

**KHẢO SÁT THU THẬP SỐ LIỆU  
VỀ MẠNG LƯỚI GTVT  
PHỤC VỤ PHÁT TRIỂN KINH TẾ  
VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG**

**Báo cáo Cuối kỳ**

**Tháng 4, 2023**

**Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA)**

**Công ty ALMEC  
Nippon Koei Co., Ltd.  
Công ty TNHH Chodai**

<b>1R</b>
<b>JR</b>
<b>23-15</b>

**KHẢO SÁT THU THẬP SỐ LIỆU  
VỀ MẠNG LƯỚI GTVT  
PHỤC VỤ PHÁT TRIỂN KINH TẾ  
VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG**

**Báo cáo Cuối kỳ**

**Tháng 4, 2023**

**Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA)**

**Công ty ALMEC  
Nippon Koei Co., Ltd.  
Công ty TNHH Chodai**

**TỶ GIÁ**

USD 1 = JPY 134,65

VND 1 = JPY 0,005706

Tỷ giá trung bình của JICA, từ tháng 4, 2022 tới tháng 2, 2023

# MỤC LỤC

## TÓM TẮT

<b>1. TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU</b> .....	<b>1-1</b>
<b>1.1. Phạm vi Nghiên cứu</b> .....	<b>1-1</b>
1.1.1. Cơ sở Nghiên cứu .....	1-1
1.1.2. Mục tiêu Nghiên cứu .....	1-1
1.1.3. Khu vực Nghiên cứu .....	1-1
1.1.4. Dự án Mục tiêu .....	1-2
<b>1.2. Hoạt động Nghiên cứu</b> .....	<b>1-4</b>
<b>2. ĐỊNH HƯỚNG VÀ ĐIỀU KIỆN PHÁT TRIỂN VÙNG ĐBSCL</b> .....	<b>2-1</b>
<b>2.1. Định hướng chính sách phát triển vùng</b> .....	<b>2-1</b>
2.1.1. Lịch sử phát triển vùng Đồng bằng sông Cửu Long .....	2-1
2.1.2. Hiện trạng Kinh tế - Xã hội vùng Đồng bằng sông Cửu Long .....	2-4
2.1.3. Môi trường đầu tư vùng Đồng bằng sông Cửu Long .....	2-11
2.1.4. Hiện trạng Kinh tế vùng Đồng bằng sông Cửu Long (2022) .....	2-11
2.1.5. Định hướng Chính sách Phát triển vùng .....	2-15
<b>2.2. Quy hoạch phát triển của các địa phương</b> .....	<b>2-17</b>
2.2.1. Tỉnh Đồng Tháp .....	2-17
2.2.2. Thành phố Cần Thơ .....	2-18
2.2.3. Tỉnh Hậu Giang .....	2-19
<b>2.3. Tình hình Kinh tế Xã hội của các địa phương</b> .....	<b>2-21</b>
2.3.1. Tỉnh Long An .....	2-21
2.3.2. Tỉnh Tiền Giang .....	2-22
2.3.3. Tỉnh Bến Tre .....	2-23
2.3.4. Tỉnh Trà Vinh .....	2-25
2.3.5. Tỉnh Vĩnh Long .....	2-28
2.3.6. Tỉnh Đồng Tháp .....	2-29
2.3.7. Tỉnh An Giang .....	2-31
2.3.8. Tỉnh Kiên Giang .....	2-32
2.3.9. Thành phố Cần Thơ .....	2-34
2.3.10. Tỉnh Hậu Giang .....	2-36
2.3.11. Tỉnh Sóc Trăng .....	2-37
2.3.12. Tỉnh Bạc Liêu .....	2-39
2.3.13. Tỉnh Cà Mau .....	2-40
<b>2.4. Điều kiện Tự nhiên</b> .....	<b>2-43</b>
2.4.1. Đặc điểm Địa lý .....	2-43
2.4.2. Hiện trạng Sử dụng đất .....	2-45
2.4.3. Thảm thực vật và Rừng .....	2-47
2.4.4. Các khu vực bảo tồn .....	2-48
2.4.5. Khu vực chịu lũ .....	2-50
2.4.6. Triều cường và Ngập lụt .....	2-52
2.4.7. Tác động của xâm nhập mặn đối với sản xuất nông nghiệp .....	2-54
2.4.8. Tác động từ biến đổi khí hậu .....	2-55
<b>3. MẠNG LƯỚI HẠ TẦNG GIAO THÔNG HIỆN TẠI Ở ĐBSCL</b> .....	<b>3-1</b>
<b>3.1. Mạng lưới Hạ tầng Giao thông Vận tải Hiện tại</b> .....	<b>3-1</b>
3.1.1. Đường bộ .....	3-1
3.1.2. Vận tải thủy nội địa .....	3-3
3.1.3. Hàng hải .....	3-3
3.1.4. Vận tải hàng không .....	3-4

