảng nằm ngoài biển, đồng thời có thể sử dụng luồng đường thủy vận tải ven biển để tăng cường kết nối

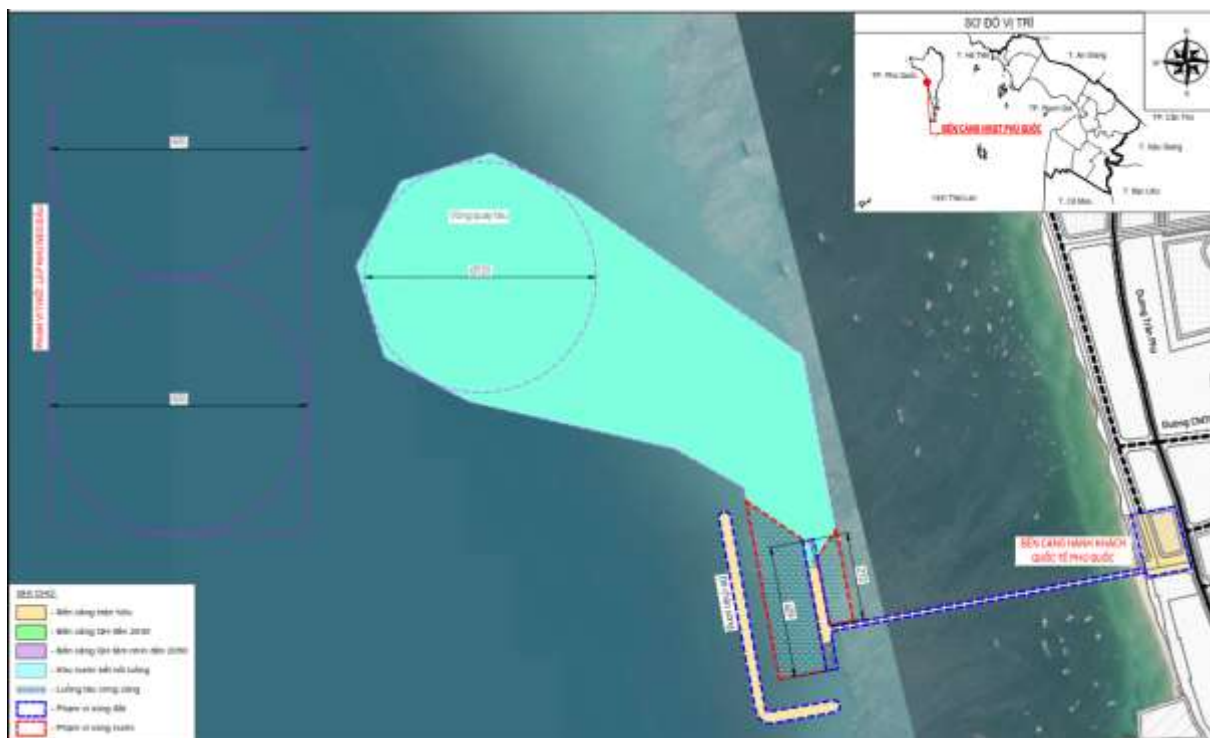


Nguồn: Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Kiên Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Hình 5-11: Định hướng phát triển khu bến Bãi Nò-Hà Tiên

7) Khu bến Phú Quốc (bến cảng hành khách quốc tế Phú Quốc):

- Phạm vi quy hoạch: vùng đất và vùng nước khu vực đảo Phú Quốc.
- Chức năng: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội đặc khu Phú Quốc; có bến hành khách quốc tế kết hợp làm hàng tổng hợp.
- Cỡ tàu: tàu khách quốc tế đến 225.000 GT, tàu tổng hợp đến 30.000 tấn.
- Định hướng phát triển: 01 bến cảng (gồm 02 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,1 triệu tấn, hành khách từ 1,44 - 1,68 triệu lượt khách.
- Kết nối giao thông: Cảng được kết nối thuận lợi với mạng lưới đường tỉnh của Đặc khu Phú Quốc thông qua các tuyến đường đô thị là Trần Phú và Võ Văn Kiệt.



Nguồn: Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Kiên Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Hình 5-12: Định hướng phát triển khu bến Phú Quốc

8) Các bến cảng An Thới, Vịnh Đầm, Bãi Vòng, Mũi Đất Đỏ:

- Chức năng: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội đặc khu Phú Quốc; có bến tổng hợp, hàng lỏng/khí, bến khách, phà biển, bến du thuyền.
- Cờ tàu: trọng tải đến 3.000 tấn.
- Định hướng phát triển: gồm 13 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,6 triệu tấn đến 1,9 triệu tấn. Trong đó, bến cảng An Thới có 02 cầu cảng tổng hợp, hành khách với tổng chiều dài 170 m, tiếp nhận tàu trọng tải đến 3.000 tấn, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,1 triệu tấn, hành khách từ 1,08 - 1,17 triệu lượt khách, bến cảng Vịnh Đầm có 02 cầu cảng tổng hợp, hành khách với tổng chiều dài 82 m, tiếp nhận tàu trọng tải đến 3.000 tấn, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,1 triệu tấn, hành khách từ 0,52 - 0,53 triệu lượt khách và bến cảng Bãi Vòng có 09 cầu cảng tổng hợp, lỏng/khí, hành khách với tổng chiều dài 1.030,0 m, tiếp nhận tàu tổng hợp, lỏng/khí trọng tải đến 3.000 tấn, tàu khách đến 7.000 GT, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,3 - 1,6 triệu tấn, hành khách 1,23 triệu lượt khách. Riêng đối với cảng An Thới để phục vụ hội nghị APEC 2027, sẽ được nâng cấp quy mô 100ha, có thể đón những tàu du lịch lớn với khả năng chở từ 7.000 đến 10.000 khách.
- Kết nối giao thông: trong khi tại cảng Vịnh Đầm và Bãi Vòng, việc kết nối giao thông đường bộ tương đối hoàn chỉnh với các tuyến đường kết nối được mở rộng, thì tại cảng An Thới, mặt cắt ngang đường ĐT.793 còn nhỏ hẹp, hạn chế phương tiện tiếp cập.

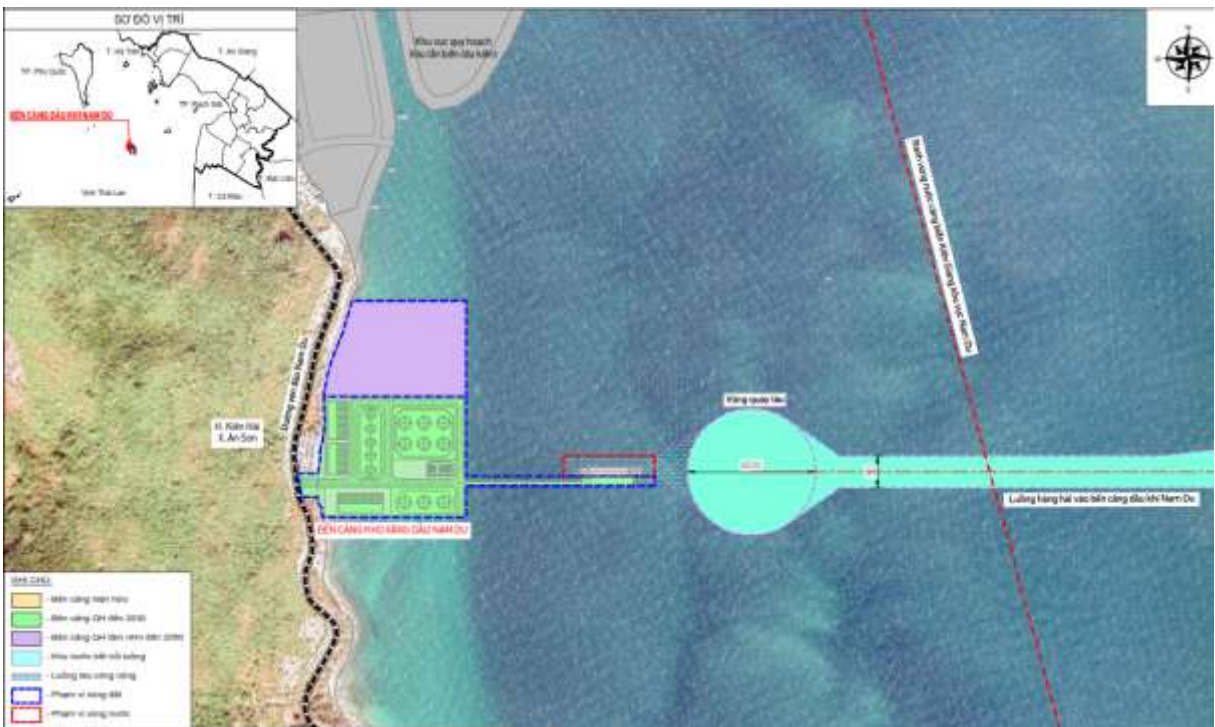


Nguồn: Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Kiên Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Hình 5-15: Định hướng phát triển khu bến Bãi Vòng

9) Bến cảng tại quần đảo Nam Du:

- Khu bến cảng tổng hợp tiềm năng phát triển có điều kiện phụ thuộc vào nhu cầu và năng lực của nhà đầu tư.
- Định hướng phát triển: gồm 01 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,3 - 0,4 triệu tấn, các tuyến vận tải từ bờ ra đảo Nam Du đáp ứng nhu cầu thông qua hành khách từ 0,59 - 0,63 triệu lượt khách. Các bến cảng tổng hợp tiềm năng phát triển có điều kiện phụ thuộc vào nhu cầu và năng lực của nhà đầu tư.

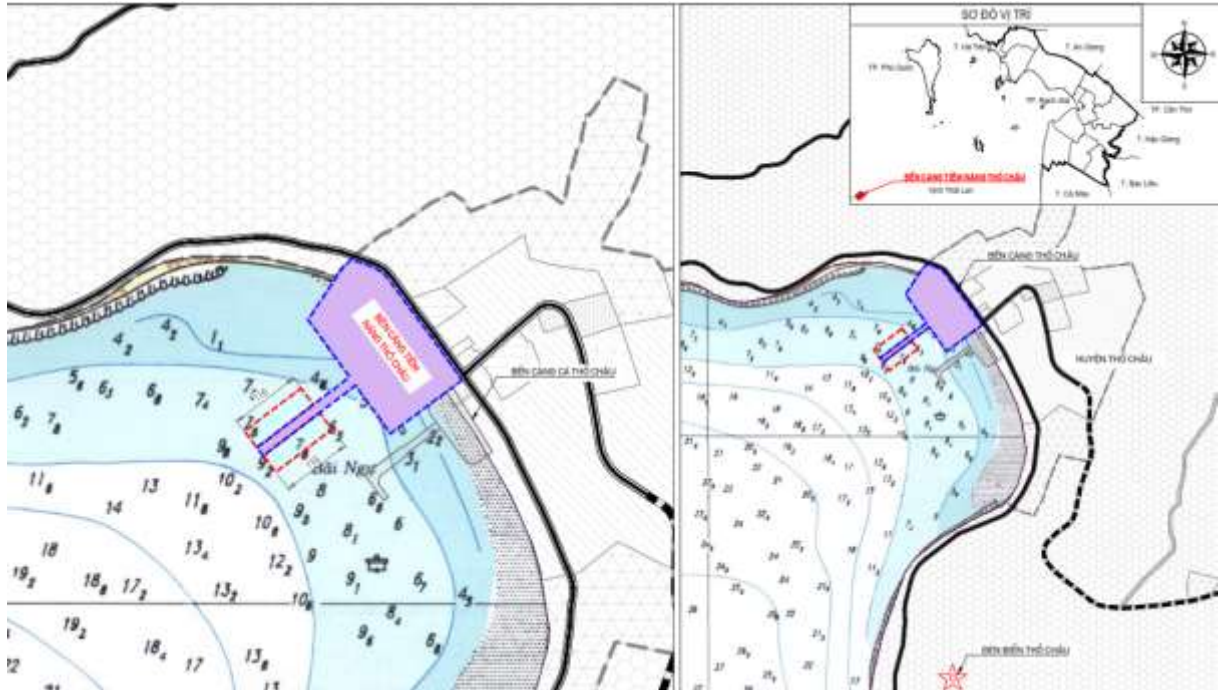


Nguồn: Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Kiên Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Hình 5-16: Định hướng phát triển khu bến Nam Du

10) Bến cảng Thổ Châu:

- Bến tiếp nhận hành khách, hàng hóa phục vụ du lịch và kinh tế - xã hội đảo Thổ Châu và các đảo lân cận.
- Định hướng phát triển chi tiết: phục vụ du lịch và kinh tế - xã hội đảo Thổ Châu và các đảo lân cận, đáp ứng nhu cầu thông qua hành khách từ 0,59 – 0,63 triệu lượt khách.



Nguồn: Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Kiên Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Hình 5-17: Định hướng phát triển khu bến cảng Thổ Châu

11) Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão:

Bố trí tại khu vực Mỹ Thới, Châu Phú, Rạch Giá, Hòn Chông, Kiên Lương, Bãi Nò, Phú Quốc, Nam Du, Thổ Châu và khu vực khác có đủ điều kiện

Bảng 5-2: Quy hoạch các cảng biển khu vực tỉnh An Giang

Stt	Tên cảng	Vị trí	Chức năng chính	Quy mô	Cỡ tàu tiếp nhận	Công suất đến 2030		Kết nối giao thông			
						Hàng hóa (tr. tấn/năm)	Hành khách (tr. lượt/năm)	Hiện trạng		Đề xuất	
								Đường bộ	Đường thủy	Đường bộ	Đường thủy
1	Mỹ Thới	Bờ trái luông Định An - Cần Thơ, phường Mỹ Thới	Phục vụ KT-XH tỉnh An Giang; bến tổng hợp, container	3 cầu cảng, tổng dài 386 m	Đến 10.000 tấn	2,65 – 2,80	-	QL91	Sông Hậu	Đề xuất tuyến đường quy mô 2-4 làn kết nối trực tiếp từ cảng ra đường tránh Long Xuyên, để tách lượng xe hàng kết nối cảng	Nạo vét sông Hậu để tàu 10.000T có thể lưu thông

Stt	Tên cảng	Vị trí	Chức năng chính	Quy mô	Cơ tàu tiếp nhận	Công suất đến 2030		Kết nối giao thông			
						Hàng hóa (tr. tấn/năm)	Hành khách (tr. lượt/năm)	Hiện trạng		Đề xuất	
								Đường bộ	Đường thủy	Đường bộ	Đường thủy
2	Bình Long	Bờ trái luồng Định An - Cần Thơ, xã Châu Phú	Phục vụ KT-XH tỉnh An Giang; bến tổng hợp, container	1 cầu cảng, dài 200 m	Đến 10.000 tấn	0,25 – 0,30	-	QL91	Sông Hậu	Đề xuất tuyến đường quy mô 2-4 làn kết nối trực tiếp từ cảng ra đường ĐT.941B (QH), để tách lượng xe hàng kết nối cảng	
3	Rạch Giá	Vùng nước cửa sông Kiên	Phục vụ KT-XH An Giang, đầu mối giao lưu Phú Quốc & đảo Tây Nam; bến tổng hợp, bến khách đa năng, phà biển	5 cầu cảng, tổng dài 254,0 m	Đến 3.000 tấn	0,2	1,91 – 2,00	ĐT.961B (Đường ven biển)	Tuyến hàng hải ven bờ và luồng hàng hải Rạch Giá	Đầu tư hoàn thiện và liên thông tuyến đường bộ ven biển	Nạo vét luồng hàng hải Rạch Giá với chiều dài 7,9km – Đón tàu 3.000T.
4	Hòn Chông	Vùng nước vịnh Hòn Chông	Phục vụ KT-XH An Giang; bến tổng hợp, hàng lỏng/khí, bến khách	- Cầu cảng số 1: 160 m - Cầu cảng số 2: 300 m	- Số 1: đến 15.000 tấn - Số 2: đến 10.000 tấn	0,3 – 0,7	0,84 – 0,89	ĐT961B (Đường bộ ven biển)	Tuyến hàng hải ven bờ và luồng hàng hải Hòn Chông	Xây dựng đường kết nối từ cảng đến ĐT.791 Nâng cấp ĐT.971 để đạt cấp III, 2-6 làn. Đầu tư hoàn chỉnh tuyến đường bộ ven biển.	Nạo vét luồng hàng hải Hòn Chông với chiều dài 16,95km – Đón tàu 15.000 T giảm tải.
5	Bình Trị - Kiên Lương	Ven biển khu vực xã Kiên Lương	Phục vụ KT-XH An Giang; bến tổng hợp, hàng rời, hàng lỏng/khí, bến khách	Tổng 3 cầu cảng, dài 416 m • Bình Trị: 2 cầu cảng, 256 m • Kho xăng dầu: 1 cầu cảng, 160 m	Đến 10.000 tấn (tất cả)	- Bình Trị: 0,9 - Kho xăng dầu: 0,3 – 0,4	0,64 – 0,68 (tuyến ra đảo)	QL80, ĐT971	Tuyến hàng hải ven bờ, kênh Lung Lớn 2	GĐ sau 2030, nâng cấp ĐT.971 để đạt cấp III, 2-6 làn	Nạo vét kênh Lung Lớn 2 để đảm bảo độ sâu luồng
6	Bãi Nò - Hà Tiên	Ven biển khu vực Bãi Nò, phường Hà Tiên	Phục vụ KT-XH An Giang, khu kinh tế cửa khẩu, du lịch tuyến bờ-ra đảo; bến tổng hợp, bến khách	Không nêu chi tiết chiều dài	Đến 3.000 tấn	-	0,983 6 – 1,05 (tuyến ra đảo)	Đường kết nối từ đất liền	Biển, hành lang vận tải ven biển	Đầu tư tuyến kết nối ĐT.792 cấp III, 4 làn xe	Nạo vét luồng hàng hải Hà Tiên với chiều dài 14,5km – Đón tàu 3.000 T
7	Phú Quốc (Bến cảng hành khách quốc tế Phú Quốc)	Khu vực đảo Phú Quốc	Phục vụ KT-XH đặc khu Phú Quốc; bến hành khách quốc tế kết hợp hàng tổng hợp	2 cầu cảng, tổng dài 681,5 m	- Tàu khách quốc tế: đến 225.000 GT - Tàu tổng hợp: đến 30.000 tấn	0,1	1,44 – 1,68	Đường đô thị	Biển	-	-

Stt	Tên cảng	Vị trí	Chức năng chính	Quy mô	Cỡ tàu tiếp nhận	Công suất đến 2030		Kết nối giao thông			
						Hàng hóa (tr. tấn/năm)	Hành khách (tr. lượt/năm)	Hiện trạng		Đề xuất	
								Đường bộ	Đường thủy	Đường bộ	Đường thủy
8	An Thới	Khu vực đảo Phú Quốc	Phục vụ KT-XH đặc khu Phú Quốc; bến tổng hợp, hàng lỏng/khí, bến khách, phà biển, du thuyền	2 cầu cảng dài 170 m	Tàu tổng hợp, lỏng/khí trọng tải đến 3.000 tấn, tàu khách đến 7.000 GT	0,1	1,08 – 1,17	ĐT973	Biển	Đường kết nối Cảng An Thới từ đến Nguyễn Văn Cừ (đường đô thị 6 làn)	Nạo vét luồng hàng hải An Thới với chiều dài 1 km – Đón tàu 3.000 T
	Bãi Vòng			9 cầu cảng dài 1.030 m	Đến 3.000 tấn	1,3-1,6	1,23	Đường nối cảng	Biển	Đường kết nối ĐT.795C	Nạo vét luồng hàng hải Bãi Vòng với chiều dài 6,5km – Đón tàu từ 3.000 – 7.000 Tấn giảm tải.
	Vịnh Đầm			2 cầu cảng dài 82 m	Đến 3.000 tấn	0,1	0,52 – 0,53	ĐT973	Biển	Đường kết nối ĐT.793	Nạo vét luồng hàng hải Vịnh Đầm với chiều dài 2,8km – Đón tàu từ 3.000 Tấn.
9	Quần đảo Nam Du	Quần đảo Nam Du	Phục vụ KT-XH và du lịch; có bến kho xăng dầu, tuyến hành khách ra đảo	1 cầu cảng (kho xăng dầu), dài 140 m	Đến 5.000 tấn (hàng lỏng/khí)	0,3 – 0,4	0,59 – 0,63	Kết nối nội bộ đảo	Biển	-	Tăng cường kết nối từ bờ ra đảo
10	Thổ Châu	Khu vực đảo Thổ Châu	Phục vụ du lịch & KT-XH đặc khu Thổ Châu và đảo lân cận; tuyến hành khách ra đảo	Không nêu chi tiết chiều dài	Đến 3.000 tấn	-	0,59 – 0,63	Kết nối nội bộ đảo	Biển	-	-

5.3.3. Phương án nâng cấp, phát triển cảng thủy nội địa, kết nối luồng tuyến phục vụ vận tải hàng hóa

Cập nhật theo Quyết định 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2022 về việc phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, định hướng đến năm 2050, gồm 24 tuyến vận tải thủy quốc gia. Hạn chế lớn nhất đối với phát triển đường thủy nội địa của tỉnh hiện nay là do tỉnh không cầu ngang sông trên các tuyến đường thủy không đảm bảo theo cấp kỹ thuật đã công bố. Do đó, cần phải nâng tỉnh không các cầu ngang sông đồng bộ với cấp đường thủy nội địa đã quy hoạch, đảm bảo giúp tàu, thuyền, ghe đi lại, chở hàng hóa,... của tỉnh đến các tỉnh lân cận và trong nội tỉnh được thuận tiện và đảm bảo an toàn giao thông. Quy hoạch đề tối thiểu đạt tiêu chuẩn cấp III nhằm phát huy lợi thế của tỉnh. Cụ thể như sau:

- Nhánh cù lao Tây, sông Tiền: Nâng từ cấp I lên cấp ĐB.