<b>3.2. Phân tích lưu lượng hành khách và vận chuyển hàng hóa hiện tại.....</b>	<b>3-6</b>
3.2.1. Đặc điểm về tình hình giao thông.....	3-6
3.2.2. Tình trạng giao thông đường bộ.....	3-6
<b>3.3. Quy hoạch phát triển mạng lưới hạ tầng.....</b>	<b>3-12</b>
3.3.1. Các quy hoạch mới nhất về phát triển hạ tầng giao thông.....	3-12
3.3.2. Tổng hợp các dự án giao thông đường bộ.....	3-12
3.3.3. Tổng hợp các dự án của các chuyên ngành giao thông khác.....	3-14
<b>3.4. Các dự án hạ tầng giao thông đang triển khai (đến năm 2025).....</b>	<b>3-19</b>
3.4.1. Tổng quan.....	3-19
3.4.2. Các dự án Đường bộ và Đường cao tốc do BQLDA Mỹ Thuận thực hiện.....	3-19
3.4.3. Đường sắt.....	3-20
3.4.4. Vận tải thủy nội địa và Cảng biển.....	3-21
3.4.5. Vận tải hàng không.....	3-22
<b>3.5. Chủ trương của Bộ Kế hoạch và Đầu tư.....</b>	<b>3-23</b>
<b>4. PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG TÍCH HỢP VÙNG ĐBSCL.....</b>	<b>4-1</b>
<b>4.1. Nhìn lại và Đánh giá các Tiềm năng Phát triển.....</b>	<b>4-1</b>
4.1.1. Phát triển Kinh tế vùng.....	4-1
4.1.2. Điều kiện Phát triển Giao thông Vận tải ở Cần Thơ.....	4-3
4.1.3. Cơ hội vận tải qua biên giới với Campuchia.....	4-5
<b>4.2. Phát triển Hệ thống GTVT cho Tiểu vùng đô thị Cần Thơ.....</b>	<b>4-9</b>
4.2.1. Các hành lang phát triển trong vùng ĐBSCL.....	4-9
4.2.2. Phát triển hệ thống GTVT tương lai cho Tiểu vùng đô thị Cần Thơ.....	4-10
<b>5. DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.....</b>	<b>5-1</b>
<b>5.1. Khung Kinh tế - Xã hội của vùng.....</b>	<b>5-1</b>
5.1.1. Tổng quan.....	5-1
5.1.2. Tổng quan về hiện trạng kinh tế - xã hội của vùng.....	5-1
5.1.3. Dự báo về tình hình Kinh tế - Xã hội tương lai.....	5-3
<b>5.2. Khái quát về Khung Dự báo Nhu cầu.....</b>	<b>5-8</b>
5.2.1. Tổng quan.....	5-8
5.2.2. Phân vùng giao thông.....	5-9
5.2.3. Cập nhật các bảng ma trận OD.....	5-10
5.2.4. Cập nhật mạng lưới giao thông.....	5-10
<b>5.3. Kết quả sơ bộ về Dự báo nhu cầu giao thông.....</b>	<b>5-14</b>
5.3.1. Ước tính nhu cầu giao thông quanh khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.....	5-14
5.3.2. Phân bổ lưu lượng lên mạng lưới tùy theo Năng lực và Nhu cầu.....	5-15
<b>5.4. Kết quả áp lưu lượng giao thông vào các dự án mục tiêu.....</b>	<b>5-17</b>
5.4.1. Chỉ tiêu đánh giá của Dự án mục tiêu.....	5-17
5.4.2. Chỉ tiêu đánh giá chung về mạng lưới tại vùng ĐBSCL khi có/không có dự án mục tiêu.....	5-18
5.4.3. Lưu lượng giao thông trên mặt cắt tại sông Hậu với từng kịch bản.....	5-20
<b>6. NGHIÊN CỨU XÂY DỰNG CÁC DỰ ÁN MỤC TIÊU.....</b>	<b>6-1</b>
<b>6.1. Hành lang liên tỉnh (đoạn Cần Thơ).....</b>	<b>6-1</b>
6.1.1. Hiện trạng và phạm vi nghiên cứu.....	6-1
6.1.2. Đề cương nghiên cứu sơ bộ.....	6-2
6.1.3. Làm rõ một số vấn đề về dự thảo Báo cáo Nghiên cứu Tiền khả thi.....	6-15

<b>6.2. Quốc lộ 61C</b> .....	<b>6-22</b>
6.2.1. Hiện trạng và Phạm vi nghiên cứu .....	6-22
6.2.2. Nghiên cứu trước đầu vào cho Dự thảo BCNCKT của các dự án đề xuất.....	6-24
6.2.3. Làm rõ tình hình thực hiện công tác lập báo cáo NCTKT .....	6-47
<b>7. CÂN NHẮC THỰC HIỆN CÁC DỰ ÁN MỤC TIÊU</b> .....	<b>7-1</b>
<b>7.1. Phân tích Kinh tế và các Tiêu chí Đánh giá</b> .....	<b>7-1</b>
7.1.1. Phân tích Kinh tế .....	7-1
7.1.2. Chỉ tiêu Đánh giá (Chỉ tiêu Vận hành khai thác và Chỉ tiêu Ảnh hưởng).....	7-4
<b>7.2. Thu xếp vốn</b> .....	<b>7-10</b>
7.2.1. Vốn vay ODA từ các nhà tài trợ.....	7-10
7.2.2. Cơ chế cho các địa phương vay lại vốn vay ODA .....	7-16
<b>7.3. Rà soát các vấn đề môi trường, xã hội</b> .....	<b>7-21</b>
7.3.1. Những quy định, tiêu chuẩn và yêu cầu được áp dụng .....	7-21
7.3.2. Điều kiện hiện trường.....	7-24
7.3.3. Đánh giá sơ bộ .....	7-37
<b>8. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ</b> .....	<b>8-1</b>
<b>8.1. Kết luận</b> .....	<b>8-1</b>
<b>8.2. Kiến nghị</b> .....	<b>8-3</b>
8.2.1. Về quy hoạch mạng lưới .....	8-3
8.2.2. Về thiết kế các dự án mục tiêu .....	8-4
8.2.3. Về đánh giá/thực hiện các dự án mục tiêu.....	8-4