- Nhánh cù lao ông Hổ, sông Hậu: Hạ từ cấp ĐB xuống cấp II, tỉnh không cầu 7-9,5m.

- Kênh Tri Tôn-Hậu Giang đoạn kênh Tám Ngàn đến kênh Rạch Giá-Hà Tiên; Kênh Ba Thê; Kênh Rạch Sỏi Hậu Giang; Kênh Vành Đai - Rạch Giá Hà Tiên; kênh Thốt Nốt: nâng cấp đạt cấp III.

- Các tuyến khác giữ nguyên quy mô hiện hữu, chỉ tiến hành nạo vét thường xuyên để đảm bảo chuẩn tắc luồng.

Bảng 5-3: Tổng hợp quy hoạch các tuyến đường thủy quốc gia

Stt	Tên	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	
					Hiện trạng	Quy hoạch
1	Sông Tiền	Biên giới Campuchia	Ranh tỉnh Đồng Tháp			
	- Đoạn 1	Biên giới Campuchia	Phường Tân Châu	17,5	ĐB	ĐB
	- Đoạn 2	Quản Bèn	Ranh tỉnh Đồng Tháp	23,3	ĐB	ĐB
	- Nhánh cù lao Ma	Xã Chợ Vàm	Sông Vàm Nao	17,9	ĐB	ĐB
	- Nhánh cù lao Tây	Sông Vàm Nao	Quản Bèn	9,1	I	ĐB
2	Sông Hậu	Kênh Tân Châu	Rạch Gòi Lớn			
	- Đoạn 1	Kênh Tân Châu	Ngã ba xáng Vĩnh Tre	16,0	I	I
	- Đoạn 2	Ngã ba xáng Vĩnh Tre	Rạch Gòi Lớn	35,2	ĐB	ĐB
	- Nhánh cù lao ông Hồ	Xã An Châu	Xã Mỹ Hòa Hưng	10,8	ĐB	II
	- Nhánh Năng Gù-Thị Hòa	Xã Bình Mỹ	Xã An Châu	16,0	III	III
3	Sông Châu Đốc	Ngã ba Sông Hậu	Ngã ba kênh Vĩnh Tế	1,5	III	III
4	Sông Vàm Nao	Ngã ba Sông Tiền	Ngã ba Sông Hậu	6,5	ĐB	ĐB
5	Kênh Tân Châu	Ngã ba Sông Tiền	Ngã ba Sông Hậu	12,1	I	I
6	Kênh Tri Tôn-Hậu Giang	Sông Hậu (Cầu Vĩnh Tre)	Kênh Rạch Giá-Hà Tiên			
	- Đoạn 1	Sông Hậu	Kênh Tám Ngàn	26,3	III	III
	- Đoạn 2	Kênh Tám Ngàn	Kênh Rạch Giá-Hà Tiên	31,2	IV	III
7	Kênh Ba Thê	Sông Hậu (Vàm xáng Cây Dương)	Kênh Rạch Giá-Hà Tiên	58,8	IV	III
8	K.Mạc Cần Dung - Tám Ngàn	Ngã ba kênh Ba Thê	Ngã ba kênh Mạc Cần Dung	50,2	III	III
9	Kênh Rạch Giá - Long Xuyên	Sông Hậu	Kênh Ông Hiền Tà Niên	68,0	III	III
10	Rạch Ông Chưởng	Nhánh cù lao Tây, cù lao Ma - Sông Tiền	Nhánh cù lao ông Hồ - Sông Hậu	21,8	III	III
11	Kênh Lấp Vò-Sa Đéc	Rạch Cái Tàu Thượng	Sông Hậu	4,8	III	III
12	Kênh Rạch Sỏi Hậu Giang - Ông Hiền Tà Niên	Sông Hậu	Sông Cái Bé			
	- Đoạn 1	Sông Hậu	Ranh thành phố Cần Thơ	5,1	III (hạn chế)	III

Stt	Tên	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	
					Hiện trạng	Quy hoạch
	- Đoạn 2	Ranh thành phố Cần Thơ	Sông Cái Bé	35,3	III (hạn chế)	III
13	Kênh Vành Đai - Rạch Giá Hà Tiên	K.Rạch Sỏi-Hậu Giang	Đầm Hà Tiên (hạ lưu cầu Đông Hồ 100m)	88,8	III (hạn chế)	III
14	Kênh Ba Hòn	K.Rạch Giá-Hà Tiên	Cống Ba Hòn	5,0	III	III
15	Kênh rạch Xà No - Cái Nhứt	K.Xà No	Ngã 3 rạch Cái Tư	3,0	III	III
16	Rạch Cái Tư	Ngã 3 rạch Cái Nhứt	Ngã 3 sông Cái Lớn	12,5	III	III
17	Kênh Tắc Cây Trâm - Trèm Cạnh Đền (bao gồm rạch Ngã Ba Đình)	Ngã 3 sông Cái Lớn	Ranh tỉnh Cà Mau	35,5	III	III
18	Rạch Cái Tàu	Ngã 3 sông Cái Lớn	K.Tắc Cây Trâm - rạch ngã 3 Đình	15,2	III	III
19	Sông Cái Bé - rạch Khe Luông	Ngã 3 K.Thốt Nốt	Ngã 3 sông Cái Lớn			
-	Đoạn 1	Ngã 3 K.Thốt Nốt	Ngã 3 K.Tắc Cậu	46,7	III	III
-	Đoạn 2	Ngã 3 K.Tắc Cậu	Rạch Khe Luông	5,8	II	II
-	Đoạn 3	Ngã 3 sông Cái Bé	Ngã 3 sông Cái Lớn	1,5	II	II
20	Rạch Ô Môn - K.Thị Đới - K.Thốt Nốt	Ranh thành phố Cần Thơ	Ngã 3 sông Cái Bé			
-	Đoạn 1	Ranh thành phố Cần Thơ	Ngã 3 K.Thốt Nốt	22,7	III	III
-	Đoạn 2	Ngã 3 K.Thốt Nốt	Ngã 3 sông Cái Bé	4,8	III (hạn chế)	III
21	Kênh Tắc Cậu	Ngã 3 sông Cái Bé	Ngã 3 sông Cái Lớn	1,5	II	II
22	Sông Cái Lớn	Cửa Cái Lớn	Ngã 3 rạch Cái Tư - kênh Tắc Cây Trâm	56,0	II	II
23	Sông Ông Đốc - Trèm Trèm	Ranh tỉnh Cà Mau	K.Tân Bằng - Cán Gáo	5,0	III	III
24	Kênh Tân Bằng- Cán Gáo	Ngã 3 sông Cái Lớn	Ngã 3 sông Trèm Trèm (Cán Gáo)	40,0	III	III
Tổng				811,4		

Hệ thống các tuyến thủy nội địa do tỉnh quản lý với 97 tuyến, tổng chiều dài 1.628,5 km, được phân bố hợp lý trên 6 khu vực trọng điểm của tỉnh và đảo Phú Quốc. Quy hoạch tập trung vào việc nâng cấp chọn lọc một số tuyến huyết mạch có vai trò kết nối quan trọng, đồng thời duy trì và bảo đảm an toàn giao thông cho phần lớn mạng lưới bằng biện pháp nạo vét thường xuyên. Cụ thể:

Các tuyến đạt cấp III được ưu tiên cho những trục chính mang tính chiến lược như sông Bình Di, kênh Vĩnh Tế (đoạn Núi Sam – Vĩnh Gia), kênh Lung Lớn 2, kênh Cái Tre và kênh Ba Hòn, nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa khối lượng lớn và kết nối liên vùng.

Các tuyến đạt cấp IV tập trung vào những hành lang giao thông quan trọng trong khu vực Tây Sông Hậu, U Minh Thượng, Tứ Giác Long Xuyên và Phú Quốc (sông Dương Đông đạt cấp IV-ĐTND).

Phần lớn tuyến còn lại được nâng lên cấp V – mức phù hợp với nhu cầu vận tải nông thôn, thủy lợi kết hợp giao thông và khai thác kinh tế địa phương.

Bảng 5-4: Tổng hợp quy hoạch các tuyến đường thủy do tỉnh quản lý

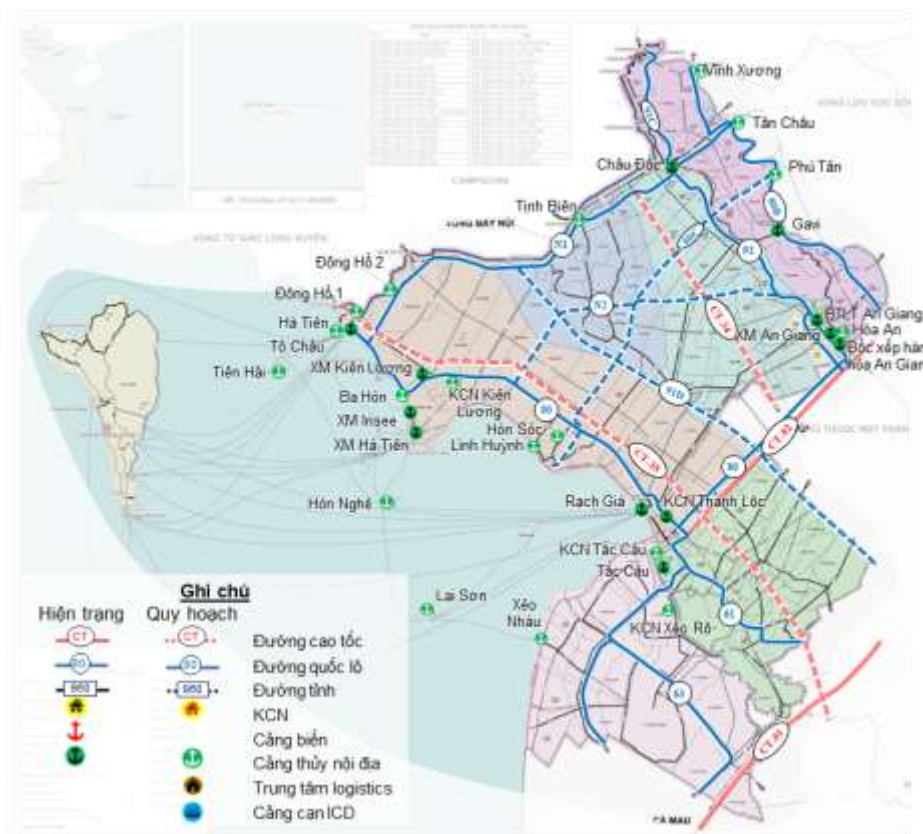
Stt	Khu vực	Số tuyến	Chiều dài (km)	Các tuyến được nâng cấp (cấp kỹ thuật)	Các tuyến còn lại
1	Lưu vực sông Tiền, sông Hậu	5	105,1	- Sông Bình Di: nâng cấp đạt cấp III	Giữ nguyên, chỉ nạo vét thường xuyên
2	Bảy Núi và một phần Tứ Giác Long Xuyên	18	456,1	- Kênh Vĩnh Tế (Bến đá Núi Sam đến xã Vĩnh Gia): cấp III - Kênh Đào, kênh Càn Thảo, kênh Núi Chóc Năng Gù, kênh Bốn Tổng, kênh Chắc Cà Dao, kênh Tân Huệ: cấp V	Giữ nguyên, chỉ nạo vét thường xuyên
3	U Minh Thượng	17	351,4	- Kênh Chông Mỹ, kênh Làng Thứ 7, kênh Ngây - Sân Gạch - Sáu Sanh: cấp IV - Kênh 2 Minh Thuận, kênh Xẻo Cạn, kênh KT1, kênh Thứ Tám, kênh Hăng: cấp V	Giữ nguyên, chỉ nạo vét thường xuyên
4	Tây Sông Hậu	31	424,5	- Kênh Ông Hiền-Tà Niên, kênh Tắc Ráng: cấp IV - Kênh Đòn Đông, sông Cái Bé, sông Cái Bé (nhánh), kênh 5: cấp IV - Kênh KH1, kênh KH17, rạch Cái Tư, kênh Lộ Mới, kênh Lộ Xe, kênh KH5, kênh KH6: cấp V	Giữ nguyên, chỉ nạo vét thường xuyên
5	Tứ Giác Long Xuyên	23	317,3	- Kênh Lung Lớn 2, kênh Cái Tre (đoạn từ kênh Rạch Giá-Hà Tiên đến kênh Lung Lớn 2), kênh Ba Hòn: cấp III - Sông Giang Thành, kênh T3, kênh Hà Giang: cấp IV - Kênh Vĩnh Tế, kênh Tur, kênh Tư Tỷ, kênh 11, kênh Nông Trường, kênh Vàng Răng: cấp V	Giữ nguyên, chỉ nạo vét thường xuyên
6	Phú Quốc	3	11,6	- Sông Dương Đông: nâng cấp đạt cấp IV-ĐTND	Giữ nguyên, chỉ nạo vét thường xuyên

Do những yếu tố về tình không cầu và độ sâu luồng tuyến, nhằm đảm bảo có thể tiếp nhận được tàu có trọng tải lớn, các cảng thủy nội địa cần phải bố trí trên các tuyến đường thủy cấp III trở lên (các tuyến thủy nội địa quốc gia) hoặc bố trí trên các khu vực

ven biển, mục đích nhằm hỗ trợ kết nối vận tải đường thủy từ trong đất liền với các tuyến vận tải ven biển và vận tải từ bờ ra đảo, đồng thời phục vụ nhu cầu phát triển của địa phương.

Hầu hết các cảng thủy nội địa hiện hữu và quy hoạch đều có cơ bản đã có hoặc đã quy hoạch các tuyến đường bộ kết nối trực tiếp tới cảng, đảm bảo khả năng kết nối đa phương thức trong quá trình vận tải hành hóa. Do đó, để đảm bảo khả năng tiếp cận phương thức, cần thiết phải tăng cường nạo vét các sông kênh kết nối cảng nhằm đảm bảo độ sâu luồng, đồng thời triển khai các tuyến đường bộ kết nối với khu vực cảng theo quy hoạch.

Đề xuất bổ sung hai cảng thủy nội địa mới là cảng Tịnh Biên trên kênh Vĩnh Tế và cảng Vĩnh Xương trên sông Hậu để tăng cường khả năng kết nối đa phương thức đến các khu kinh tế cửa khẩu, trung tâm logistics và khu công nghiệp được quy hoạch xây dựng tại các khu vực này.



Hình 5-18: Quy hoạch hệ thống cảng thủy nội địa An Giang

Bảng 5-5: Hệ thống cảng thủy nội địa trên địa bàn tỉnh

Stt	Tên cảng	Sông, kênh	Cỡ tàu tiếp nhận	Công suất (T/năm)	Kết nối giao thông			
					Hiện trạng		Đề xuất	
					Đường bộ	Đường thủy	Đường bộ	Đường thủy
1	Cảng Bình Long	Sông Tiền	1.000T - 5.000T	600	QL.91, Đường nối KCN	-	-	-

Stt	Tên cảng	Sông, kênh	Cỡ tàu tiếp nhận	Công suất (T/năm)	Kết nối giao thông			
					Hiện trạng		Đề xuất	
					Đường bộ	Đường thủy	Đường bộ	Đường thủy
2	Cảng Tác Cậu	Sông Cái Bé	1.000T - 2.000T	1.200.000	QL.63	Sông Cái Bé	Mở mới ĐT966D Xây dựng đường kết nối từ đường Ven biển vào cảng	Nạo vét Sông Cái Bé để đảm bảo độ sâu luồng
3	Cảng Thanh Lộc	Kênh Vành đai	1.000T	500	QL.80	Kênh Vành Đai	-	Nạo vét Kênh Vành Đai để đảm bảo độ sâu luồng
4	Cảng Bốc xếp hàng hóa An Giang	Sông Hậu	1.000T - 5.000T	500	QL.91	-	-	-
5	Cảng nhà máy xi măng An Giang	Sông Hậu	1.000T - 5.000T	500	QL.91	Sông Hậu	-	-
6	Cảng Công ty bê tông ly tâm An Giang	Sông Hậu	1.000T - 5.000T	500	QL.91	Sông Hậu	-	-
7	Cảng Gavi	Sông Vàm Nao	1.000T - 5.000T	500	QL.80B	Sông Hậu	Xây cầu Thuận Giang trên QL80B bắc qua sông Vàm Nao	-
8	Cảng nhà máy Xi măng Hà Tiên 2	Kênh Ba Hòn	1.000T	500	ĐT.971	Kênh Lung Lớn 2	Nâng cấp ĐT.971 để đạt cấp III, 2-6 làn	Nạo vét Kênh Lung Lớn 2 để đảm bảo độ sâu luồng
9	Cảng than nhà máy Xi măng Kiên Lương	Kênh Lung Lớn 2	1.000T	500	QL.80	kênh Ba Hòn	Mở rộng QL80 đạt đường cấp III, 2-4 làn	Nạo vét kênh Ba Hòn để đảm bảo độ sâu luồng
10	Cảng nhà máy xi măng Insee	Kênh Holcim - Lung Lớn II	1.000 - 2.000	1.000.000 - 1.500.000	ĐT.971	Kênh Holcim	Nâng cấp ĐT.971 để đạt cấp III, 2-6 làn	Nạo vét Kênh Holcim để đảm bảo độ sâu luồng
II	Cảng đầu tư mới							
1	Cảng Linh Huỳnh	Cửa biển	1.000T - 2.000T	500	ĐT.969B	Biển, Kênh Linh Huỳnh	Hoàn thành việc nâng cấp thành Đường hành lang ven biển	-
2	Cảng Xẻo Nhàu	Cửa biển	1.000T - 2.000T	500	ĐT.968, Đường ven biển	Biển, Kênh Xẻo Nhàu	Triển khai xây dựng đường ven biển	Nạo vét Kênh Xẻo Nhàu để đảm bảo độ sâu luồng
3	Cảng Hòn Lớn (Nam Du)		1.000T - 2.000T	200	Kết nối nội bộ đảo	Biển	-	-
4	Cảng Hòn Mốc		1.000T - 2.000T	100	Kết nối nội bộ đảo	Biển	-	-
5	Cảng Hòn Ngang		1.000T - 2.000T	100	Kết nối nội bộ đảo	Biển	-	-
6	Cảng Hòn Mấu		1.000T - 2.000T	100	Kết nối nội bộ đảo	Biển	-	-