## DANH MỤC BẢNG VÀ HÌNH

Bảng 1.2.1	Chương trình làm việc với các tỉnh/thành trong Khu vực ĐBSCL .....	1-4
Bảng 1.2.2	Các cuộc họp tham vấn về các dự án mục tiêu .....	1-5
Bảng 2.1.1	Sản xuất công nghiệp và chế biến ở vùng ĐBSCL và trên cả nước .....	2-8
Bảng 2.1.2	Tăng trưởng XK và một số mặt hàng XK chủ lực của ĐBSCL (2010–2018).....	2-8
Bảng 2.1.3	Phân bố lực lượng lao động theo khu vực kinh tế (%) .....	2-9
Bảng 2.4.1	Hiện trạng sử dụng đất tại vùng Đồng bằng sông Cửu Long (13 địa phương) .....	2-46
Bảng 2.4.2	Diện tích rừng ở vùng ĐBSCL.....	2-48
Bảng 2.4.3	Các vùng đất ngập nước được bảo vệ hiện có và các vùng chim quan trọng ở ĐBSCL.....	2-49
Bảng 2.4.4	Tình hình thiệt hại do xâm nhập mặn đối với sản xuất nông nghiệp tại vùng ĐBSCL, 2015-16 .....	2-54
Bảng 2.4.5	Tác động của xâm nhập mặn tới sản xuất nông nghiệp, 2019-20.....	2-55
Bảng 3.1.1	Cầu nhịp dài hiện có ở ĐBSCL .....	3-2
Bảng 3.2.1	Lưu lượng giao thông trên các quốc lộ tại vùng ĐBSCL .....	3-8
Bảng 3.2.2	Lưu lượng qua Sông Hậu.....	3-10
Bảng 3.2.3	Lưu lượng xe hàng tháng qua phà Thới An – Phong Hòa .....	3-11
Bảng 3.3.1	Danh mục các dự án đường bộ trong vùng ĐBSCL .....	3-13
Bảng 3.3.1	Danh mục các dự án đường bộ trong vùng ĐBSCL .....	3-13
Bảng 3.3.2	Danh mục các dự án của các chuyên ngành giao thông khác trong vùng ĐBSCL ....	3-17
Bảng 3.4.1	Các dự án đường bộ và đường cao tốc do BQLDA Mỹ Thuận quản lý ở ĐBSCL ....	3-20
Bảng 3.4.2	Các dự án ưu tiên cho ĐTNĐ ở vùng ĐBSCL .....	3-21
Bảng 3.5.1	Danh mục các dự án đề xuất của các địa phương và nguồn vốn dự kiến .....	3-24
Bảng 4.1.1	Số lượng các khu công nghiệp đã phê duyệt.....	4-2
Bảng 4.1.2	Lưu lượng giao thông trên cầu Cần Thơ .....	4-3
Bảng 4.1.3	Lưu lượng giao thông qua cửa khẩu, 2019.....	4-8
Bảng 5.1.1	Dân số đô thị và nông thôn tại vùng ĐBSCL, 2015 và 2020).....	5-1
Bảng 5.1.2	Tổng sản phẩm trên địa bàn của các địa phương trong vùng ĐBSCL, 2015 và 2020 .....	5-2
Bảng 5.1.3	Quy mô dân số dự báo của TCTK ở vùng ĐBSCL .....	5-3