Stt	Tên cảng	Sông, kênh	Cỡ tàu tiếp nhận	Công suất (T/năm)	Kết nối giao thông			
					Hiện trạng		Đề xuất	
					Đường bộ	Đường thủy	Đường bộ	Đường thủy
7	Cảng Hòn Tre		1.000T - 2.000T	100	Kết nối nội bộ đảo	Biển	-	-
8	Cảng Lại Sơn		1.000T - 2.000T	100	Kết nối nội bộ đảo	Biển	-	-
9	Cảng xã đảo Sơn Hải		1.000T - 2.000T	100	Kết nối nội bộ đảo	Biển	-	-
10	Cảng xã đảo Hòn Nghệ		1.000T - 2.000T	100	Kết nối nội bộ đảo	Biển	-	-
11	Cảng Ba Hòn	Cửa biển	1.000T - 2.000T	500	ĐT.971	Biển, Kênh Ba Hòn	Nâng cấp ĐT.971 để đạt cấp III, 2-6 lần	Nâng cấp kênh Ba Hòn lên cấp III
12	Cảng xã đảo Tiên Hải		1.000T - 2.000T	100	Kết nối nội bộ đảo	Biển	-	-
13	Cảng Đông Hồ	Sông Giang Thành	500T	100	QL.80	Sông Giang Thành	Nâng cấp, mở rộng QL80 đạt đường cấp III, 2-4 lần	Nâng cấp Sông Giang Thành lên cấp IV
14	Cảng Đông Hồ 2	Sông Giang Thành	1.000T	400		Sông Giang Thành	Triển khai xây dựng đường đô thị mới theo quy hoạch	Nâng cấp Sông Giang Thành lên cấp IV
15	Cảng Tô Châu	Cửa biển	1.000T - 2.000T	500	Đường đô thị quy hoạch	Biển	Triển khai xây dựng đường mới theo quy hoạch	-
16	Cảng tổng hợp Rạch Giá		500T	300	Đường đô thị quy hoạch	Kênh Ông Hiền-Tà Niên	Triển khai xây dựng đường mới theo quy hoạch	Nâng cấp Kênh Ông Hiền-Tà Niên lên cấp IV
17	Cảng Tân Châu	Sông Tiền	1.000T - 5.000T	1.000.000	QL.80B	Sông Hậu	-	-
18	Cảng Phú Tân	Sông Tiền	1.000T - 5.000T	500	QL.80B	Sông Hậu	-	-
19	Cảng Hòa An	Sông Hậu	1.000T - 5.000T	10.00.000		Sông Hậu	Xây dựng đường kết nối từ ĐT.946 đến cảng Xây dựng cầu Lấp Vò-Hòa An	-
20	Cảng tại KCN Thuận Yên	Kênh Rạch Giá Hà Tiên	500 T	500	QL.N1,ĐT. 972B	Kênh Rạch Giá-Hà Tiên	Nâng cấp QL.N1 và ĐT.972B để đạt cấp III, 2-4 lần	Nâng cấp Kênh Rạch Giá-Hà Tiên lên cấp III
21	Cảng tại KCN Tắc Cậu	Sông Cái Bé	500 T	500	QL.63	Sông Cái Bé	Mở mới ĐT966D Xây dựng đường kết nối từ đường Ven biển vào cảng	Nạo vét Sông Cái Bé để đảm bảo độ sâu luồng

Stt	Tên cảng	Sông, kênh	Cỡ tàu tiếp nhận	Công suất (T/năm)	Kết nối giao thông			
					Hiện trạng		Đề xuất	
					Đường bộ	Đường thủy	Đường bộ	Đường thủy
22	Cảng tại KCN Xẻo Rô	Sông Cái Lớn	500 T	1.000.000	QL.63	Sông Cái Lớn	-	Nạo vét Sông Cái Lớn để đảm bảo độ sâu luồng
23	Cảng tại KCN Kiên Lương II	Kênh Lung Lớn II	500 T	500	Đường tránh Kiên Lương	Kênh Cái Tre	Hoàn thiện thi công tuyến đường tránh Kiên Lương	Nâng cấp kênh Cái Tre lên cấp III
24	Cảng Nhà máy xi măng Hà Tiên		2.000T	5.000.000			-	-
25	Cảng Hòn Sóc – VLXD Kiên Giang	Kênh Hòn Sóc	500T	1.500.000	ĐT.969	Kênh Hòn Sóc	Nâng cấp ĐT.969 lên cấp III, 2-4 làn xe	Nạo vét Kênh Hòn Sóc để đảm bảo độ sâu luồng
26	Cảng An Biên	Sông Cái Lớn	500 T	500			-	-
27	Cảng KCN Bình Hòa	Sông Hậu	1.000 T-5.000 T	1.500.000	QL.91, Đường nối cảng	Sông Hậu	-	-
28	Cảng Tịnh Biên	Kênh Vĩnh Tế	500T	500	QL.N1, QL.91	Kênh Vĩnh Tế	-	-
29	Cảng Vĩnh Xương	Sông Hậu	500T	500	QL.80C	Sông Hậu	-	-

Đối với cảng hành khách, triển khai hai cảng sau:

+ Cảng hành khách Long Xuyên: Nằm trên sông Hậu, thuộc phường Long Xuyên. Quy hoạch xây mới, đảm bảo đón được tàu ≤ 120 ghé, công suất đạt 1,6 triệu HK/năm vào năm 2030.




+ Cảng hành khách Châu Đốc: Tiếp tục đầu tư nâng cấp, cải tạo đảm bảo khả năng tiếp nhận các phương tiện thủy có sức chở 120 hành khách, diện tích của cảng 3.634,6m², công suất đạt 1,6 triệu HK/năm vào năm 2030.

+ Cảng khác: xây mới, đảm bảo đón được tàu ≤ 120 ghé.

5.3.4. Phương án phát triển vận tải hành khách bằng đường sắt đô thị

Các loại hình VTHKCC khối lượng lớn được xem xét phát triển cho tỉnh An Giang bao gồm 3 hình thức MRT (tàu điện khối lượng lớn), LRT (tàu điện nhẹ) và Tramway (tàu điện mặt đất). Trong đó, các loại hình LRT và Tramway được khuyến khích đầu tư xây dựng. LRT có năng lực vận chuyển trung bình (10.000–20.000 hành khách/giờ/hướng), chi phí đầu tư và thi công thấp hơn MRT, có thể đi trên cao để tránh xung đột giao thông. Đây là giải pháp phù hợp để kết nối vùng đô thị mới và khu công nghiệp như Rạch Giá, Kiên Lương, Hà Tiên, Long Xuyên, Châu Đốc góp phần hình thành trục giao thông công cộng chính liên đô thị.

Bảng 5-6: Phân loại các loại hình VTHKCC khối lượng lớn

Tiêu chí	MRT	LRT	Xe điện mặt đất
Minh họa			
Năng lực vận chuyển	Cao – 30.000 đến 70.000 hành khách/giờ/hướng, phù hợp với các hành lang đô thị mật độ cao.	Trung bình – 10.000 đến 20.000 hành khách/giờ/hướng. Phù hợp với các đô thị trung bình hoặc hành lang hỗ trợ cho MRT.	Thấp đến trung bình – khoảng 3.000 đến 10.000 hành khách/giờ/hướng. Phù hợp với khu vực mật độ trung bình hoặc trung tâm lịch sử, du lịch
Giãn cách hoạt động	Ngắn, khoảng 3-5 phút vào giờ cao điểm, nhờ hệ thống thông tin tín hiệu hiện đại	Trung bình, khoảng 5-10 phút vào giờ cao điểm.	Lớn hơn, 10-15 phút, do thường chia sẻ không gian với các phương tiện khác.
Đi trên cao / mặt đất	Thường đi ngầm ở khu vực trung tâm, đi trên cao ở ngoại ô hoặc hành lang thông thoáng	Chủ yếu đi trên cao, một số đoạn có thể đi mặt đất, tách biệt với đường bộ.	Chủ yếu đi mặt đất, có thể chia sẻ đường với xe khác hoặc có làn ưu tiên.
Độ phức tạp thi công	Rất phức tạp, đặc biệt khi đi ngầm: ảnh hưởng lớn đến hạ tầng kỹ thuật, yêu cầu kỹ thuật cao, thời gian dài.	Vừa phải, thường sử dụng cầu cạn nhẹ, thời gian xây dựng ngắn hơn MRT.	Thấp, thi công nhanh, ít ảnh hưởng hạ tầng ngầm.
Chi phí đầu tư	Rất cao, khoảng 100-200 triệu USD/km (nếu đi ngầm), hoặc 70-120 triệu USD/km (nếu đi trên cao).	Trung bình, khoảng 30-70 triệu USD/km nếu đi trên cao; cao hơn nếu đi ngầm.	Thấp nhất, khoảng 10-25 triệu USD/km, tùy thuộc vào điều kiện hạ tầng.

Đề xuất phát triển các tuyến ĐSDT phục vụ kết nối các khu vực đô thị, khu công nghiệp và du lịch tại tỉnh An Giang đến năm 2030 và lộ trình đến năm 2050 như sau:

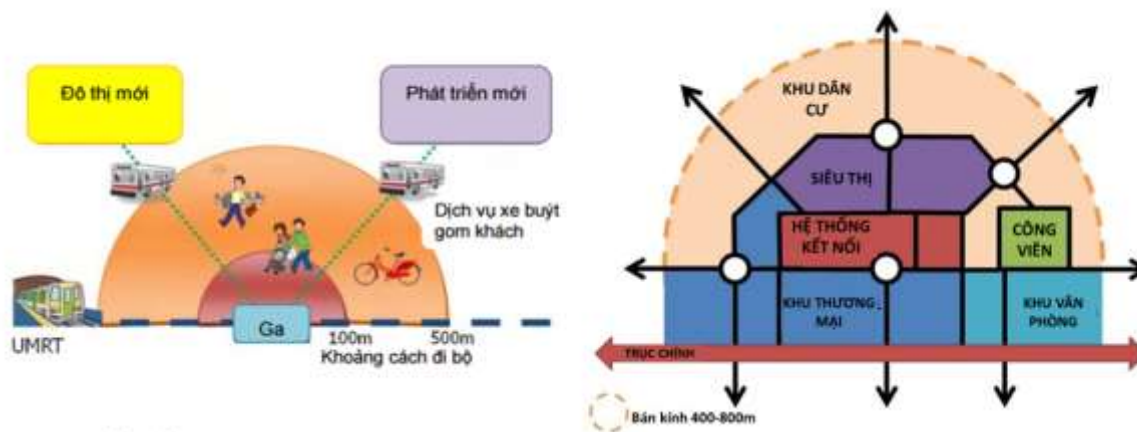
- **Tuyến đường sắt đô thị LRT Hà Tiên – Rạch Giá – Long Xuyên-Châu Đốc-Hà Tiên:** Sau năm 2030, đề xuất xây dựng tuyến đường sắt liên đô thị LRT kết nối Rạch Giá-Long Xuyên nhằm hình thành một trục VTCC khối lượng lớn, phục vụ phát triển đô thị, công nghiệp và du lịch dọc hành lang này. Giai đoạn đến năm 2050 tiếp tục hoàn chỉnh đoạn tuyến Hà Tiên-Rạch Giá.
- **Tuyến đường sắt liên đô thị Long Xuyên - Thốt Nốt (Cần Thơ):** nhằm kết nối các đô thị, công nghiệp dọc trục QL.91 và kết nối với tuyến đường sắt đô thị số 1 của Tp. Cần Thơ. Nghiên cứu hình thức triển khai sau 2030 để kết nối đồng bộ với mạng lưới ĐSDT của Cần Thơ.
- **Tuyến đường sắt đô thị Gành Dầu – Cửa Cạn - Dương Đông – Sân bay Phú Quốc – An Thới:** Nhằm phát triển hạ tầng giao thông xanh và đáp ứng nhu cầu di chuyển của người dân, du khách trên đảo kết nối các khu vực chính gồm Phía Nam đảo (gồm các khu đô thị, du lịch và resort tại Bãi Trường, Đường Bào, đô

thị An Thới, Mũi Tàu Rũ, Bãi Sao, Bãi Khem; phía Bắc đảo (gồm các khu vực Bãi Dài, Gành Dầu, Cửa Cạn, Bãi Thơm, Cửa Dương và đô thị Cửa Cạn) và khu vực trung tâm đảo (tập trung tại đô thị Dương Đông, Hàm Ninh và các vùng lân cận). Hiện nay, đang triển khai đoạn từ Cảng hàng không Phú Quốc – Trung tâm hội nghị APEC với tổng chiều dài khoảng 17,56 km, gồm 0,78 km trên cao, 14,81 km mặt đất, và 2 km ngầm. Đoạn tuyến có tổng cộng 6 nhà ga (1 nhà ga ngầm và 5 nhà ga trên mặt đất). Phương tiện sử dụng là tàu điện 3 toa, tốc độ thiết kế 70–100 km/h, công suất vận chuyển khoảng 4.500 khách/giờ, giai đoạn đến năm 2050 tiếp tục mở rộng và đầu tư các đoạn còn lại trên toàn tuyến.

Bảng 5-7: Quy hoạch các tuyến ĐSĐT tại tỉnh An Giang

STT	Tên tuyến	Chiều dài	Lộ trình	Chức năng
1	Hà Tiên - Rạch Giá - Long Xuyên-Châu Đốc-Hà Tiên	230km	Kết nối từ Hà Tiên dọc theo đường ven biển, QL.80 đến Rạch Giá và theo trục giao thông mới Rạch Giá - Long Xuyên kết nối tới Long Xuyên	Đường sắt liên đô thị LRT kết nối trung tâm các vùng đô thị, khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng biển phía Tây Bắc với khu vực Rạch Giá, sau đó tiếp tục kết nối đến Long Xuyên
2	Tuyến đường sắt liên đô thị Long Xuyên - Thốt Nốt (Cần Thơ):	30km	Kết nối từ phường Long Xuyên, đi dọc theo QL.91 kết nối đến Thốt Nốt để kết nối với tuyến số 1 của Thành phố Cần Thơ.	Đường sắt liên đô thị LRT kết nối các trung tâm đô thị, công nghiệp dọc QL.91 và kết nối liên tỉnh đến thành phố Cần Thơ
3	Gành Dầu – Cửa Cạn - Dương Đông – Sân bay Phú Quốc – An Thới	40km	Kết nối từ khu vực Gành Dầu, cầu Cửa Cạn đi Dương Đông và đi về phía Nam đến Sân bay Phú Quốc và An Thới. Hiện đang triển khai đoạn từ Cảng hàng không Phú Quốc – Trung tâm hội nghị APEC với tổng chiều dài khoảng 17,56 km	Xe điện mặt đất, LRT kết nối trung tâm Dương Đông, sân bay Phú Quốc và các khu du lịch ven biển phía Bắc và phía Nam

- Sử dụng đất hỗn hợp: Khuyến khích kết hợp các dịch vụ cho dân cư, dịch vụ thương mại, giải trí và dịch vụ công cộng gần các đầu mối GTCC, giảm thiểu tình trạng đô thị hóa tự phát và thúc đẩy sử dụng đất hiệu quả.
- Mật độ cao: Tối ưu hóa hiệu quả sử dụng đất bằng cách tối đa hóa không gian theo chiều dọc và chiều ngang, thúc đẩy phát triển mật độ cao và hiệu quả, đồng thời giảm tình trạng đô thị hóa tự phát.
- Tính bền vững: Cân bằng giữa phát triển hạ tầng giao thông, hạ tầng đô thị và các mục tiêu về môi trường, giảm phát thải carbon và đảm bảo khả năng tiếp cận công bằng cho tất cả mọi người dân.



Hình 5-20: Mô hình phát triển đô thị theo định hướng GTCC quanh các nhà ga đường sắt

Bảng 5-8: các nguyên tắc phát triển mô hình TOD quanh các nhà ga đường sắt

STT	Nguyên tắc	Các quy định
1	Định hướng GTCC, khuyến khích đi bộ và sử dụng xe đạp	<ul style="list-style-type: none"> • Khuyến khích sử dụng GTCC, thiết kế đô thị thân thiện với giao thông phi cơ giới và người đi bộ (có làn đường riêng, ưu tiên theo khu vực, theo giờ), đảm bảo an toàn, thoải mái, đầy đủ tiện ích, dễ tiếp cận cho tất cả mọi người. • Kiểm soát đỗ xe (hạn chế theo khu vực, theo giờ, hạn chế số ô tô) và hạn chế lưu thông xe cá nhân (theo tuyến, theo giờ, theo loại xe)
2	Sử dụng đất hỗn hợp, mật độ cao	<ul style="list-style-type: none"> • Phân bổ đất cho mục đích hỗn hợp bao gồm cả nhà ở xã hội (theo mật bằng, theo chiều đứng), đáp ứng đầy đủ nhu cầu đi lại hàng ngày của người dân, giảm thiểu số chuyến đi và chiều dài chuyến đi. • Kiểm soát mật độ và chiều cao công trình, tăng cường phát triển mật độ cao, hạn chế phân tán nhằm tối ưu hóa năng lực của hệ thống GTCC.
3	Xã hội đáng sống, có bản sắc và khả năng thích ứng	<ul style="list-style-type: none"> • Xác định các cảnh quan và di tích lịch sử, văn hóa quan trọng của khu dân cư cần được bảo tồn theo quy định riêng trong các quy định quản lý kiến trúc, quy hoạch xây dựng, quy hoạch chi tiết đô thị. • Tập trung thiết kế kiến trúc thân thiện với con người ở tầng trệt và các tầng thấp của các tòa nhà. • Đặt ra các yêu cầu về cảnh quan để nâng cao trải nghiệm cho người đi bộ, hỗ trợ nhận diện nhà ga, và hỗ trợ cho các công trình kiến trúc kế cận.

STT	Nguyên tắc	Các quy định
		<ul style="list-style-type: none"> Nâng cao khả năng chống chịu cho đô thị bằng cách tích hợp thiết kế thích ứng với khí hậu, các biện pháp phòng chống lũ lụt và cơ sở hạ tầng bền vững vào các quy định quy hoạch TOD
4	Phát triển thông minh, xanh và hiệu quả	<ul style="list-style-type: none"> Hướng dẫn về hướng tòa nhà hợp lý, tối ưu hóa không gian đô thị bao gồm hạ tầng đỗ xe. Nguyên tắc tổ chức đất đai và các quy định, chính sách khuyến khích chuyển đổi để giảm sự mở rộng đô thị và bảo vệ môi trường sống tự nhiên. Tích hợp hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật và xã hội tạo nền tảng cho phát triển bền vững. Kết hợp các biện pháp chống chịu khí hậu và carbon thấp để thúc đẩy tính bền vững và an toàn lâu dài. Thúc đẩy các tiêu chuẩn công trình xanh để nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng và giảm lượng khí thải carbon
5	Thúc đẩy hoạt động thương mại, đổi mới sáng tạo, bảo vệ môi trường	<ul style="list-style-type: none"> Thiết kế đô thị cần thúc đẩy thương mại bên cạnh chức năng giao thông, cung cấp ưu đãi, khuyến khích đổi mới sáng tạo mà không ảnh hưởng đến môi trường sống. Thiết kế đô thị sẽ giảm thiểu tác động môi trường, tác động và tìm cách nâng cao thiên nhiên và đa dạng sinh học

5.3.5. Phương án nâng cấp, phát triển cảng hàng không và sân bay

Các cảng hàng không tại An Giang đều được quy hoạch mở rộng nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng cao, đặc biệt là du lịch. Theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, cả hai cảng hàng không của An Giang là Phú Quốc và Rạch Giá đều được đề xuất nâng cấp với các quy mô như sau:

Cảng hàng không Phú Quốc

Quy hoạch đến năm 2030 đạt tiêu chuẩn cấp 4E, xây dựng thêm 1 nhà ga để nâng tổng công suất lên 10 triệu hành khách/năm, mở rộng sân đỗ đảm bảo nhu cầu khai thác và làm vị trí đỗ tàu bay qua đêm cho các hãng hàng không, xây dựng sân đỗ ô tô, các công trình phụ trợ đồng bộ với nhà ga hành khách.

Giai đoạn đến năm 2050, xây dựng thêm nhà ga để nâng tổng công suất lên 18 triệu hành khách/năm, xây dựng sân đỗ đảm bảo nhu cầu khai thác và làm vị trí đỗ tàu bay qua đêm cho các hãng hàng không, xây dựng sân đỗ ô tô, các công trình phụ trợ đồng bộ với nhà ga hành khách.

Cảng hàng không Rạch Giá

Giai đoạn đến năm 2030 đạt tiêu chuẩn cấp 4C, xây dựng đường cất hạ cánh mới, đường cất hạ cánh hiện hữu làm đường lăn song song, mở rộng sân đỗ đảm bảo nhu cầu khai thác và làm vị trí đỗ tàu bay qua đêm cho các hãng hàng không và mở rộng nhà ga đảm bảo tổng công suất lên 0,5 triệu hành khách/năm.

Giai đoạn đến năm 2050, Cảng hàng không Rạch Giá hiện hữu sẽ giữ vai trò trung tâm huấn luyện lái và các dịch vụ khác, đồng thời xây dựng vị trí cảng hàng không mới

tại khu vực lân biên An Biên với quy mô cấp 4C, xây dựng nhà ga đảm bảo tổng công suất 1 triệu hành khách/năm.

Các cảng hàng không sẽ được nâng cấp sớm hơn so với quy hoạch để phục vụ Tuần lễ cao cấp APEC 2027 tại Phú Quốc. Trong khuôn khổ các công trình đầu tư phục vụ Tuần lễ cao cấp APEC 2027 tại Phú Quốc, nhằm đáp ứng nhu cầu của các đoàn tham dự hội nghị, các cảng hàng không của An Giang đều được đề xuất đầu tư mở rộng. Theo đó, Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc sẽ mở rộng lên thành khoảng 1.050 ha, kéo dài đường cất hạ cánh hiện hữu lên 3,5km, xây dựng mới đường cất hạ cánh số 2 dài 3,3km, xây dựng mới nhà ga T2 là nhà ga quốc tế với công suất lên đến 20 triệu khách và nhà ga VIP cùng các công trình phụ trợ. Đối với cảng hàng không Rạch Giá, sẽ tiến hành nâng cấp, mở rộng với quy mô khoảng 200 ha, kéo dài đường băng khoảng 2,4km và xây mới nhà ga, nhằm tiếp nhận máy bay cỡ lớn.