Bảng 5.1.4	Kịch bản xu hướng: Dự báo dân số tương lai ở ĐBSCL (2030, 2050).....	5-4
Bảng 5.1.5	Kịch bản đẩy mạnh đô thị hóa: Dự báo dân số tương lai ở ĐBSCL (2030, 2050).....	5-4
Bảng 5.1.6	Tổng hợp dự báo phát triển kinh tế - xã hội một số địa phương trong vùng ĐBSCL ...	5-6
Bảng 5.1.7	Kịch bản Xu hướng: Dự kiến Tổng sản phẩm trên địa bàn các tỉnh vùng ĐBSCL (2030, 2050).....	5-7
Bảng 5.1.8	Kịch bản Đẩy mạnh Đô thị hóa: Dự kiến Tổng sản phẩm trên địa bàn các tỉnh vùng ĐBSCL (2030, 2050).....	5-7
Bảng 5.2.1	Cập nhật kết quả dự báo nhu cầu vận tải của VITRANSS 3 .....	5-9
Bảng 5.2.2	Danh mục các dự án giao thông tại vùng ĐBSCL .....	5-12
Bảng 5.4.1	Chỉ tiêu đánh giá chính của dự án mục tiêu (HLLV) năm 2030 và 2050 .....	5-17
Bảng 5.4.2	Chỉ tiêu đánh giá chính của dự án mục tiêu (QL61C) năm 2030 và 2050.....	5-17
Bảng 5.4.3	Các chỉ tiêu đánh giá mạng lưới giao thông vùng ĐBSCL theo kịch bản phát triển ...	5-18
Bảng 6.1.1	Tình hình hiện tại của công tác chuẩn bị dự án (HLLT) .....	6-2
Bảng 6.1.2	Nghiên cứu/ hành động trong nghiên cứu phụ thuộc vào Đề xuất dự án.....	6-2
Bảng 6.1.3	Vài nét khái quát về tuyến hành lang liên tỉnh.....	6-3
Bảng 6.1.4	Điểm đầu và điểm cuối đề xuất .....	6-5
Bảng 6.1.5	Các điểm khống chế thiết kế dọc HLLT.....	6-6
Bảng 6.1.6	Bố trí đoạn trên Hành lang Liên tỉnh.....	6-8
Bảng 6.1.7	Danh mục các cầu vừa và nhỏ (Đoạn tuyến Cần Thơ).....	6-10
Bảng 6.1.8	Phương pháp áp dụng và tính toán từng khoản mục chi phí đầu tư .....	6-11
Bảng 6.1.9	Tổng mức đầu tư dự kiến (Đoạn tuyến Cần Thơ).....	6-11
Bảng 6.1.10	Khối lượng và đơn giá của đoạn tuyến (Đoạn tuyến Cần Thơ).....	6-12
Bảng 6.1.11	Khối lượng và đơn giá của cầu vừa và nhỏ (Đoạn tuyến Cần Thơ).....	6-12
Bảng 6.1.12	Thông tin thu thập được về O&M (Đoạn tuyến Cần Thơ).....	6-13
Bảng 6.1.13	Dự toán chi phí O&M (Đoạn tuyến Cần Thơ).....	6-14
Bảng 6.1.14	Dự toán chi phí O&M (Đoạn tuyến Cần Thơ).....	6-14
Bảng 6.1.15	Làm rõ bổ sung điều chỉnh các nội dung thành phần và nguyên nhân.....	6-17

Bảng 6.1.16	Làm rõ hình hình hiện tại của Dự thảo BCNCKT liên quan đến các điểm nghiên cứu đầu vào của Đoàn Nghiên cứu JICA .....	6-18
Bảng 6.1.17	Dự toán chi phí O&M (Đoạn tuyến Cần Thơ).....	6-20
Bảng 6.1.18	Dự toán chi phí O&M (Đoạn tuyến Cần Thơ).....	6-21
Bảng 6.2.1	Hiện trạng công tác chuẩn bị dự án (QL61C) .....	6-23
Bảng 6.2.2	Nghiên cứu/ hoạt động thực hiện trong nghiên cứu này.....	6-23
Bảng 6.2.3	Tình hình công tác chuẩn bị dự án đến tháng 10 năm 2022 .....	6-24
Bảng 6.2.4	Các nội dung của nghiên cứu đầu vào tham khảo nghiên cứu cơ sở .....	6-25
Bảng 6.2.5	Tính không thông thuyền của Đường thủy nội địa .....	6-28
Bảng 6.2.6	Tính không của đường bộ .....	6-28
Bảng 6.2.7	Các phương án nâng cao độ đường.....	6-30
Bảng 6.2.8	Danh mục cầu hiện có trên QL61C .....	6-32
Bảng 6.2.9	So sánh biện pháp mở rộng kết cấu phần trên .....	6-34
Bảng 6.2.10	So sánh loại mố .....	6-36
Bảng 6.2.11	So sánh loại cọc với biện pháp thi công.....	6-39
Bảng 6.2.12	Thông tin thu thập về vận hành và bảo trì (QL61C Đoạn Cần Thơ) .....	6-42
Bảng 6.2.13	Thông tin thu thập về vận hành và bảo trì (QL61C đoạn Hậu Giang) .....	6-42
Bảng 6.2.14	Dự toán chi phí vận hành và bảo trì (QL61C đoạn TP Cần Thơ: 10,2km) .....	6-43
Bảng 6.2.15	Dự toán chi phí vận hành và bảo trì (QL61C đoạn Hậu Giang).....	6-43
Bảng 6.2.16	Dự toán chi phí Vận hành và Bảo trì (QL61C) .....	6-44
Bảng 6.2.17	Làm rõ việc Bổ sung và điều chỉnh hợp phần và lý do bổ sung điều chỉnh .....	6-49
Bảng 6.2.18	Tình hình chuẩn bị hiện tại của BCNCKT liên quan đến các nội dung nghiên cứu đầu vào của Đoàn Nghiên cứu JICA .....	6-51
Bảng 6.2.19	Khái toán chi phí và chi phí vận hành & bảo trì.....	6-54
Bảng 6.2.20	Dự toán chi phí Vận hành & Bảo trì (QL61C Đoạn Cần Thơ: 11,2km) .....	6-55
Bảng 6.2.21	Rà soát Dự thảo Báo cáo NCKT được cung cấp liên quan đến các điểm trong Nghiên cứu đầu vào.....	6-57
Bảng 6.2.22	Chênh lệch chi phí (Kết quả rà soát số lượng) .....	6-65
Bảng 6.2.23	So sánh đơn giá bê tông nhựa .....	6-68
Bảng 6.2.24	Chi phí chênh lệch (Kết quả rà soát đơn giá).....	6-68
Bảng 6.2.25	Kết quả rà soát dự toán chi phí .....	6-68
Bảng 7.1.1	Khái toán Chi phí Dự án .....	7-1
Bảng 7.1.2	Chi phí O&M .....	7-1
Bảng 7.1.3	Dự báo Nhu cầu Giao thông cho Dự án IPC.....	7-2
Bảng 7.1.4	Dự báo Nhu cầu Giao thông cho Dự án QL61C .....	7-2
Bảng 7.1.5	Lợi ích Kinh tế (VOC & TTC).....	7-2
Bảng 7.1.6	Tổng hợp Kết quả Phân tích Lợi ích Chi phí.....	7-3
Bảng 7.1.7	Dòng tiền của Phân tích Kinh tế .....	7-3
Bảng 7.1.8	Độ nhạy của Phân tích Kinh tế .....	7-4
Bảng 7.1.9	Xem xét các chỉ tiêu hiệu quả dự án .....	7-8
Bảng 7.1.10	Phân bổ sử dụng đất .....	7-9
Bảng 7.2.1	Các chủ trương gần đây về hỗ trợ phát triển tại ĐBSCL .....	7-11
Bảng 7.2.2	Các dự án hạ tầng (trừ năng lượng) dùng vốn ODA ở ĐBSCL .....	7-15
Bảng 7.2.3	Các quy định gần đây về cơ chế cho vay lại.....	7-18
Bảng 7.2.4	Các mức cho vay lại năm 2018 và 2021 .....	7-19
Bảng 7.2.5	Mức cho vay lại tại vùng ĐBSCL, 2021 và 2022.....	7-20
Bảng 7.3.1	Thống kê giá trị tổng bụi lơ lửng hàng năm tại Cần Thơ, từ 2015 đến 2020 .....	7-25
Bảng 7.3.2	Số liệu thống kê Tổng bụi lơ lửng đoạn thuộc thành phố Cần Thơ, .....	7-30
Bảng 7.3.3	Đa dạng sinh học tại 2 khu vực rà soát tại tỉnh Hậu Giang.....	7-34
Bảng 7.3.4	Kết quả đánh giá sơ bộ (Hành lang liên tỉnh).....	7-38
Bảng 7.3.5	Kết quả đánh giá sơ bộ (Quốc lộ 61C).....	7-43
Bảng 8.2.1	Bác bước chính của các dự án mục tiêu .....	8-5
Hình 1.1.1	Khu vực Nghiên cứu.....	1-2
Hình 1.1.2	Các dự án mục tiêu .....	1-3
Hình 2.1.1	Tình hình và Xu thế Phát triển vùng Đồng bằng sông Cửu Long .....	2-2
Hình 2.1.2	Mức độ tăng trưởng kinh tế tại ĐBSCL, .....	2-4
Hình 2.1.3	Hiệu ứng chuyển dịch nội sinh, động và tĩnh giữa các khu vực kinh tế ở Việt Nam ....	2-5
Hình 2.1.4	Diện tích, sản lượng và năng suất nuôi cá tra tại ĐBSCL .....	2-6