Với quy mô mở rộng như đề xuất, các cảng hàng không của An Giang hoàn toàn có thể đáp ứng tốt được nhu cầu dự báo. Theo dự báo trong báo cáo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, nhu cầu vận tải hành khách đến năm 2030 và 2050 của CHK Phú Quốc là 9,4 triệu HK/năm và 18,2 triệu HK/năm, của CHK Rạch Giá tương ứng là 0,1 triệu HK/năm và 0,3 triệu HK/năm. Về hàng hóa, sản lượng dự báo tại CHK Phú Quốc vào năm 2030 và 2050 là 21.800 tấn/năm và 32.000 tấn/năm, và tại CHK Rạch giá lần lượt là khoảng 115 tấn/năm và 300 tấn/năm. Như vậy, với việc được đầu tư nâng cấp, mở rộng nhằm phục vụ cho Tuần lễ cao cấp APEC 2027, cả hai cảng hàng không là Phú Quốc và Rạch Giá đều sẽ đạt quy mô theo quy hoạch cho giai đoạn sau năm 2030 và do đó, hoàn toàn đáp ứng được nhu cầu dự báo.

Bảng 5-9: Quy mô của các cảng hàng không theo quy hoạch

Stt	Tên CHK	Giai đoạn	Đường cất hạ cánh			Hành khách		Hàng hóa	
			Số lượng	Chiều dài (m)	Chiều rộng (m)	Sản lượng (triệu HK/năm)	Công suất (triệu HK/năm)	Sản lượng (tấn/năm)	Công suất (tấn/năm)
1	CHK Phú Quốc	Hiện trạng	1	3000	45	4,14 ⁽¹⁾	4	5.457	5.000
		2025-2030	2	3.300	45	9,4	10	21.800	25.000
		2030-2050	2	3.300	45	18,2	18	32.000	50.000
2	CHK Rạch Giá	Hiện trạng	1	1.500	30	0,03 ⁽²⁾	0,25	46	1.000
		2025-2030	1	1.900	30	0,1	0,5	115	1.000
		2030-2050	1	2.400	45	0,3	1	300	1.000

Nguồn: Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Ghi chú: (1) Số liệu năm 2024, (2) Số liệu năm 2019



Nguồn: Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Hình 5-21: Mặt bằng quy hoạch cảng hàng không Rạch Giá



Nguồn: Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

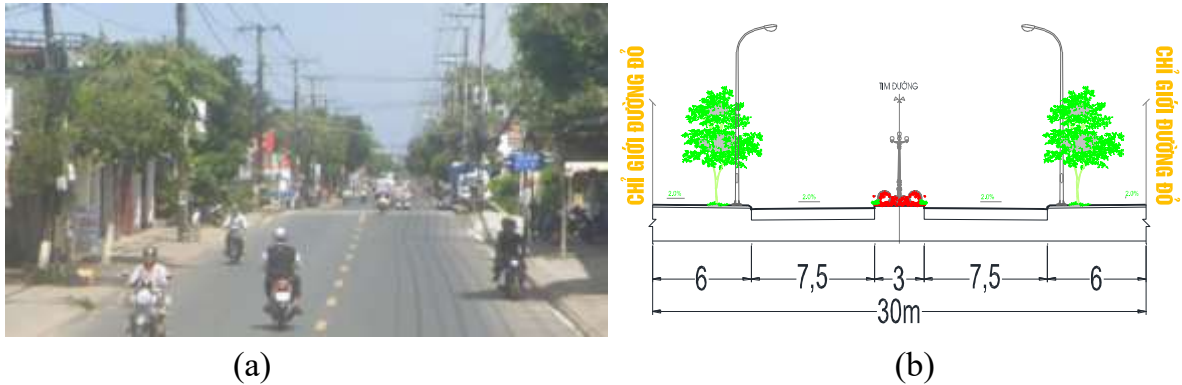
Hình 5-22: Mặt bằng quy hoạch cảng hàng không Phú Quốc

Về kết nối giao thông, hiện tại cả hai cảng hàng không đều kết nối với các tuyến đường chính, là đường Cách Mạng Tháng Tám đối với CHK Rạch Giá và Xa lộ Phú Quốc đối với CHK Phú Quốc. Lưu lượng giao thông hiện tại trên các tuyến đường này hiện nay ở mức trung bình thấp, cơ bản vẫn đáp ứng được nhu cầu kết nối.

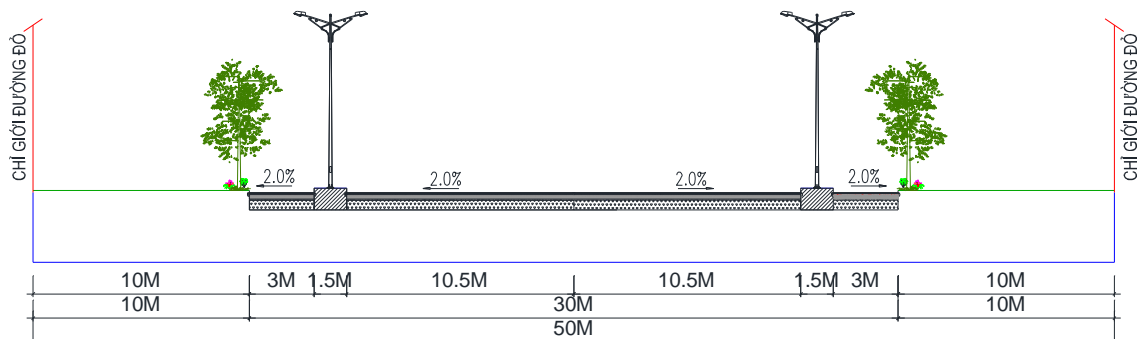
- Đối với CHK Phú Quốc, hiện nay dự án Tàu điện đô thị giai đoạn 1 (Cảng Hàng không quốc tế Phú Quốc - Trung tâm Hội nghị và Triển lãm APEC) đang được

triển khai. Sau khi tuyến này được đưa vào khai thác, sẽ tăng cường khả năng kết nối và vận tải hành khách đối với CHK này.

- Đối với CHK Rạch Giá, dù nhu cầu giao thông hiện ở mức trung bình, nhưng CHK này hiện đang được đề xuất nâng cấp lên tiêu chuẩn cảng hàng không cấp 4C, đạt cấp quân sự là cấp II (và trong tương lai có thể phát triển lên cấp 4E). Kéo dài đường cất hạ cánh lên khoảng 2.400 m, mở rộng sân đỗ, tiếp nhận A320/A321. Nâng công suất nhà ga đạt 1 triệu khách/năm. Do đó, để phát triển đồng bộ và đảm bảo kết nối, đề xuất mở rộng đường Cách Mạng Tháng Tám đoạn từ giao với QL.61 đến giao với đường tránh Rạch Giá lên thành 4 làn theo đúng quy hoạch.



Hình 5-23: Hiện trạng (a) và Quy hoạch (b) trục kết nối CHK Rạch Giá



Hình 5-24: Mặt cắt quy hoạch đường kết nối CHK Phú Quốc

Cảng hàng không Thổ Chu

Ngoài việc nâng cấp hai cảng hàng không hiện hữu, nhằm tăng cường khả năng kết nối, thúc đẩy phát triển kinh tế, du lịch đồng thời bảo đảm quốc phòng - an ninh, cảng hàng không Thổ Chu đã được đề xuất xây dựng tại vị trí tại đặc khu Thổ Châu. Giai đoạn trước 2030, là cảng lưỡng dụng đạt tiêu chuẩn cấp 4C, với diện tích 232ha, đường băng dài 2.400m, có khả năng phục vụ các loại máy bay như A320, A321, công suất 1,0 triệu hành khách/năm. Định hướng nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp 4E trong giai đoạn đến 2050.

Sân bay chuyên dụng Hà Tiên

Sân bay chuyên dụng Hà Tiên được quy hoạch là sân bay chuyên dùng nội địa cấp 4C, sân bay quân sự cấp I, theo tiêu chuẩn quốc gia TCVN 12575:2019, đạt theo mã chuẩn của Tổ chức hàng không quốc tế - ICAO. Vị trí tại khu lấn biển Hà Tiên. Chức năng phục vụ công tác du lịch, vận tải, nông nghiệp (phun thuốc trừ sâu trong nông nghiệp, quan sát lâm nghiệp trong việc trồng rừng), y tế - cứu hộ và các lĩnh vực khác (nghiên cứu đo đạc bản đồ, thông tin địa lý).

Bên cạnh đó, nhằm phục vụ công tác du lịch, vận tải, nông nghiệp (phun thuốc trừ sâu trong nông nghiệp, quan sát lâm nghiệp trong việc trồng rừng), y tế - cứu hộ và các lĩnh vực khác (nghiên cứu đo đạc bản đồ, thông tin địa lý). Đề xuất bố trí một số sân bay thủy phi cơ tại các vị trí sau:

+ Rạch Giá: vị trí tại khu lấn biển Tây Bắc Rạch Giá

+ Phú Quốc: vị trí tại khu vực cầu cảng Phú Quốc tại Dương Đông, khu vực Bãi Vòng, An Thới và Gành Dầu.

+ Kiên Lương: vị trí tại khu vực Hòn Chông

+ An Biên: vị trí tại khu vực xã Tây Yên

+ Các vị trí khác: tại vùng nước xung quanh các đặc khu Thổ Châu, đặc khu Kiên Hải hoặc khu vực ven biển đất liền, tại các cửa sông lớn và các đô thị ven sông ... khi có nhu cầu.

5.4. Giải pháp phát triển hạ tầng logistics

5.4.1. Phương án phát triển mạng lưới trung tâm logistics

Căn cứ Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 09/10/2025 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025–2035, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó xác định thành phố Cần Thơ là trung tâm dịch vụ logistics quốc tế của vùng Đồng bằng sông Cửu Long, mạng lưới trung tâm logistics trên địa bàn tỉnh An Giang được định hướng phát triển theo mô hình bổ trợ, vệ tinh và chia sẻ chức năng với trung tâm logistics vùng. Theo định hướng này, hệ thống logistics của tỉnh không phát triển theo mô hình tập trung đơn cực, mà được tổ chức thành mạng lưới đa trung tâm, đa chức năng, phát huy lợi thế riêng của tỉnh về vị trí cửa khẩu biên giới, sản xuất nông nghiệp quy mô lớn và hệ thống cảng biển – cảng thủy nội địa, đồng thời bảo đảm liên kết chặt chẽ với các hành lang logistics liên vùng và quốc tế.

Theo đó, các trung tâm logistics của tỉnh An Giang không cạnh tranh trực tiếp với trung tâm logistics quốc tế Cần Thơ mà tập trung đảm nhận vai trò tập kết, trung chuyển, phân phối và cung cấp các dịch vụ logistics phục vụ sản xuất, xuất nhập khẩu và tiêu dùng nội vùng; đồng thời là các điểm gom hàng, kết nối hàng hóa của tỉnh với trung tâm logistics vùng, các cảng biển, cửa khẩu quốc tế và các đầu mối giao thông quan trọng thông qua hệ thống vận tải đường bộ, đường thủy nội địa và đường biển. Mô hình này cho phép tối ưu hóa chuỗi cung ứng, giảm chi phí logistics, hạn chế đầu tư dàn trải và nâng cao hiệu quả khai thác hạ tầng.

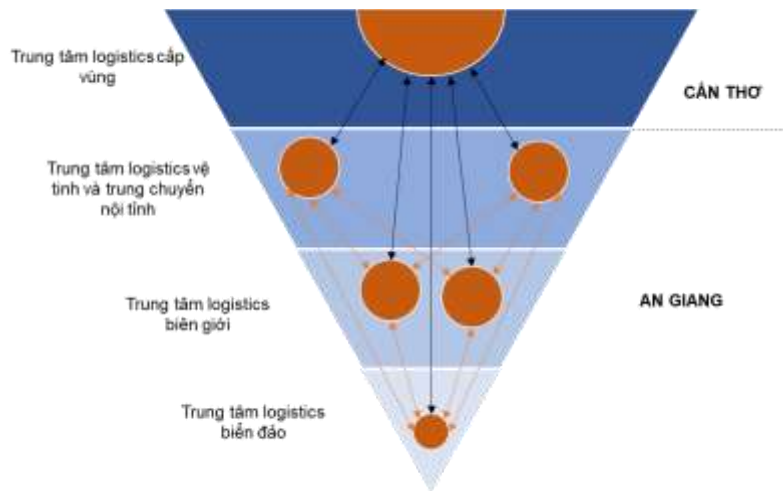
Trên cơ sở phân tích đặc điểm không gian phát triển, luồng hàng hóa chủ đạo và các trục giao thông động lực của tỉnh, mạng lưới trung tâm logistics An Giang được phân thành các nhóm chức năng chính như sau:

- **Trung tâm logistics vệ tinh và trung chuyển nội tỉnh** giữ vai trò nòng cốt của hệ thống logistics tỉnh, là các đầu mối tập kết, sơ chế, bảo quản và trung chuyển hàng hóa nông sản, thủy sản và hàng container của tỉnh, đồng thời kết nối trực tiếp với trung tâm logistics quốc tế Cần Thơ và các cảng biển lớn phục vụ xuất khẩu. Tiêu biểu là Trung tâm logistics tổng hợp Mỹ Thới, bố trí tại khu vực bến cảng Mỹ Thới, gắn với trục động lực trung tâm vùng và hệ thống giao thông thủy trên sông Hậu. Trung tâm này được định hướng phát triển đạt tiêu chuẩn hạng II, quy mô khoảng 20 ha. Tuy nhiên, giai đoạn đầu, đầu tư với quy mô khoảng 5ha, đóng vai trò cửa ngõ logistics đường thủy – đường bộ của tỉnh. Bên cạnh đó, Trung tâm logistics Tác Cậu, Bình Hòa, Vĩnh Thông, Chợ Vàm và An Minh được định hướng là trung tâm logistics tổng hợp cấp tỉnh, phục vụ các khu công nghiệp, vùng sản xuất và hệ thống cảng bến của tỉnh.

- **Trung tâm logistics khu vực cửa khẩu**, được tổ chức nhằm phát huy vai trò của An Giang là tỉnh biên giới, cửa ngõ giao thương giữa vùng Đồng bằng sông Cửu Long với Campuchia và các nước tiểu vùng sông Mekong mở rộng. Các trung tâm này đảm nhận chức năng trung chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu, kho bãi, kho ngoại quan, kiểm hóa và các dịch vụ logistics biên mậu, gắn với hoạt động của các khu kinh tế cửa khẩu. Nhóm này gồm 04 trung tâm là trung tâm logistics cửa khẩu quốc tế Hà Tiên, quốc tế Tịnh Biên, Khánh Bình và Vĩnh Xương.

- **Trung tâm logistics khu vực biển đảo**, phục vụ nhu cầu tập kết, phân phối hàng hóa và logistics hậu cần cho phát triển kinh tế – xã hội, du lịch và đời sống dân cư tại khu vực đảo, đặc khu Phú Quốc và đặc khu Thổ Châu.

Riêng trung tâm logistics Phú Quốc, theo Đồ án quy hoạch tỉnh hiện nay, được đặt tại khu vực cảng biển Mũi Đất Đỏ. Tuy nhiên, khu vực này đang được ưu tiên phát triển các công trình trọng điểm phục vụ Hội nghị Cấp cao APEC 2027, bao gồm trung tâm hội nghị, triển lãm, đại lộ APEC, các tổ hợp thương mại - dịch vụ cao cấp, khách sạn và không gian công cộng ven biển, nên việc bố trí logistics tại đây sẽ hạn chế khả năng đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa nhanh xung đột không gian và ưu tiên cho các chức năng du lịch - hội nghị. Mặt khác, Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc đang được mở rộng mạnh mẽ nhằm phục vụ APEC. Việc nâng cấp bao gồm nhà ga T2, đường băng thứ hai, sân đỗ mở rộng và các hạng mục hiện đại hóa sẽ tạo nền tảng cơ sở cho phát triển logistics hàng không, đặc biệt là hàng hóa nhanh, chuỗi lạnh cho thủy sản - nông sản cao cấp, hàng tiêu dùng du lịch và xuất nhập khẩu giá trị cao. Do đó, cần xem xét chuyển (hoặc bổ sung chức năng chính) trung tâm logistics Phú Quốc về khu vực liền kề sân bay Phú Quốc. Mô hình này tận dụng hàng không để hình thành logistics nhanh, tích hợp kho lạnh, dịch vụ giá trị gia tăng, kết nối đa phương thức với cảng biển nội đảo.



Hình 5-25: Minh họa mô hình và phạm vi phục vụ của các nhóm trung tâm logistics tại An Giang

Trên cơ sở phân nhóm nêu trên, các trung tâm logistics trên địa bàn tỉnh An Giang được đề xuất cụ thể như sau:

1) **Trung tâm logistics Mỹ Thới** được bố trí tại khu vực bến cảng Mỹ Thới, khu vực Long Xuyên, gắn với trục động lực trung tâm vùng và hệ thống giao thông thủy trên sông Hậu. Trung tâm đóng vai trò tập kết, trung chuyển hàng hóa nông sản, thủy sản và hàng hóa container của tỉnh, kết nối trực tiếp với mạng logistics vùng. Trung tâm được định hướng phát triển đạt tiêu chuẩn hạng II, đề xuất mở rộng quy mô lên thành 5ha so với quy mô 0,5 ha như tại quy hoạch tỉnh để phát huy hết vai trò tập kết và trung chuyển hàng hóa tại khu vực này. Dự kiến đầu tư giai đoạn trước năm 2030.

2) **Trung tâm logistics Tắc Cậu** (Bình An) được bố trí tại khu vực khu công nghiệp Tắc Cậu, gắn liền với trục ven biển và các tuyến quốc lộ, cao tốc kết nối Rạch Giá – Hà Tiên – Cần Thơ. Trung tâm đóng vai trò logistics hỗ trợ phát triển hàng tiểu thủ công nghiệp, nông thủy hải sản và công nghiệp hỗ trợ, phục vụ các khu công nghiệp, vùng sản xuất và hệ thống cảng biển và cảng thủy nội địa khu vực. Trung tâm được định hướng đầu tư sau năm 2030 với quy mô khoảng 23,3 ha.

3) **Trung tâm logistics Bình Hòa** tại Khu công nghiệp Bình Hòa, gắn với động lực trung tâm vùng. Trung tâm đóng vai trò logistics hỗ trợ phát triển sản phẩm tiểu thủ công nghiệp, nông thủy sản của khu công nghiệp và vùng lân cận để xuất khẩu hoặc trung chuyển đến các cảng quốc tế lớn hơn. Trung tâm được định hướng đầu tư sau năm 2030 với quy mô khoảng 0,5ha.

4) **Trung tâm logistics An Minh** nằm trên trục hỗ trợ kết nối Cà Mau, bố trí kết hợp với khu vực kho hàng và bến bãi, đóng vai trò tập kết và phân phối hàng hóa, trong khu vực, trong đó, tập trung vào các mặt hàng nông sản như lúa gạo. Quy mô dự kiến 0,4ha.

5) **Trung tâm logistics Vĩnh Thông** nằm trên trục ven biển và trục kết nối đô thị, được bố trí ở khu vực phường Vĩnh Thông, đóng vai trò tập kết và phân phối hàng hóa cho khu vực phía bắc của đô thị Rạch Giá. Dự kiến có quy mô khoảng 200ha và được đầu tư sau năm 2030.

6) **Trung tâm logistics Chợ Vàm** nằm ở xã Chợ Vàm đóng vai trò tập kết và phân phối hàng hóa, trong khu vực, dự kiến có quy mô khoảng 1,8ha và được đầu tư sau 2030

7) **Trung tâm logistics Hòa An** nằm ở xã Hội An đóng vai trò tập kết và phân phối hàng hóa, trong khu vực, dự kiến được đầu tư sau 2030 với quy

8) **Trung tâm logistics cửa khẩu quốc tế Hà Tiên** được bố trí tại Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Hà Tiên, gắn với trục động lực ven biển và hành lang biên giới, có vai trò là đầu mối logistics phục vụ xuất nhập khẩu, trung chuyển hàng hóa qua cửa khẩu và kết nối với hệ thống cảng biển khu vực Hà Tiên – Kiên Lương. Trung tâm được định hướng với quy mô tối thiểu 5ha, đầu tư giai đoạn trước năm 2030.