Hình 2.1.5	Tỷ trọng GTXK của tôm trong tổng GTXK thủy sản Việt Nam 2010-2019.....	2-7
Hình 2.1.6	Tỷ lệ thất nghiệp chia theo giới tính .....	2-10
Hình 2.1.7	Tăng trưởng kinh tế của các địa phương vùng ĐBSCL năm 2020 và 2021 .....	2-12
Hình 2.1.8	Xu hướng FDI trong vùng Đồng bằng sông Cửu Long .....	2-14
Hình 2.1.9	Vòng xoáy đi xuống và nhu cầu chuyển đổi nông nghiệp ở ĐBSCL .....	2-14
Hình 2.4.1	Đặc điểm địa hình vùng Đồng bằng Sông Cửu Long .....	2-44
Hình 2.4.2	Hệ thống sông ngòi ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long (13 địa phương) .....	2-45
Hình 2.4.3	Hiện trạng sử dụng đất vùng ĐBSCL .....	2-46
Hình 2.4.4	Vị trí một số khu bảo tồn vùng ngập nước ở ĐBSCL.....	2-50
Hình 2.4.5	Các địa phương trong vùng và bản đồ hiện trạng ngập lụt (2000) và dự báo ngập lụt trong tương lai (2050) .....	2-51
Hình 2.4.6	Bản đồ nguy cơ ngập lụt tại vùng ĐBSCL.....	2-52
Hình 2.4.7	Triều cường và khu vực ngập lụt khi mực nước biển dâng 1-5 m.....	2-53
Hình 3.1.1	Vị trí các cầu nhịp dài ở ĐBSCL.....	3-1
Hình 3.1.2	Phà hoạt động trên sông Hậu .....	3-2
Hình 3.1.3	Mạng lưới đường thủy nội địa và cảng ở ĐBSCL .....	3-4
Hình 3.1.4	Cảng hàng không trong vùng ĐBSCL1).....	3-5
Hình 3.2.1	Lưu lượng giao thông trên các quốc lộ tại vùng ĐBSCL, 2020 .....	3-7
Hình 3.2.2	Lưu lượng giao thông trên QL61C từ 2019.....	3-8
Hình 3.2.3	Tình hình đi lại ở Hậu Giang kể từ đại dịch COVID-19.....	3-9
Hình 3.2.4	Sơ bộ về đợt khảo sát giao thông .....	3-9
Hình 3.2.5	Lưu lượng giao thông của từng loại phương tiện trên hành lang khảo sát .....	3-10
Hình 3.2.6	Vị trí phà Thới An – Phong Hòa.....	3-11
Hình 3.2.7	Hình ảnh phà hoạt động tại bến Thới An – Phong Hòa .....	3-11
Hình 3.3.1	Vị trí các dự án đường bộ trong vùng ĐBSCL .....	3-14
Hình 3.3.2	Vị trí các dự án của các chuyên ngành giao thông còn lại trong vùng ĐBSCL .....	3-18
Hình 3.4.1	Vị trí các dự án đường bộ, đường cao tốc do BQLDA Mỹ Thuận quản lý tại ĐBSCL .....	3-19
Hình 3.4.2	Hướng tuyến dự kiến của tuyến đường sắt TpHCM – Cần Thơ .....	3-21
Hình 4.1.1	Xu hướng thay đổi tỷ trọng của GRDP vùng ĐBSCL so với cả nước và TpHCM .....	4-1