9) **Trung tâm logistics cửa khẩu quốc tế Tịnh Biên** được bố trí tại Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Tịnh Biên, gắn với trục biên giới và cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng, đóng vai trò trung tâm logistics biên mậu quan trọng của tỉnh. Trung tâm được định hướng với quy mô khoảng 5ha, đầu tư giai đoạn trước năm 2030.

10) **Trung tâm logistics cửa khẩu quốc tế Khánh Bình** được bố trí tại Khu vực cửa khẩu Khánh Bình, gắn với trục biên giới, đóng vai trò trung tâm logistics biên mậu với quy mô khoảng 5ha, đầu tư giai đoạn sau năm 2030.

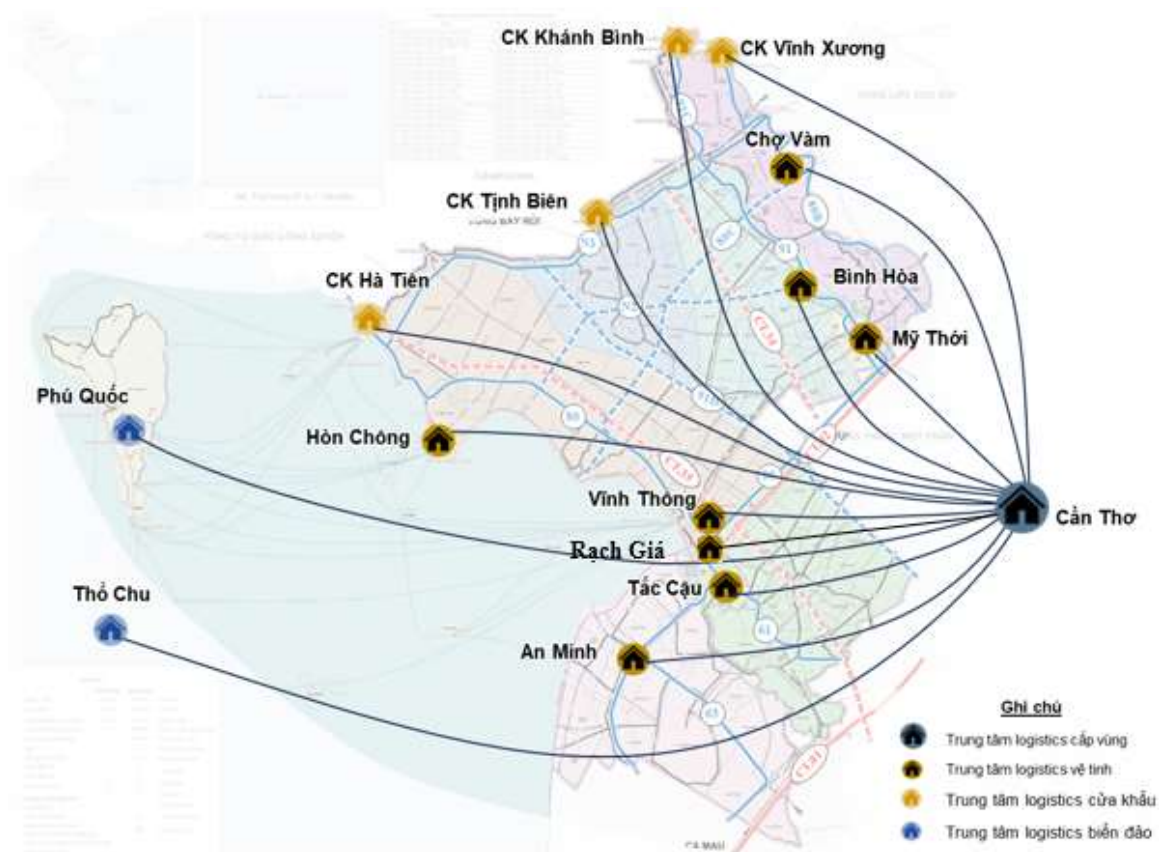
11) **Trung tâm logistics cửa khẩu quốc tế Vĩnh Xương** được bố trí tại Khu vực cửa khẩu Vĩnh Xương, gắn với trục biên giới, đóng vai trò trung tâm logistics biên mậu với quy mô khoảng 5ha, đầu tư giai đoạn sau năm 2030.

12) **Trung tâm logistics Phú Quốc** được bố trí tại đặc khu Phú Quốc, xem xét bố trí tại cảng hàng không Phú Quốc, phục vụ nhu cầu logistics nội tỉnh, logistics du lịch và cung ứng hàng hóa cho khu vực đảo. Do đặc thù không gian và quỹ đất hạn chế, trung tâm được định hướng quy mô khoảng 5ha, đầu tư trước năm 2030, ưu tiên các chức năng phân phối nhanh, kho lạnh và logistics phục vụ du lịch.

13) **Trung tâm logistics Thổ Châu** nằm ở đặc khu Thổ Châu, nhằm đáp ứng nhu cầu logistics du lịch và cung ứng hàng hóa cho khu vực đặc khu Thổ Châu, có quy mô dự tính khoảng 1ha, được đầu tư trong giai đoạn trước 2030.

14) **Trung tâm logisitcs Rạch Giá** nằm phường Rạch Giá, nhằm đáp ứng nhu cầu phân phối hàng hóa trung tâm Rạch Giá, có quy mô dự tính 26ha.

Ngoài ra, nhằm phục vụ đáp ứng nhu cầu trung chuyển hàng hóa cho các cảng, KCN, và người dân trong khu vực Kiên Lương, đề xuất bổ sung thêm một trung tâm logistics vệ tinh có quy mô 1-2ha tại khu vực cảng Hòn Chông, xã Kiên Lương.



Hình 5-26: Quy hoạch các trung tâm logistics

Việc phát triển các trung tâm logistics trên địa bàn tỉnh được thực hiện theo nguyên tắc phù hợp với nhu cầu thực tế, khả năng thu hút đầu tư và nguồn lực của địa phương, triển khai theo các giai đoạn hợp lý, tránh đầu tư dàn trải. Các trung tâm logistics được định hướng bố trí gắn với 5 trục phát triển chính của tỉnh, bảo đảm kết nối đồng bộ với hệ thống giao thông đường bộ, đường thủy nội địa, cảng biển, cảng thủy nội địa, khu công nghiệp và khu kinh tế cửa khẩu, qua đó hình thành mạng lưới logistics thống nhất, hiệu quả, góp phần giảm chi phí logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của tỉnh An Giang trong chuỗi cung ứng vùng và quốc gia. Đề xuất kết nối giao thông tập trung đồng bộ đường bộ và đường thủy để giảm chi phí logistics, tăng hiệu quả liên kết vùng.

– Đường bộ: Ưu tiên nâng cấp QL80, QL91, ĐT.941 đạt cấp III (2-4 làn); xây dựng đường ven biển, đường Rạch Giá-Long Xuyên, cao tốc Hà Tiên - Rạch Giá, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; kết nối trực tiếp từ trung tâm logistics Mỹ Thới ra đường tránh Long Xuyên. Tại đảo Phú Quốc và Thổ Châu tập trung đường nội bộ và ven biển.

– Đường thủy: Nạo vét, nâng cấp sông Hậu, sông Cái Bé, kênh Vĩnh Tế, kênh Làng Thứ Bảy, sông Bình Di lên cấp III-IV, đảm bảo tàu trọng tải lớn (riêng luồng trên sông Hậu, là luồng hàng hải, có thể đảm bảo cho tàu cỡ 10.000 tấn lưu thông) lưu thông an toàn, hỗ trợ vận tải hàng hóa với chi phí thấp hơn.

Bảng 5-10: Bảng tổng hợp các trung tâm logistics

Stt	Tên trung tâm logistics	Địa điểm	Quy mô dự kiến (m ²)	Kết nối giao thông			
				Hiện trạng		Quy hoạch	
				Đường bộ	Đường thủy	Đường bộ	Đường thủy
1	Trung tâm logistics Mỹ Thới	Phường Mỹ Thới	50.000	QL91	Sông Hậu	Đề xuất tuyến đường quy mô 2-4 làn kết nối trực tiếp từ cảng ra đường tránh Long Xuyên, để tách lượng xe hàng kết nối cảng	-
2	Trung tâm logistics Tắc Cậy	Xã Bình An	233.010	QL63, đường ven biển	Sông Cái Bé	-	-
3	Trung tâm logistics Bình Hòa	Xã Bình Hòa	5.000	QL.91, QL.N2, Đường nối cảng	Sông Hậu	Nâng cấp ĐT.941 thành QL.N2 đạt cấp III, 2-4 làn	-
4	Trung tâm logistics An Minh	Xã An Minh	4.000	QL63, Đường hành lang ven biển	Kênh Làng Thứ Bảy	-	Nâng cấp Kênh Làng Thứ Bảy lên cấp IV
5	Trung tâm logistics Vĩnh Thông	Phường Vĩnh Thông	10.000	CT.35, QL.80,	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên	Đường Rạch Giá-Long Xuyên	-
6	Trung tâm logistics Chợ Vàm	Xã Chợ Vàm	10.000	QL.80B, QL.80C	Sông Tiên	Nâng cấp ĐT.945 thành QL.80C	-
7	Khu logistics Hòa An	Xã Hoà An	150.000	ĐT.946	Sông Hậu	-	-
8	Trung tâm logistics Hòn Chông	Xã Kiên Lương	20.000	ĐT.971	Cửa biển	Nâng cấp ĐT.971 để đạt cấp III, 2-6 làn	-
9	Trung tâm logistics cửa khẩu Hà Tiên	Phường Hà Tiên	Tối thiểu 50.000	QL80	-	Nâng cấp, mở rộng QL80 đạt đường cấp III, 2-4 làn Xây dựng Cao tốc Hà Tiên-Rạch Giá	-

Stt	Tên trung tâm logistics	Địa điểm	Quy mô dự kiến (m ²)	Kết nối giao thông			
				Hiện trạng		Quy hoạch	
				Đường bộ	Đường thủy	Đường bộ	Đường thủy
10	Trung tâm logistics cửa khẩu quốc tế Tịnh Biên	Phường Tịnh Biên	Tối thiểu 50.000	QL91, QL.N1	Kênh Vĩnh Tế	Mở tuyến kết nối cao tốc Châu Đốc-Cần Thơ-Sóc Trăng	Đề xuất bổ sung cảng thủy nội địa Tịnh Biên trên kênh Vĩnh Tế
11	Trung tâm logistics cửa khẩu Khánh Bình	Xã Khánh Bình	Tối thiểu 50.000	QL.91	Sông Bình Di	Xây dựng ĐT.950	Nâng cấp Sông Bình Di lên cấp III
12	Trung tâm logistics cửa khẩu quốc tế Vĩnh Xương	xã Vĩnh Xương	Tối thiểu 50.000	QL.80B	Sông Hậu	-	Đề xuất bổ sung cảng thủy nội địa Khánh Bình trên sông Hậu
13	Trung tâm logistics Phú Quốc	Đặc khu Phú Quốc	30.000-50.000	Đường nội bộ đảo	Biển	-	-
14	Trung tâm logistics Thổ Châu	Đặc khu Thổ Châu	10.000	Đường nội bộ đảo	Biển	-	-
15	Trung tâm logistics Rạch Giá	Phường Rạch Giá	260.000	CT.35, QL.80,	Kênh Rạch Giá-Long Xuyên		

5.4.2. Phương án phát triển công trình hạ tầng hỗ trợ logistics

Để bảo đảm mạng lưới trung tâm logistics của tỉnh An Giang phát huy hiệu quả, đồng bộ với hệ thống hạ tầng giao thông và phù hợp với định hướng phát triển logistics vùng Đồng bằng sông Cửu Long, việc phát triển các công trình hạ tầng hỗ trợ logistics cần được triển khai theo hướng hiện đại, đa chức năng, gắn với chuyển đổi số và logistics xanh. Trọng tâm là phát triển mô hình trung tâm logistics phù hợp, hoàn thiện hệ thống bến bãi – kho hàng và đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, điều hành logistics.

Hệ thống cảng cạn

Hệ thống cảng cạn được định hướng phát triển đồng bộ với các trung tâm logistics, đóng vai trò là điểm trung chuyển container, giảm áp lực cho các cảng biển và rút ngắn thời gian, chi phí vận tải cho doanh nghiệp. Căn cứ Quyết định số 979/QĐ-TTg ngày 22/8/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Quyết định số 816/QĐ-TTg ngày 07/7/2023 về Kế hoạch thực hiện Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Cửu Long, trên địa bàn tỉnh An Giang được quy hoạch 03 cảng cạn, đóng vai trò là hạt nhân logistics đường

bộ – đường thủy, kết nối trực tiếp với các trung tâm logistics và hệ thống cảng biển, cụ thể:

- Cảng cạn Hà Tiên được bố trí trên dọc Quốc lộ 80, phường Tô Châu, phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu của các khu công nghiệp Thuận Yên, Kiên Lương II và Khu kinh tế cửa khẩu Hà Tiên. Cảng cạn có quy mô khoảng 5–10 ha, công suất đạt khoảng 50.000–100.000 TEU/năm, tận dụng lợi thế kết nối cao tốc cao tốc Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu, QL.80 và QL.N1.

- Cảng cạn Tắc Cậu được bố trí trên dọc Quốc lộ 61, xã Châu Thành, phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu của các khu công nghiệp Thạnh Lộc, Tắc Cậu, Xẻo Rô, trung tâm hậu cần nghề cá và chợ đầu mối thủy sản Tắc Cậu. Cảng cạn có quy mô khoảng 5–10 ha, công suất khoảng 50.000–100.000 TEU/năm, kết nối thuận lợi với QL.61, QL.80, cao tốc Lộ Tê - Rạch Sỏi, hệ thống sông Cái Lớn – Cái Bé và tuyến vận tải ven biển.

- Cảng cạn Bình Long được bố trí tại xã Châu Phú, kết hợp với cảng Bình Long, phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu của các khu công nghiệp Bình Hòa, Bình Hòa mở rộng và phân phối hàng hóa nhập khẩu phục vụ tiêu dùng cho khu vực. Cảng cạn có quy mô khoảng 5–10 ha; công suất dự kiến đạt khoảng 104.000–130.000 TEU/năm.



Hình 5-27: Quy hoạch hệ thống các cảng cạn tại An Giang

Bảng 5-11: Hệ thống các cảng cạn quy hoạch

Stt	Tên cảng cạn	Vị trí	Phạm vi phục vụ chính	Quy mô	Công suất dự kiến	Kết nối giao thông – logistics	Kết nối giao thông			
							Hiện trạng		Quy hoạch	
							Đường bộ	Đường thủy	Đường bộ	Đường thủy
1	Cảng cạn Hà Tiên	Độc QL.80, phường Tô Châu, TP. Hà Tiên	KCN Thuận Yên, KCN Kiên Lương II, Khu kinh tế cửa khẩu Hà Tiên	5–10 ha	50.000–100.000 TEU/năm (đến năm 2030)	Cao tốc Hà Tiên – Rạch Giá – Bạc Liêu; QL.80; QL.N1	Cao tốc Hà Tiên – Rạch Giá – Bạc Liêu (QH); QL.80; QL.N1	Luồng vận tải ven biển	Sớm triển khai Cao tốc Hà Tiên – Rạch Giá – Bạc Liêu, nâng cấp QL.80	-
2	Cảng cạn Tắc Cậu	Độc QL.61, huyện Châu Thành	KCN Thanh Lộc, KCN Tắc Cậu, KCN Xẻo Rô; Trung tâm hậu cần nghề cá và chợ đầu mối thủy sản Tắc Cậu	5–10 ha	50.000–100.000 TEU/năm (đến năm 2030)	QL.61; QL.80; cao tốc Lộ Tè – Rạch Sỏi; sông Cái Lớn – Cái Bé; tuyến vận tải ven biển	QL.61; QL.80; cao tốc Lộ Tè – Rạch Sỏi	sông Cái Lớn – Cái Bé; tuyến vận tải ven biển	-	Nâng cấp Sông Cái Lớn đạt cấp IV
3	Cảng cạn Bình Long	Xã Châu Phú, kết hợp với cảng Bình Long	KCN Bình Long, KCN Bình Hòa, KCN Bình Hòa mở rộng	5–10 ha	104.000–130.000 TEU/năm (2030)	Kết nối trực tiếp với cảng Bình Long và hệ thống giao thông khu vực	QL.91	Sông Hậu	Đề xuất tuyến đường quy mô 2-4 làn kết nối trực tiếp từ cảng ra đường ĐT.941B (QH), để tách lượng xe hàng kết nối cảng và KCN Bình Long	Nạo vét sông Hậu để tàu 10.000T có thể lưu thông

Hệ thống bến xe

Hệ thống bến xe khách trên địa bàn được quy hoạch theo hướng tối ưu hóa vị trí, nâng cao chất lượng dịch vụ và phù hợp với định hướng phát triển kinh tế - xã hội của từng khu vực. Tổng cộng có 28 bến xe được đề xuất quy hoạch, trong đó một số bến giữ nguyên quy mô hiện hữu để duy trì hoạt động ổn định; một phần được nâng cấp tiêu chuẩn nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng; nhiều bến được di dời vị trí hoặc xây dựng mới để phù hợp với quy hoạch đô thị, tuyến đường giao thông mới, khu kinh tế cửa khẩu, khu du lịch và đặc khu Phú Quốc.

Bảng 5-12: Tổng hợp quy hoạch bến xe khách

STT	Tên bến xe khách	Chi tiết quy hoạch	Diện tích
A	Giữ nguyên quy mô		
1	Bến xe Châu Đốc	Giữ nguyên quy mô hiện hữu	36.930 m ²
2	Bến xe Chợ Mới	Giữ nguyên quy mô hiện hữu	6.310 m ²

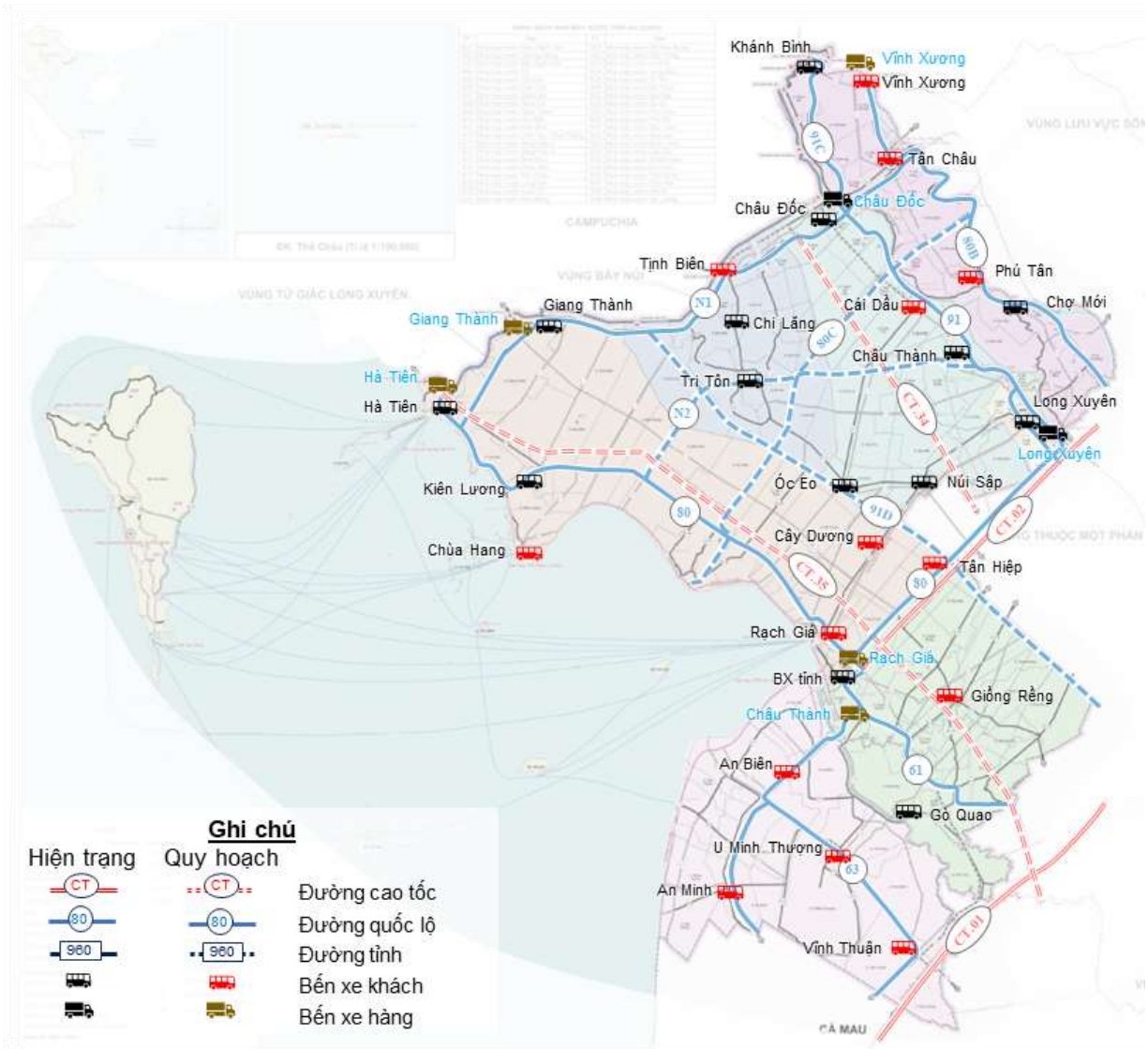
STT	Tên bến xe khách	Chi tiết quy hoạch	Diện tích
3	Bến xe Óc Eo	Giữ nguyên quy mô hiện hữu	3.287 m ²
4	Bến xe Châu Thành	Giữ nguyên quy mô hiện hữu	5.012 m ²
5	Bến xe Hà Tiên	Giữ nguyên quy mô hiện hữu	30.000 m ²
6	Bến xe Giang Thành	Giữ nguyên quy mô hiện hữu	3.250 m ²
7	Bến xe khách tỉnh	Giữ nguyên quy mô hiện hữu	22.763 m ²
B	Nâng cấp (giữ vị trí)		
8	Bến xe khách Long Xuyên	Nâng cấp thành bến loại 1	-
9	Bến xe Khánh Bình	Nâng cấp thành bến loại 1	16.657,9 m ²
10	Bến xe Chi Lăng	Giữ diện tích hiện hữu, nâng cấp đạt bến loại 4	2.500 m ²
11	Bến xe Núi Sập	Nâng cấp đạt bến loại 4	2.500 m ²
12	Bến xe khách Kiên Lương	Giữ diện tích, nâng cấp đạt bến loại 3	8.699 m ²
13	Bến xe Gò Quao	Giữ diện tích, nâng cấp đạt bến loại 3	5.454 m ²
C	Di chuyển vị trí		
14	Bến xe Tân Châu	Di chuyển ra cấp QL.80B, phường Long Phú; quy hoạch bến loại 2	10.000 m ²
15	Bến xe Phú Tân	Di chuyển ra ĐT.954, xã Phú Tân; quy hoạch bến loại 4	17.000 m ²
16	Bến xe Tịnh Biên	Di chuyển ra QL.91, phường Tịnh Biên; quy hoạch bến loại 3	10.000 m ²
17	Bến xe Tri Tôn	Di chuyển tới ĐT.943, xã Tri Tôn; quy hoạch bến loại 3	-
18	Bến xe khách Rạch Giá	Di dời về phường Vĩnh Hiệp; xây mới bến loại 1; bến cũ giải phóng mặt bằng	18.700 m ²
19	Bến xe khách Giồng Riềng	Dời về xã Giồng Riềng; xây mới bến loại 4	2.500 m ²
20	Bến xe khách An Minh	Dời về xã An Minh; xây mới bến loại 3	5.000 m ²
21	Bến xe khách Vĩnh Phong	Dời về xã Vĩnh Phong; xây mới bến loại 3	5.000 m ²
D	Xây dựng mới		
22	Bến xe Cái Dầu	Vị trí tuyến tránh Cái Dầu; bến loại 4	5.000 m ²
23	Bến xe khách Vĩnh Xương	Phục vụ cửa khẩu, vận chuyển hàng hóa; bến loại 4	10.000 m ²
24	Bến xe khách Chùa Hang	Gần khu du lịch Chùa Hang, xã Kiên Lương; bến loại 4	3.500 m ²
25	Bến xe khách Tân Hiệp	Tại xã Tân Hiệp; bến loại 4	3.500 m ²
26	Bến xe khách Cây Dương	Tại xã Tân Hội; bến loại 4	3.500 m ²
27	Bến xe khách U Minh Thượng	Tại xã Vĩnh Hòa; bến loại 4	8.500 m ²
28	Bến xe khách An Biên	Tại xã An Biên; bến loại 3	5.000 m ²

Theo Quy hoạch tỉnh An Giang, có định hướng phát triển 01 bến xe khách ở Đặc khu Phú Quốc, tuy nhiên do Phú Quốc là khu vực đảo với chủ yếu là khách du lịch, phục vụ các chuyến đi nhanh chóng, khoảng cách ngắn và nhiều nhu cầu đi lại khác nhau, do đó việc hình thành bến xe khách với 17 yêu cầu theo quy định của QCVN 45:2024/BGTVT sẽ dẫn đến lãng phí diện tích sử dụng đất và chi phí đầu tư. Kiến nghị chỉ đầu tư các trạm chung chuyển kết hợp bãi đỗ xe để đảm bảo phục vụ được đa dạng đối tượng.

Hệ thống bến xe hàng được xây dựng nhằm tăng cường năng lực logistics, đặc biệt tập trung vào các khu vực cửa khẩu biên giới và trung tâm kinh tế - vận tải trọng điểm của tỉnh nhằm phục vụ tập kết, trung chuyển và luân chuyển hàng hóa hiệu quả, hỗ trợ phát triển kinh tế cửa khẩu và kết nối logistics nội tỉnh.

Bảng 5-13: Tổng hợp quy hoạch bến xe hàng

Stt	Tên bến xe hàng	Vị trí / Khu vực	Mục đích chính	Loại bến	Diện tích (m ²)	Ghi chú
A Bến xe hàng nâng cấp						
1	Bến xe hàng Long Xuyên	Phường Long Xuyên	Phục vụ tập kết, luân chuyển hàng hóa	Loại 2	20.000	Nâng cấp, mở rộng
2	Bến xe hàng Châu Đốc	Phường Châu Đốc	Phục vụ tập kết, luân chuyển hàng hóa	Loại 3	10.000	Nâng cấp, mở rộng
B Bến xe hàng xây dựng mới						
3	Bến xe hàng Hà Tiên	Tại cửa khẩu quốc tế Hà Tiên	Phục vụ tập kết, luân chuyển hàng hóa, phát triển kinh tế cửa khẩu	Loại 2	20.000	Ưu tiên cửa khẩu quốc tế
4	Bến xe hàng Giang Thành	Tại cửa khẩu Giang Thành	Phục vụ tập kết, luân chuyển hàng hóa, phát triển kinh tế cửa khẩu	Loại 3	10.000	Hỗ trợ kinh tế biên giới
5	Bến xe hàng Châu Thành	khu vực trung tâm logistics Tắc Cậu	Đáp ứng nhu cầu trung chuyển hàng hóa	Loại 3	10.000	Tập trung logistics khu vực
6	Bến xe hàng Rạch Giá	Gần tuyến tránh Rạch Giá, xã Châu Thành	Đáp ứng vận chuyển hàng hóa trung tâm tỉnh và tập kết, trung chuyển hàng hóa	Loại 4	5.000	Phục vụ trung tâm tỉnh An Giang
7	Bến xe hàng Xẻo Nhàu	Khu vực Tân Thạnh	Đáp ứng vận chuyển hàng hóa trung và tập kết, trung chuyển hàng hóa	Loại 4	5.000	Kết hợp với cảng Xẻo Nhàu hình thành mắt xích vận tải đa phương thức
8	Bến xe hàng Vĩnh Xương	Tại cửa khẩu Vĩnh Xương	Phục vụ tập kết, luân chuyển hàng hóa, phát triển kinh tế cửa khẩu	Loại 3	10.000	Hỗ trợ kinh tế cửa khẩu biên giới Campuchia



Hình 5-28: Quy hoạch hệ thống bến xe

Về ứng dụng công nghệ thông tin

Ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số là giải pháp xuyên suốt và then chốt trong phát triển hạ tầng logistics của tỉnh, nhằm nâng cao hiệu quả quản lý, tối ưu hóa chi phí và tăng khả năng cạnh tranh của chuỗi cung ứng. Trọng tâm phát triển gồm:

Xây dựng và vận hành hệ thống quản lý logistics số: Triển khai hệ thống quản lý logistics dựa trên nền tảng CNTT nhằm số hóa toàn bộ quá trình khai thác, vận hành và giám sát hoạt động logistics. Trong đó, ưu tiên ứng dụng các hệ thống quản lý vận tải (TMS), quản lý kho bãi (WMS) và quản lý đơn hàng, cho phép theo dõi dòng hàng hóa theo thời gian thực, nâng cao hiệu quả điều phối vận tải và giảm chi phí vận hành. Hệ thống cần được thiết kế theo hướng mở, bảo đảm khả năng tích hợp và kết nối với các hệ thống của doanh nghiệp vận tải, cảng, bến bãi và trung tâm logistics.

Tăng cường kết nối, chia sẻ và liên thông dữ liệu logistics: Xây dựng cơ sở dữ liệu logistics dùng chung, tích hợp thông tin về hạ tầng giao thông, năng lực khai thác cảng,

bến, kho, phương tiện vận tải, luồng tuyến và nhu cầu vận chuyển hàng hóa. Thiết lập cơ chế kết nối, chia sẻ dữ liệu giữa các cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp nhằm nâng cao hiệu quả giám sát, dự báo và điều tiết hoạt động logistics. Việc chuẩn hóa dữ liệu và quy trình chia sẻ thông tin là cơ sở để giảm chồng chéo, tăng tính minh bạch và nâng cao hiệu quả khai thác hạ tầng hiện có.

Ứng dụng CNTT trong điều phối và tối ưu hóa vận tải: Ứng dụng công nghệ định vị, theo dõi phương tiện và phần mềm tối ưu hóa lộ trình vận tải nhằm giảm thời gian vận chuyển, hạn chế phương tiện chạy rỗng và giảm ùn tắc giao thông. Kết hợp dữ liệu logistics với hệ thống giao thông thông minh (ITS) để hỗ trợ điều phối vận tải đa phương thức, đặc biệt tại các đầu mối quan trọng như cảng biển, cảng thủy nội địa, ga đường sắt và trung tâm logistics. Qua đó, nâng cao năng lực thông qua của mạng lưới giao thông và hiệu quả kết nối logistics.

Số hóa hoạt động kho bãi và trung tâm logistics: Đẩy mạnh số hóa và tự động hóa trong khai thác kho bãi, trung tâm logistics thông qua ứng dụng mã vạch, và các hệ thống quản lý kho hiện đại. Tăng cường kiểm soát tồn kho, rút ngắn thời gian xử lý hàng hóa, giảm thất thoát và chi phí lưu kho. Đồng thời, từng bước hình thành mô hình khai thác kho bãi dùng chung trên nền tảng số, cho phép nhiều doanh nghiệp cùng sử dụng hạ tầng, góp phần nâng cao hiệu suất đầu tư.

Ứng dụng phân tích dữ liệu và công nghệ thông minh: Ứng dụng phân tích dữ liệu lớn (Big Data) và trí tuệ nhân tạo (AI) trong dự báo nhu cầu vận chuyển, phân tích luồng hàng và đánh giá hiệu quả khai thác hệ thống logistics. Kết quả phân tích được sử dụng để điều chỉnh phương án tổ chức vận tải, bố trí kho bãi và đầu tư hạ tầng phù hợp, tránh đầu tư dàn trải và kém hiệu quả. Đây là cơ sở quan trọng để nâng cao chất lượng công tác quản lý và ra quyết định trong lĩnh vực logistics.

Hỗ trợ quản lý nhà nước và giám sát hoạt động logistics: Xây dựng hệ thống hỗ trợ quản lý nhà nước trong lĩnh vực logistics trên nền tảng CNTT, phục vụ công tác thống kê, giám sát, đánh giá và thanh tra hoạt động logistics. Hệ thống cho phép theo dõi tình trạng khai thác hạ tầng, lưu lượng vận chuyển, mức độ kết nối giữa các phương thức vận tải và hiệu quả sử dụng hạ tầng. Qua đó, nâng cao năng lực quản lý, điều hành và cập nhật kịp thời dữ liệu phục vụ điều chỉnh quy hoạch và chính sách phát triển logistics.

5.4.3. Xây dựng tiêu chí phát triển hạ tầng logistics xanh và bền vững

Hiện nay, chưa có bộ tiêu chí thống nhất ở cấp quốc gia dành riêng cho trung tâm logistics xanh. Trên cơ sở tham chiếu các tiêu chuẩn quốc tế, các bộ tiêu chí công trình xanh, logistics xanh và điều kiện thực tiễn của tỉnh, quy hoạch định hướng xây dựng khung tiêu chí trung tâm logistics xanh theo hướng khuyến khích áp dụng, làm cơ sở cho việc lựa chọn dự án đầu tư, công nghệ và mô hình vận hành. Các tiêu chí trung tâm logistics xanh được định hướng theo 04 nhóm chính, bao gồm:

- Hạ tầng và tổ chức giao thông nội bộ phát thải thấp: Quy hoạch mặt bằng hợp lý, giảm quãng đường vận chuyển nội bộ; ưu tiên sử dụng phương tiện vận chuyển, xe nâng, xe trung chuyển sử dụng điện hoặc nhiên liệu sạch; bố trí hạ tầng sạc điện và kết nối thuận lợi với các phương thức vận tải phát thải thấp.

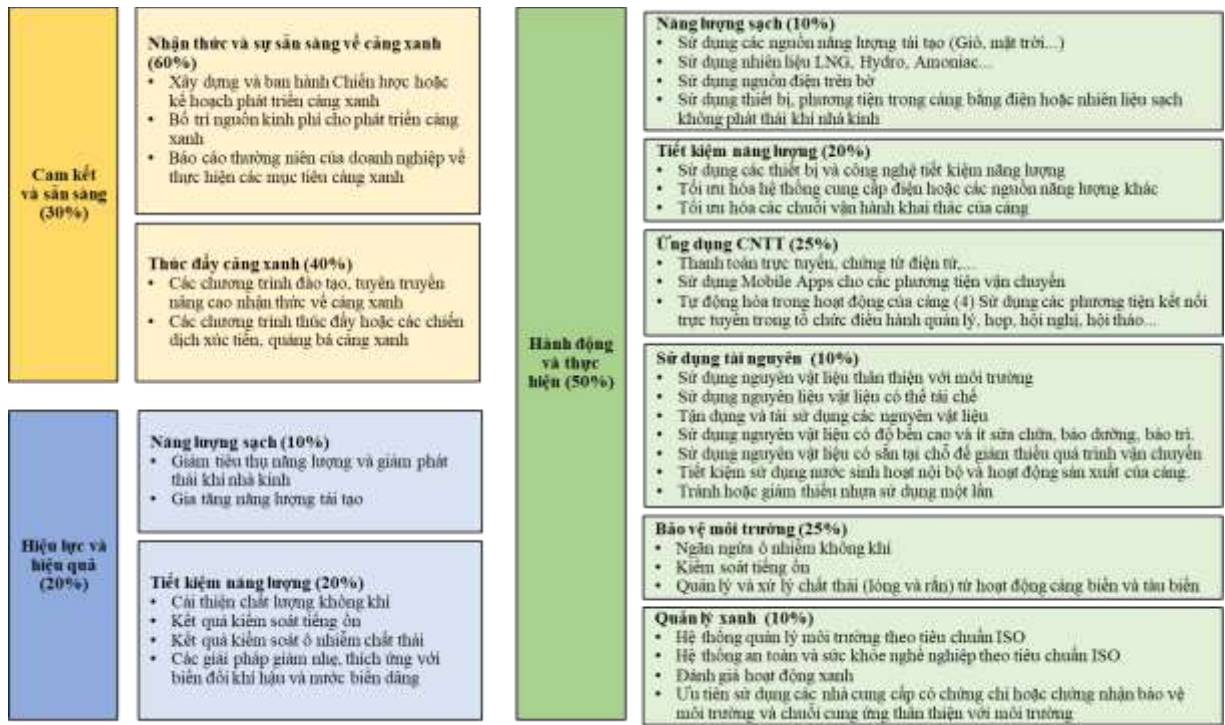
- Quản lý năng lượng và tài nguyên hiệu quả: Khuyến khích sử dụng năng lượng tái tạo (điện mặt trời áp mái), hệ thống chiếu sáng tiết kiệm năng lượng, thiết bị hiệu suất cao; áp dụng các giải pháp tiết kiệm nước, tái sử dụng nước mưa và giảm thất thoát tài nguyên trong vận hành.

- Thiết kế công trình bền vững, thân thiện môi trường: Áp dụng vật liệu xây dựng thân thiện môi trường; thiết kế thông gió, chiếu sáng tự nhiên; bố trí cây xanh, mặt nước và không gian đệm sinh thái trong khu vực trung tâm logistics; kiểm soát nước thải, chất thải rắn và tiếng ồn.

- Quản lý, vận hành và chuyển đổi số xanh: Ứng dụng hệ thống quản lý kho, vận tải và chuỗi cung ứng thông minh nhằm tối ưu hóa vận hành, giảm tiêu hao năng lượng; triển khai số hóa chứng từ, giảm sử dụng giấy; từng bước áp dụng các hệ thống quản lý môi trường, phát thải trong hoạt động logistics.

Các tiêu chí trung tâm logistics xanh được áp dụng linh hoạt theo quy mô và cấp độ trung tâm logistics, trong đó ưu tiên áp dụng đối với các trung tâm logistics có vai trò đầu mối. Đây là cơ sở để tỉnh có thể xem xét lồng ghép các cơ chế khuyến khích, ưu đãi đầu tư, hỗ trợ tiếp cận đất đai và hạ tầng đối với các dự án logistics xanh trong giai đoạn tới.

Đối với cảng biển, tiêu chí xanh được công bố theo quyết định số 1909/QĐ-CHHVN ngày 29/12/2022 của Cục Hàng hải Việt Nam về công bố TCCS 02:2022/CHHVN về Tiêu chí Cảng xanh Việt Nam đối với các cảng biển do Cục Hàng hải Việt Nam quản lý. Theo đó, 3 nhóm tiêu chí chính với 10 tiêu chí cụ thể và 35 nội dung tham chiếu để đánh giá Cảng xanh đã được xác định.



Hình 5-29: Các tiêu chí chính về cảng biển xanh theo TCCS 02:2022/CHVN

Đối với cảng thủy nội địa và bến hành khách, hiện vẫn chưa có bộ tiêu chí phát triển xanh. Trên cơ sở các tiêu chí xanh đối với cảng biển, các bài học kinh nghiệm thế giới, các bến thủy nội địa được khuyến khích áp dụng các giải pháp chuyển đổi xanh theo từng tiêu chí xanh như được đề xuất dưới đây.

Bảng 5-14: Các tiêu chí và giải pháp khuyến khích áp dụng khi chuyển đổi bến thủy nội địa theo tiêu chí xanh

Stt	Tiêu chí xanh	Các giải pháp khuyến khích áp dụng		
		Cảng/bến hành khách	Cảng hàng hóa tổng hợp	Cảng phục vụ KCN
1	Hạ tầng giao thông phát thải thấp	<ul style="list-style-type: none"> Trạm sạc nhanh cho tàu khách điện Cấp điện bờ (OPS) Ưu tiên tàu dùng nhiên liệu sạch Tích hợp phương tiện trung chuyển điện (xe buýt, taxi điện) 	<ul style="list-style-type: none"> Cấp điện bờ cho tàu hàng Hạ tầng tiếp nhận tàu LNG, hybrid Cầu, xe nâng điện 	<ul style="list-style-type: none"> Hệ thống băng tải khép kín, giảm phát thải Xe trung chuyển điện/hybrid
2	Quản lý năng lượng	<ul style="list-style-type: none"> Lắp đặt năng lượng mặt trời tại nhà chờ, điều hành Hệ thống chiếu sáng thông minh 	<ul style="list-style-type: none"> Năng lượng mặt trời tại kho bãi Hệ thống chiếu sáng thông minh 	<ul style="list-style-type: none"> Năng lượng mặt trời áp mái nhà xưởng Hệ thống chiếu sáng thông minh
3	Thiết kế bền vững, thân thiện môi trường	<ul style="list-style-type: none"> Vật liệu xanh Nhà chờ thông gió tự nhiên Cảnh quan, cây xanh 	<ul style="list-style-type: none"> Vật liệu xanh Kho khép kín Kè bờ sinh thái Bố trí vùng đệm xanh 	<ul style="list-style-type: none"> Vật liệu xanh Vùng đệm xanh Cảnh quan, cây xanh ven KCN Thoát nước kết hợp xử lý sơ bộ

Stt	Tiêu chí xanh	Các giải pháp khuyến khích áp dụng		
		Cảng/bến hành khách	Cảng hàng hóa tổng hợp	Cảng phục vụ KCN
4	Chính sách và vận hành xanh	<ul style="list-style-type: none"> - Áp dụng chính sách ưu đãi cho tàu ít phát thải. - Vé điện tử, điều phối thông minh 	<ul style="list-style-type: none"> - Phân loại tàu theo mức phát thải - Áp dụng ISO 14001 - Quy trình xử lý sự cố môi trường 	<ul style="list-style-type: none"> - Quy chế kiểm soát bụi, khí thải - Doanh nghiệp cảng đạt ISO 14001 - Báo cáo định kỳ môi trường

Đối với hệ thống các bến xe, hiện nay chưa có các quy định về các tiêu chí xanh đối với bến xe, nên trong quá trình mở mới hoặc nâng cấp các bến xe, khuyến khích áp dụng các giải pháp dưới đây. Trong đó, giải pháp về việc bố trí các trạm sạc điện cho các phương tiện xe buýt, xe khách và taxi hoạt động tại các bến xe cần đặc biệt chú ý nhằm thúc đẩy việc chuyển đổi phương tiện sử dụng động cơ diesel/xăng sang xe chạy bằng điện.

Bảng 5-15: Các giải pháp khuyến khích áp dụng khi chuyển đổi bến xe theo tiêu chí xanh

Stt	Tiêu chí xanh	Các giải pháp khuyến khích áp dụng	
		Các bến xe nâng cấp	Các bến xe mở mới/di dời
1	Hạ tầng giao thông phát thải thấp	<ul style="list-style-type: none"> - Tích hợp điểm dừng/trạm cuối xe buýt điện/CNG - Bố trí trạm sạc điện nhanh (ưu tiên taxi, xe buýt điện) - Xây dựng làn ra/vào riêng biệt tránh giao cắt trực tiếp tuyến chính 	<ul style="list-style-type: none"> - Dự phòng/lắp đặt trạm sạc nhanh cho xe buýt điện, taxi điện - Tích hợp điểm đầu/cuối cho tuyến xe buýt điện liên kết khu dân cư - Xây dựng khu vực chờ xe, bãi đỗ taxi điện riêng biệt có mái che
2	Quản lý năng lượng	<ul style="list-style-type: none"> - Trang bị hệ thống điện mặt trời áp mái cho phòng chờ, nhà điều hành - Thay thế hệ thống đèn chiếu sáng bằng đèn tiết kiệm điện 	<ul style="list-style-type: none"> - Thiết kế đồng bộ hệ thống điện năng lượng mặt trời - Kết nối điện mặt trời để sạc điện cho các xe điện
3	Thiết kế thân thiện với môi trường	<ul style="list-style-type: none"> - Thiết kế/cải tạo lại mái che có thông gió tự nhiên - Tăng diện tích mảng xanh, bố trí cây xanh tạo bóng mát - Cải tạo hệ thống vệ sinh tiết kiệm nước 	<ul style="list-style-type: none"> - Mái che phủ pin năng lượng mặt trời - Sử dụng vật liệu thân thiện môi trường - Tận dụng thông gió tự nhiên, trần cao, vật liệu cách nhiệt - Bố trí mảng xanh, hệ thống xử lý nước thải tại chỗ
4	Chính sách và vận hành xanh	<ul style="list-style-type: none"> - Ban hành nội quy ưu tiên phương tiện sạch khi vào bến - Khuyến khích hợp tác với đơn vị vận tải có lộ trình chuyển đổi xe xanh - Tập huấn nhân sự về vận hành theo tiêu chuẩn môi trường ISO 14001 - Cập nhật phần mềm quản lý điều độ, kiểm soát xe ra vào hiệu quả 	<ul style="list-style-type: none"> - Thiết lập quy định chỉ tiếp nhận xe đủ tiêu chuẩn khí thải - Hợp tác ký kết với các hãng vận tải sử dụng xe điện/CNG - Tổ chức đào tạo cán bộ, nhân viên ngay từ đầu theo tiêu chuẩn ISO 14001 - Xây dựng hệ thống quản lý vận hành kỹ thuật số, giảm giấy tờ thủ công

5.5. Giải pháp tổ chức các luồng tuyến vận tải chính kết nối logistics

5.5.1. Tổ chức luồng tuyến tối ưu hóa vận chuyển hàng hóa

Để tối ưu hóa vận chuyển hàng hóa, tận dụng lợi thế hệ thống đường thủy nội địa dày đặc, cảng biển ven biển và mạng lưới đường bộ cao tốc đang hình thành, đề xuất tổ chức các luồng tuyến vận tải hàng hóa chính theo nguyên tắc đa phương thức, kết nối trực tiếp từ vùng sản xuất/khu công nghiệp qua các trung tâm logistics/cảng cạn đến cửa khẩu, cảng biển và trung tâm tiêu thụ liên vùng. Các luồng tuyến được xây dựng gắn chặt với 05 trục vận tải chủ đạo và hỗ trợ đã đề xuất, đảm bảo giảm thời gian vận chuyển, tăng năng lực thông quan và giảm chi phí logistics.

1) Luồng tuyến trên trục động lực ven biển (Hà Tiên – Kiên Lương – Rạch Giá – Bạc Liêu):

- Loại hình vận tải: Kết hợp đường thủy (đường thủy nội địa ven biển, kênh Rạch Giá-Hà Tiên, sông Cái Lớn) và đường bộ (cao tốc CT.35, QL.80, QL.61).

- Đường đi: Vùng sản xuất/KCN Kiên Lương II, Thạnh Lộc → Trung tâm logistics Kiên Lương/Tắc Cậu/Cảng cạn Tắc Cậu → Cảng biển Bình Trị - Kiên Lương, Hòn Chông → Cảng cạn Hà Tiên/Trung tâm logistics Hà Tiên → Cửa khẩu Hà Tiên (xuất khẩu sang Campuchia) hoặc vận tải ven biển đến Cà Mau, TP.HCM.

- Hàng hóa chính: Vật liệu xây dựng, hàng rời, thủy sản đông lạnh, hàng công nghiệp.

2) Luồng tuyến trên trục động lực trung tâm vùng (Châu Đốc – Long Xuyên – Cần Thơ):

- Loại hình vận tải: Kết hợp đường thủy nội địa (sông Hậu, sông Tiền) + đường bộ (cao tốc CT.34, QL.91).

- Đường đi: Vùng sản xuất lúa gạo, thủy sản Tứ giác Long Xuyên → Trung tâm logistics Mỹ Thới/Cảng cạn Bình Long/Cảng Bình Long → Cảng biển Mỹ Thới → Kết nối cao tốc CT.34 đến Trung tâm logistics quốc tế Cần Thơ hoặc vận tải thủy đến cảng Cái Cui, Cát Lái.

- Hàng hóa chính: Nông sản (gạo, trái cây), thủy sản tươi sống, hàng container.

3) Luồng tuyến trên trục đô thị nội tỉnh (Long Xuyên – Rạch Giá):

- Loại hình vận tải: Kết hợp đường thủy (kênh Rạch Giá - Long Xuyên) + đường bộ (cao tốc Lộ Tẻ - Rạch Sỏi, ĐT.943, ĐT.960).

- Đường đi: KCN Bình Hòa, Hội An → Trung tâm logistics Mỹ Thới → Kênh Rạch Giá - Long Xuyên hoặc cao tốc Lộ Tẻ - Rạch Sỏi → Trung tâm logistics Tắc Cậu → Cảng Rạch Giá → Phú Quốc.

- Hàng hóa chính: Hàng tiêu dùng, nông sản chế biến, hàng hóa phân phối nội tỉnh.

4) Luồng tuyến trên trục biên giới (Hà Tiên – Châu Đốc):

- Loại hình vận tải: Đường bộ (QL.N1, QL.91C) + đường thủy (kênh Vĩnh Tế).

- Đường đi: Vùng sản xuất biên giới → Trung tâm logistics Tịnh Biên/Hà Tiên/Cảng cạn Hà Tiên → Cửa khẩu Tịnh Biên, Khánh Bình, Vĩnh Xương (xuất khẩu trực tiếp sang Campuchia) hoặc kết nối cao tốc CT.34/CT.35 đến Cần Thơ.

- Hàng hóa chính: Hàng biên mậu (nông sản, hàng tiêu dùng), hàng xuất khẩu tiểu ngạch.

5) Luồng tuyến trên các trục hỗ trợ (Châu Phú - Hòn Đất; Núi N1 – QL.61C; Ven biển phía Nam kết nối Rạch Giá – Cà Mau):

- Loại hình vận tải: Đường bộ (QL.N1, QL.63, ĐT.945, ĐT.969) + đường thủy (kênh Tri Tôn, kênh Tám Ngàn).

- Đường đi: Vùng sản xuất/KCN phụ trợ → Trung tâm logistics Kiên Lương/Mỹ Thới → Kết nối cao tốc CT.35/CT.34 hoặc QL.63 đến Cà Mau, Bạc Liêu; hoặc qua kênh Tri Tôn đến trục biên giới; hỗ trợ phân tải cho các trục chính bằng cách kết nối nội vùng (ví dụ: Châu Phú - Hòn Đất qua ĐT.945 đến QL.80).

- Hàng hóa chính: Hàng hóa địa phương (nông sản nhỏ lẻ, hàng công nghiệp nhẹ), hàng bổ trợ cho xuất khẩu biên mậu và ven biển.

Nhằm phát huy hiệu quả của các luồng tuyến trong quá trình vận tải, các chức năng ưu tiên của từng luồng tuyến được đề xuất như sau:

- Khối lượng lớn, khoảng cách xa (>100km): Ưu tiên đường thủy nội địa và ven biển (trục ven biển, trục trung tâm vùng) để giảm chi phí so với đường bộ (phù hợp hàng rời, gạo, vật liệu xây dựng).

- Giá trị hàng hóa cao, yêu cầu tốc độ nhanh: Ưu tiên đường bộ cao tốc kết hợp hàng không (trục đô thị nội tỉnh, trục hỗ trợ) cho hàng thủy sản tươi, trái cây xuất khẩu, hàng du lịch.

- Xuất nhập khẩu biên mậu: Ưu tiên trục biên giới với thời gian thông quan nhanh, kết nối trực tiếp cửa khẩu - trung tâm logistics.

- Phân phối nội tỉnh và liên vùng gần: Ưu tiên kết hợp đa phương thức (trục đô thị nội tỉnh, trục hỗ trợ) để linh hoạt, giảm tắc nghẽn.

5.5.2. Tăng cường hiệu quả hoạt động, giảm chi phí vận chuyển

Để đạt mục tiêu giảm chi phí logistics, các giải pháp tập trung vào tối ưu hóa chuỗi cung ứng, ứng dụng công nghệ số và tăng cường liên kết giữa các chủ thể logistics.

1) Giải pháp tối ưu hóa tổ chức vận tải theo chuỗi cung ứng:

- Điều phối hợp lý lịch trình vận tải theo loại hình, giảm tình trạng xe rỗng chiều về: Xây dựng lịch trình cố định hàng tuần cho các luồng tuyến chính (ví dụ: tàu container sông Hậu khởi hành thứ 2-4-6 từ cảng Mỹ Thới; đoàn sà lan kênh Rạch Giá - Long Xuyên khởi hành hàng ngày). Ưu tiên gom hàng tại trung tâm logistics trước khi vận chuyển để đạt tải trọng tối ưu (80-90% công suất phương tiện).

- Khuyến khích chuyển dịch hàng hóa khối lượng lớn sang đường thủy và vận tải ven biển: Áp dụng phí ưu đãi 20-30% tại các cảng thủy nội địa (Bình Long, Tắc Cậu) và cảng biển (Rạch Giá, Hà Tiên) cho hàng chuyển từ đường bộ sang thủy. Hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư sà lan, tàu trọng tải lớn (500-10.000 tấn) thông qua vay lãi suất thấp.

- Tăng cường vai trò của các trung tâm logistics và cảng cạn như các điểm gom hàng, phân phối và trung chuyển, giảm vận chuyển trực tiếp quãng dài bằng đường bộ.

2) Giải pháp áp dụng công nghệ số trong quản lý luồng tuyến:

- Từng bước xây dựng cơ sở dữ liệu logistics cấp tỉnh, tích hợp thông tin về hạ tầng, luồng hàng, năng lực khai thác và nhu cầu vận chuyển (kết nối với nền tảng quốc gia): Theo dõi thời gian thực vị trí phương tiện (GPS/IoT), dự báo nhu cầu vận tải bằng AI, tối ưu lộ trình.

- Ứng dụng nền tảng số trong theo dõi hành trình, quản lý thời gian, chi phí và tối ưu hóa tuyến đường, hệ thống đặt chỗ và điều phối điện tử: Doanh nghiệp đặt chỗ vận tải trực tuyến tại các cảng/trung tâm logistics, giảm thời gian chờ.

3) Giải pháp thúc đẩy liên kết giữa các chủ thể logistics:

- Xây dựng cơ chế phối hợp giữa doanh nghiệp vận tải – logistics – chủ hàng: Thành lập Hội Logistics tỉnh An Giang (dưới sự chủ trì của Sở Công Thương) làm đầu mối tổ chức hội nghị định kỳ hàng quý, ký kết thỏa thuận hợp tác chuỗi cung ứng (ví dụ: hợp đồng dài hạn giữa nông dân/KCN với trung tâm logistics Tịnh Biên và doanh nghiệp vận tải thủy).

- Thúc đẩy hình thành mạng lưới logistics địa phương: Hỗ trợ thành lập các liên minh logistics theo từng trục vận tải (ví dụ: Liên minh ven biển gồm doanh nghiệp tại Hà Tiên - Rạch Giá - Kiên Lương). Tổ chức sàn giao dịch vận tải số để kết nối cung - cầu, chia sẻ phương tiện (xe, tàu) khi nhàn rỗi, giảm chi phí.

- Hỗ trợ hợp tác liên vùng và quốc tế: tham gia Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, đồng thời tăng cường hợp tác với Campuchia về chia sẻ luồng tuyến biên mậu; tổ chức diễn đàn logistics ĐBSCL hàng năm để trao đổi kinh nghiệm và ký kết đối tác.

5.6. Giải pháp chính sách, kinh tế hỗ trợ

5.6.1. Cơ chế chính sách thúc đẩy phát triển hạ tầng giao thông, logistics

Để đảm bảo triển khai hiệu quả, đồng bộ và bền vững, cần xây dựng hệ thống cơ chế chính sách đồng bộ, phù hợp với đặc thù vị trí chiến lược của tỉnh An Giang (cửa ngõ biên mậu, đầu nguồn ĐBSCL, trung tâm nông-thủy sản và logistics tiềm năng), đồng thời phù hợp với các văn bản pháp lý hiện hành và các quy hoạch cấp quốc gia, vùng. Trên cơ sở đó, đề xuất các chính sách sau đây:

1) Hoàn thiện cơ chế chính sách theo hướng đồng bộ, nhất quán với quy hoạch

- Rà soát, cập nhật và cụ thể hóa các cơ chế, chính sách của Trung ương về phát triển hạ tầng giao thông, logistics, logistics xanh, chuyển đổi năng lượng và chuyển đổi số, bảo đảm thống nhất với định hướng phát triển của tỉnh và các quy hoạch cấp quốc gia, vùng.

- Ban hành các cơ chế đặc thù của tỉnh nhằm ưu tiên phát triển hạ tầng logistics gắn với 5 trục phát triển, các trung tâm logistics, cảng cạn, cảng thủy nội địa và khu kinh tế cửa khẩu.

- Lồng ghép mục tiêu phát triển logistics vào các chương trình, kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội, phát triển công nghiệp, nông nghiệp, thương mại và du lịch của tỉnh.

2) Chính sách ưu đãi đầu tư và hỗ trợ doanh nghiệp:

- Ưu đãi thuế và phí: Áp dụng thuế suất thu nhập doanh nghiệp ưu đãi (ví dụ ưu đãi 10% trong 5 năm đầu) cho các dự án đầu tư vào trung tâm logistics, cảng cạn, cảng biển, kho lạnh chuỗi lạnh, và hạ tầng giao thông đa phương thức tại các khu kinh tế cửa khẩu (Hà Tiên, Tịnh Biên), khu công nghiệp (Kiên Lương II, Tắc Cậu, Bình Long) và các trục vận tải chính. Miễn, giảm thuế nhập khẩu thiết bị, công nghệ phục vụ logistics xanh và chuyển đổi số (hệ thống quản lý kho thông minh, phương tiện vận tải điện, thiết bị giảm phát thải).

- Chính sách đất đai: Ưu tiên giao đất sạch, thuê đất với mức giá ưu đãi (ví dụ giảm 30-50% so với giá thị trường) cho các dự án logistics và hạ tầng giao thông trọng điểm. Rút ngắn thời gian cấp phép đầu tư, cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất.

- Hỗ trợ kết nối hạ tầng: Ngân sách tỉnh hỗ trợ chi phí đầu tư hạ tầng kỹ thuật (điện, nước, đường kết nối nội bộ) (ví dụ 20-30%) cho các dự án logistics đạt tiêu chí xanh.

3) Chính sách thúc đẩy logistics xanh, bền vững và chuyển đổi số:

- Xây dựng và ban hành bộ tiêu chí logistics xanh cấp tỉnh (dựa trên khung tiêu chí đã đề xuất và TCCS 02:2022/CHHVN về cảng xanh): Các dự án đạt tiêu chí được ưu đãi vay vốn lãi suất thấp (2–4%/năm).

- Chương trình hỗ trợ chuyển đổi số: Hỗ trợ chi phí đầu tư hệ thống quản lý logistics số, IoT, AI, blockchain cho doanh nghiệp logistics và trung tâm logistics. Xây dựng nền tảng logistics số cấp tỉnh kết nối với nền tảng quốc gia và vùng ĐBSCL.

- Chính sách thích ứng biến đổi khí hậu: Ưu tiên đầu tư công và hỗ trợ vốn cho các dự án nâng tĩnh không cầu, nạo vét luồng tuyến, chống sạt lở bờ sông tại các tuyến huyết mạch (sông Hậu, sông Tiền, kênh Vĩnh Tế, kênh Rạch Giá – Hà Tiên).

4) Cơ chế hợp tác công – tư (PPP) và xã hội hóa đầu tư:

- Ban hành quy định cụ thể về hình thức PPP (BOT, BOO, BT, BTL) áp dụng cho các dự án cao tốc, trung tâm logistics, cảng cạn, cảng biển. Cam kết chia sẻ rủi ro cho nhà đầu tư tư nhân.

- Khuyến khích mô hình PPP xanh: Ưu tiên lựa chọn nhà đầu tư cam kết áp dụng tiêu chí logistics xanh, chuyển đổi số và giảm phát thải.

5) Cơ chế quản lý, giám sát và liên kết vùng – quốc tế:

- Thành lập Ban Chỉ đạo Đề án cấp tỉnh do Chủ tịch UBND tỉnh làm trưởng ban, Sở Xây dựng làm cơ quan thường trực, định kỳ đánh giá hiệu quả chính sách hàng năm.

- Xây dựng cơ chế phối hợp liên vùng với Cần Thơ, Đồng Tháp, TPHCM để thống nhất chính sách phí dịch vụ logistics, kết nối luồng tuyến biên mậu và chia sẻ dữ liệu logistics.

- Thúc đẩy hợp tác quốc tế với Campuchia qua các thỏa thuận song phương về hạ tầng biên giới, logistics cửa khẩu và vận tải xuyên biên giới.

5.6.2. Phương án huy động vốn, nguyên tắc lựa chọn dự án.

1) Phương án huy động vốn:

Phương án huy động vốn được xây dựng theo hướng đa dạng hóa, giảm phụ thuộc ngân sách nhà nước, tăng tỷ trọng vốn xã hội hóa.

- Ngân sách nhà nước (trung ương và địa phương):

+ Ngân sách trung ương: Các dự án quốc gia (cao tốc CT.34, CT.35, nâng cấp QL.91, QL.80, nạo vét sông Hậu, sông Tiền).

+ Ngân sách tỉnh: Hỗ trợ các dự án địa phương (đường tỉnh, trung tâm logistics Mỹ Thới, Tắc Cậu, cảng cạn Bình Long), sử dụng vốn đầu tư công trung hạn.

- Vốn ODA, vay ưu đãi và hỗ trợ quốc tế:

+ Tập trung vào các dự án xanh, thích ứng biến đổi khí hậu (nạo vét luồng tuyến, cảng xanh, trung tâm logistics xanh).

+ Các nguồn: WB, ADB, JICA, Quỹ Khí hậu Xanh (GCF), các chương trình hợp tác tiểu vùng Mekong.

- Vốn xã hội hóa và PPP:

+ Thu hút tư nhân trong nước và FDI (các tập đoàn logistics lớn: Gemadept, Saigon Newport, Maersk, DHL) đầu tư cho trung tâm logistics cửa khẩu (Hà Tiên, Tịnh Biên), cảng cạn (Tắc Cậu, Bình Long), cảng biển (Bình Trị – Kiên Lương, Hòn Chông, Sun Group – cảng hàng không Phú Quốc; Rạch Giá...)

+ Hình thức: BOT (cao tốc), BOO (trung tâm logistics, cảng cạn), BT (đường tỉnh kết nối).

+ Cho thuê quyền khai thác, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đã được nhà nước đầu tư (Cảng hàng không; cảng biển; cảng thủy nội địa; Bến xe; Bến tàu...).

+ Sử dụng cơ chế đất đai hạ tầng, bảo lãnh doanh thu tối thiểu để giảm rủi ro cho nhà đầu tư.

- Các nguồn vốn khác:

+ Vốn doanh nghiệp từ khu công nghiệp, khu kinh tế cửa khẩu.

+ Trái phiếu xanh, quỹ đầu tư xanh.

+ Vay thương mại với bảo lãnh nhà nước cho SMEs logistics.

2) Nguyên tắc lựa chọn dự án:

- Việc lựa chọn dự án đầu tư hạ tầng giao thông và logistics cần tuân thủ các nguyên tắc sau, đồng thời được đánh giá toàn diện về tác động kinh tế, xã hội và môi trường:

- Phù hợp với định hướng phát triển không gian, 5 trục phát triển và tổ chức luồng tuyến logistics đã xác định trong quy hoạch, đảm bảo sự đồng bộ giữa các khu vực đô thị, công nghiệp, nông nghiệp và cửa khẩu;

- Có vai trò lan tỏa, tạo động lực phát triển chuỗi logistics, giảm chi phí vận chuyển, nâng cao năng lực cạnh tranh của tỉnh và thúc đẩy liên kết vùng;

- Ưu tiên các dự án có tính kết nối cao giữa các loại hình vận tải, giữa hạ tầng giao thông với trung tâm logistics, khu công nghiệp, vùng sản xuất và các điểm trung chuyển quan trọng, nhằm hình thành mạng lưới vận tải đa phương thức hiệu quả;

- Ưu tiên các dự án logistics xanh, tiết kiệm năng lượng, giảm phát thải, sử dụng công nghệ hiện đại, tự động hóa và số hóa quản lý, đồng thời có khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu;

- Bảo đảm tính khả thi về kỹ thuật, tài chính, môi trường và hiệu quả kinh tế – xã hội, bao gồm đánh giá chi phí – lợi ích, khả năng huy động vốn, tác động đến cộng đồng và môi trường, cũng như khả năng vận hành bền vững trong dài hạn;

- Khuyến khích các dự án có khả năng nhân rộng, tạo hiệu ứng lan tỏa cho các khu vực lân cận và thúc đẩy phát triển kinh tế – xã hội đồng bộ

5.6.3. Giải pháp phát triển nguồn nhân lực logistics.

Nguồn nhân lực logistics hiện nay của tỉnh còn hạn chế về số lượng, chất lượng và kỹ năng chuyên sâu (đặc biệt logistics xanh, chuyển đổi số, quản lý chuỗi cung ứng đa phương thức). Do đó để đảm bảo lao động chất lượng cao trong lĩnh vực logistics và vận tải, đề xuất các giải pháp sau:

Đào tạo và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực: thông qua phối hợp xây dựng chương trình đào tạo chuyên ngành logistics tại các trường đại học, cao đẳng trên địa bàn (Đại học An Giang, Cao đẳng Nghề An Giang, Cao đẳng Kinh tế – Kỹ thuật Kiên Giang) với các chuyên ngành: Quản trị logistics, Logistics đa phương thức, Logistics xanh, Chuỗi cung ứng số. Hợp tác với các trường đại học lớn (ĐH Kinh tế TP.HCM, ĐH Giao thông Vận tải TP.HCM, ĐH Cần Thơ) để mở các khóa đào tạo liên kết, thạc sĩ, tiến sĩ về logistics. Và tổ chức các khóa đào tạo ngắn hạn, chứng chỉ nghề (quản lý kho thông minh, vận hành cảng cạn, sử dụng phần mềm logistics, an toàn vận tải thủy).

Hợp tác đào tạo với doanh nghiệp và quốc tế: như khuyến khích doanh nghiệp logistics lớn (Gemadep, Saigon Newport, các trung tâm logistics tư nhân) tham gia đào tạo tại chỗ, thực tập có lương, chương trình “đào tạo theo đơn đặt hàng”. Tăng cường hợp tác quốc tế, Ký thỏa thuận với các tổ chức, doanh nghiệp Campuchia, Singapore, Thái Lan để đào tạo về logistics biên mậu, logistics xanh; gửi cán bộ, lao động tham gia các khóa học ngắn hạn ở nước ngoài.

Chính sách thu hút và giữ chân nhân tài: như Ưu đãi thu nhập, nhà ở, hỗ trợ đào tạo cho chuyên gia logistics cao cấp (quản lý trung tâm logistics, chuyên gia chuyển đổi số), Xây dựng quỹ hỗ trợ học bổng logistics cho sinh viên, học viên xuất sắc cam kết làm việc tại tỉnh ít nhất 5 năm.

Nâng cao nhận thức và kỹ năng số cho cộng đồng: thông qua tổ chức các hội thảo, diễn đàn về logistics xanh, chuyển đổi số cho doanh nghiệp nhỏ và vừa, hợp tác xã nông nghiệp, ngư dân. Và xây dựng cổng thông tin điện tử về đào tạo logistics, kết nối cung – cầu lao động trong lĩnh vực này.

CHƯƠNG 6. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

6.1. Khái toán chi phí thực hiện đề án

Tổng nhu cầu vốn đầu tư hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông và logistics của tỉnh An Giang ước tính khoảng 435.865 tỷ đồng, trong đó các dự án trong giai đoạn trước năm 2030 cần khoảng **236.348** tỷ đồng.

Bảng 6-1: Khái toán vốn đầu tư hạ tầng giao thông và logistics của tỉnh An Giang

Stt	Công trình	Kinh phí (tỷ đồng)			Tỷ lệ	Ghi chú
		Đến 2030	2031-2050	Tổng		
1	Đường quốc gia	82.400	17.029	99.430	22,8%	TW + ĐP
2	Đường tỉnh	82.231	22.665	104.895	24,1%	ĐP+TN
3	Luồng, bến cảng hàng hải	6.806	957	7.763	1,8%	ĐP+TN
4	Luồng, bến thủy nội địa	19.740	8.107	27.847	6,4%	ĐP+TN
5	Trung tâm logistics	2.300	1.290	3.590	0,8%	XHH
6	Bến xe	1.335	569	1.904	0,4%	XHH
7	Cảng cạn	200	150	350	0,1%	XHH
8	Cảng hàng không	32.386	7.700	40.086	9,2%	PPP
9	Đường sắt đô thị	8.949	141.051	150.000	34,4%	PPP
Tổng		236.348	199.517	435.865	100,0%	

Để đảm bảo đủ nguồn vốn để thực hiện được Đề án cần kết hợp nhiều nguồn lực tài chính khác nhau trong đó chú trọng nguồn vốn xã hội hóa nhằm giảm áp lực lên ngân sách và tăng hiệu quả đầu tư. Cơ cấu nguồn vốn hợp lý cho các dự án đầu tư cụ thể như sau: Vốn ngân sách nhà nước (TW+ĐP) tập trung cho các dự án quan trọng, có ý nghĩa liên kết vùng .. chiếm tỷ trọng 35%. Vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) từ các tổ chức như World Bank; Asian Development Bank; Japan Internation Agecy.. thông qua những dự án có tính chất hỗ trợ để ứng phó với biến đổi khí hậu và nước biển dâng (Tuyến đường bộ ven biển; Dự án tăng cường khả năng chống chịu lũ và kết nối giao thông...) chiếm tỷ trọng 25%. Hợp tác công – tư (PPP) nhằm thu hút doanh nghiệp tham gia đầu tư xây dựng và khai thác công trình (đường cao tốc; cảng bến; bến xe; bãi đỗ xe...) chiếm tỷ trọng 25%. Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) nhằm thu hút nhà đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực logistics, cảng biển và giao thông đô thị chiếm tỷ trọng 10%. Còn lại là nguồn vốn trái phiếu huy động chiếm tỷ trọng 5%. Nguồn vốn ngân sách dùng để giải phóng mặt bằng các dự án, các địa phương vận động người dân hiến đất nhằm giảm áp lực lên ngân sách và đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án.

6.2. Xây dựng tiêu chí lựa chọn dự án ưu tiên

Việc lựa chọn dự án ưu tiên được thực hiện trên cơ sở hệ thống tiêu chí rõ ràng, bảo đảm tính khách quan, minh bạch và phù hợp với định hướng phát triển của tỉnh. Các nhóm tiêu chí chủ yếu bao gồm:

- **Mức độ phù hợp với quy hoạch và chiến lược phát triển:** Phù hợp với Quy hoạch tỉnh An Giang thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050; các quy hoạch ngành giao thông, logistics và các định hướng phát triển vùng.

- **Tác động đến phát triển kinh tế – xã hội:** Khả năng thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, phát triển sản xuất – kinh doanh, thương mại, du lịch; tạo việc làm và nâng cao thu nhập cho người dân.

- **Hiệu quả kết nối và tổ chức luồng vận tải:** Góp phần hoàn thiện các hành lang giao thông chính, tăng cường kết nối giữa khu sản xuất, khu công nghiệp, cửa khẩu, cảng và trung tâm logistics.

- **Tính cấp bách và khả năng giải quyết điểm nghẽn:** Ưu tiên các dự án khắc phục các nút thắt về hạ tầng, giảm ùn tắc, giảm chi phí và thời gian vận chuyển.

- **Khả năng huy động nguồn lực và tính khả thi:** Khả năng thu hút vốn đầu tư ngoài ngân sách, triển khai theo hình thức PPP hoặc xã hội hóa; mức độ sẵn sàng về quỹ đất, thủ tục đầu tư.

- **Phù hợp với mục tiêu phát triển bền vững:** Góp phần giảm phát thải, thúc đẩy logistics xanh, thích ứng với biến đổi khí hậu.

6.3. Đề xuất danh mục dự án ưu tiên

Trên cơ sở các tiêu chí lựa chọn các dự án ưu tiên, đề xuất ưu tiên đầu tư đối với **34 dự án** với tổng số vốn ước tính khoảng **87.575 tỷ đồng**, trong đó:

- Ngân sách Trung ương: khoảng 24.727 tỷ đồng (chiếm 28,9%).
- Vốn vay ODA: khoảng 3.558 tỷ đồng (chiếm 4,2%)
- Nguồn vốn từ các dự án đối tác công tư (PPP): khoảng 31.736 tỷ đồng (chiếm 37%)
- Ngân sách địa phương: khoảng 25.674 tỷ đồng, chiếm khoảng 30%

Bảng 6-2: Danh mục các dự án ưu tiên đầu tư

TT	Công trình/Dự án	Dự kiến kế hoạch vốn trung hạn trước 2030 (tỷ VNĐ)	Giai đoạn đầu tư	Nguồn vốn
I	Công trình đường bộ			
1	Dự án đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng - GD1	2.749	2022-2027	NSTW
2	Dự án đầu tư xây dựng công trình Cải tạo, nâng cấp tuyến Quốc lộ 80 (đoạn từ nút giao với tuyến tránh Rạch Giá đến cầu Ba Hòn)	1.207	2025-2028	NSDP
3	Tuyến đường N1 từ Hà Tiên đi Châu Đốc.	2.780	2026-2029	NSTW
4	Dự án đường ra cửa khẩu quốc tế Hà Tiên	26	2026-229	NSDP
5	Tuyến đường Rạch Giá - Long Xuyên	4.794	2026-2029	NSTW
6	Dự án đầu tư xây dựng công trình đường Nguyễn Phúc Chu (Quốc lộ 80) đoạn từ Km206 + 980 đến Km211 + 218,9)	71	2019-2025	NSDP
7	Dự án Tuyến nối từ điểm đầu đường cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng đến Cửa khẩu Tịnh Biên và điểm đầu đường cao tốc đến điểm đầu Quốc lộ 91C đi cửa khẩu Khánh Bình.	3.498	2026-2030	NSTW
8	Tuyến đường tránh Quốc lộ 91 qua đô thị Cái Dầu - Vĩnh Thạnh Trung.	1.692	2026-2029	NSTW
9	Dự án Đường tỉnh ĐT.975 (đoạn từ ĐT.973 – Cảng hàng không Phú Quốc - ĐT.975 – ĐT.973.	1.442	2025-2027	NSTW+NSDP
10	Đại lộ APEC	1.566	2025-2027	NSTW+NSDP
11	Nâng cấp đường tỉnh 949	100	2021-2026	NSDP
12	Đường tỉnh 941 (đoạn nối dài)	300	2022-2026	NSTW
13	Đường dẫn ra cảng tổng hợp thành phố Hà Tiên.	877	2025-2027	NSDP
14	Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ ven biển kết nối tỉnh An Giang với tỉnh Cà Mau.	1.655	2026-2029	ODA
15	Đầu tư xây dựng công trình Cầu trên tuyến đường bộ ven biển kết nối từ An Biên - thành phố Rạch Giá	2.838	2024-2029	NSDP
16	Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ ven biển từ Hòn Đất đi Kiên Lương	179	2021-2025	NSDP
17	Dự án đầu tư xây dựng công trình nâng cấp, mở rộng đường ĐT.963 đoạn Quốc lộ	1.903	2026-2030	ODA

	80 - Vị Thanh qua Tân Hiệp và Giồng Riềng.			
18	Tuyến đường tỉnh 956	4.850	2026-2030	NSDP
19	Dự án Nâng cấp mở rộng Đường tỉnh 950 và đoạn kết nối Quốc lộ 110 tỉnh Kandal, Vương quốc Campuchia.	2.400	2026-2030	NSDP
20	Dự án Tuyến tránh Đường tỉnh 951 (Đoạn từ km8+550 đến km15+950)	165	2023-2026	NSTW
21	Đầu tư xây dựng đường ven biển phía tây đảo Phú Quốc	3.000	2024-2029	NSDP
22	Đầu tư xây dựng công trình đường ven sông Cái Lớn (trên địa bàn huyện Vĩnh Thuận)	197	2022-2026	NSDP
23	Đầu tư xây dựng công trình đường Võ văn Kiệt nối dài (Quốc lộ 61- đường 3/2)	300	2026 - 2030	NSDP
24	Dự án Cầu Tân Châu - Hồng Ngự.	2.066	2026 - 2030	PPP
25	Dự án cầu Đông Hồ			
26	Dự án Cầu Ba Hòn 2	1.480	2026 - 2030	NSTW
27	Dự án Cầu tuyến kênh Chông mỹ - Cầu tuyến Bờ tây sông xáng Xẻo rô	5.000	2026 - 2030	NSDP
28	Đầu tư xây dựng công trình Cầu trên tuyến đường bộ ven biển kết nối từ An Biên - thành phố Rạch Giá	2.838	2026 - 2030	NSDP
II	Cảng hàng không			
29	Đầu tư nâng cấp, mở rộng Cảng hàng không Phú Quốc	21386	2026 - 2030	PPP
30	Đầu tư nâng cấp, mở rộng Cảng hàng không Rạch Giá	4000	2026 - 2030	PPP
31	Đầu tư xây dựng Cảng hàng không lưỡng dụng Thổ Chu	7000	2026 - 2030	NSTW
III	Đường sắt đô thị			
32	Dự án tuyến tàu điện đô thị đoạn 1 Phú Quốc	4.285	2025 - 2027	PPP
IV	Cảng bến			
33	Cảng tổng hợp Hà Tiên (giai đoạn 1)	900	2026 - 2030	NSDP
34	Cảng hành khách Quốc tế Phú Quốc	33	2026 - 2030	NSDP

6.4. Đề xuất lộ trình triển khai các giải pháp và kế hoạch phân kỳ đầu tư

Lộ trình triển khai các giải pháp và dự án được chia thành các giai đoạn phù hợp với khả năng huy động nguồn lực và nhu cầu phát triển:

Giai đoạn đến năm 2030: Ưu tiên đầu tư các dự án cấp bách, có tính lan tỏa cao, giải quyết các điểm nghẽn về kết nối giao thông và logistics; tập trung hoàn thiện các hành lang giao thông chính, các trung tâm logistics trọng điểm.

Giai đoạn sau năm 2030 đến 2050: Tiếp tục mở rộng, hoàn thiện mạng lưới hạ tầng giao thông – logistics theo quy hoạch; nâng cao chất lượng dịch vụ, ứng dụng công nghệ và hướng tới phát triển bền vững.

Việc phân kỳ đầu tư được thực hiện linh hoạt, có điều chỉnh phù hợp với tình hình phát triển kinh tế – xã hội và khả năng cân đối nguồn lực của tỉnh trong từng thời kỳ.

6.5. Tổ chức thực hiện và vai trò các bên liên quan

Để bảo đảm việc triển khai Đề án phát triển hạ tầng giao thông và logistics tỉnh An Giang được thực hiện đồng bộ, hiệu quả, đúng tiến độ và phù hợp với định hướng phát triển kinh tế – xã hội của tỉnh, cần xác định rõ cơ chế tổ chức thực hiện và phân công trách nhiệm cụ thể cho từng cơ quan, đơn vị có liên quan. Việc tổ chức thực hiện phải bảo đảm nguyên tắc phân công rõ ràng, phối hợp chặt chẽ, giám sát thường xuyên và điều chỉnh kịp thời.

Sở Xây dựng

Là cơ quan thường trực, đầu mối tham mưu và tổ chức triển khai Đề án.

Rà soát các quy hoạch giao thông, các dự án đang triển khai phát triển giao thông, du lịch và đô thị nhằm tích hợp hiệu quả và triển khai đồng bộ các giải pháp.

Chủ trì xây dựng kế hoạch thực hiện, trong đó phối hợp với các sở, ngành có liên quan để cụ thể hóa các giải pháp, cơ chế, chính sách phù hợp với chức năng, nhiệm vụ của từng đơn vị.

Phối hợp với các đơn vị liên quan, tổ chức triển khai các chương trình, kế hoạch, dự án thuộc Đề án; thường xuyên kiểm tra, đôn đốc tiến độ thực hiện; định kỳ tổng hợp, đánh giá kết quả triển khai và báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh. Trường hợp phát sinh khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện, Sở kịp thời tổng hợp, tham mưu UBND tỉnh xem xét điều chỉnh, bổ sung cho phù hợp với tình hình thực tế.

Sở Tài chính

Phối hợp với Sở Xây dựng trong việc rà soát và phân bổ nguồn vốn ngân sách Nhà nước theo khả năng và cân đối vốn để triển khai thực hiện đề án;

Chủ trì tham mưu UBND tỉnh cụ thể hóa thực hiện trên địa bàn tỉnh các chính sách cơ chế, chính sách nhằm thu hút, khuyến khích đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, hạ tầng logistics trên địa bàn tỉnh. Cung cấp thông tin về các chính sách hỗ trợ, ưu đãi đầu tư theo quy định của pháp luật;

Phối hợp các đơn vị liên quan trong việc huy động huy động vốn (PPP, ODA), thẩm định hiệu quả kinh tế - xã hội, lập danh mục kêu gọi đầu tư. Đồng thời, tham mưu cải thiện môi trường đầu tư, đơn giản hóa thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi để thu hút và giữ chân các nhà đầu tư chiến lược trong lĩnh vực logistics và hạ tầng giao thông

Sở Công Thương: Phát triển dịch vụ logistics, hỗ trợ doanh nghiệp logistics địa phương (ưu đãi, kết nối thị trường). Chủ trì xây dựng nền tảng logistics số, tổ chức hội

chợ, diễn đàn logistics Đồng bằng sông Cửu Long - Campuchia, thúc đẩy xuất khẩu nông-thủy sản và biên mậu.

Trung tâm Xúc tiến Đầu tư, Thương mại và Du lịch: Đẩy mạnh thực hiện các hoạt động xúc tiến đầu tư nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp; chủ động thực hiện các hoạt động đối thoại doanh nghiệp để kịp thời tìm hiểu, tháo gỡ các vướng mắc khó khăn đối với các doanh nghiệp tư nhân tham gia đầu tư phát triển hạ tầng giao thông và logistics.

Các phường/đặc khu/xã: Phối hợp triển khai các dự án trên địa bàn quản lý như giải phóng mặt bằng, giám sát thi công, bảo đảm an ninh trật tự, an toàn lao động và tuân thủ các quy định về bảo vệ môi trường trong quá trình thực hiện dự án