Hình 4.1.2	Vị trí các Khu kinh tế và Khu công nghiệp.....	4-2
Hình 4.1.3	Vị trí các khu công nghiệp tại thành phố Cần Thơ .....	4-4
Hình 4.1.4	Đường bay từ CHKQT Cần Thơ .....	4-5
Hình 4.1.5	Xu hướng hàng container tại PPAP .....	4-6
Hình 4.1.6	Lượng hàng của các quốc gia thông qua PPAP năm 2018 .....	4-6
Hình 4.1.7	Vị trí các cửa khẩu với Campuchia .....	4-7
Hình 4.2.1	Các hành lang phát triển tại vùng ĐBSCL.....	4-10
Hình 4.2.2	Hành lang vùng mới .....	4-12
Hình 4.2.3	Tỷ trọng vận chuyển hành khách của các phương thức ở các cự ly.....	4-13
Hình 4.2.4	Cảng hàng không Komatsu và khu vực xử lý hàng hóa .....	4-14
Hình 4.2.5	Mạng lưới vận chuyển hàng hóa của cảng hàng không Komatsu.....	4-15
Hình 4.2.6	Ý tưởng dự án đầu tư xây dựng cảng Trần Đề.....	4-16
Hình 4.2.7	Hình ảnh dự án đầu tư xây dựng cảng Patimban, Indonesia .....	4-16
Hình 4.2.8	Ý tưởng về Tiểu vùng Cần Thơ .....	4-18
Hình 5.1.1	Tỷ trọng dân cư nông thôn và đô thị cấp huyện, 2020.....	5-2
Hình 5.1.2	Dân số Đô thị và Nông thôn ở các huyện theo 2 kịch bản (2030, 2050) .....	5-5
Hình 5.2.1	Sơ đồ mô hình dự báo nhu cầu.....	5-8
Hình 5.2.2	Phân vùng giao thông trong Nghiên cứu này.....	5-9
Hình 5.2.3	Phân tích mô hình chuyển đi cho các tỉnh Long An, Bình Dương và Đồng Nai .....	5-10
Hình 5.2.4	Thống kê mạng lưới tỉnh lộ tại vùng ĐBSCL .....	5-10
Hình 5.2.5	Vị trí các dự án giao thông trong vùng ĐBSCL .....	5-11
Hình 5.2.6	Sơ bộ về mạng lưới năm cơ sở và trong tương lai.....	5-13
Hình 5.3.1	Các đường thể hiện nhu cầu giao thông mong muốn ở vùng ĐBSCL vào các năm 2020, 2030 và 2050 .....	5-14
Hình 5.3.2	Các đường thể hiện nhu cầu giao thông mong muốn giữa các tỉnh .....	5-15
Hình 5.3.3	Sơ lược Kết quả Phân bổ Lưu lượng lên mạng lưới .....	5-16
Hình 5.4.1	Lưu lượng trên mặt cắt của dự án mục tiêu (HLLT) năm 2030 và 2050.....	5-17
Hình 5.4.2	Lưu lượng trên mặt cắt của dự án mục tiêu (QL61C) năm 2030 và 2050.....	5-17
Hình 5.4.3	Kết quả áp lưu lượng lên mạng lưới, năm 2030, 2050.....	5-19
Hình 5.4.4	Vị trí các điểm vượt sông Hậu.....	5-20
Hình 5.4.5	Lưu lượng mặt cắt trên sông Hậu .....	5-20

Hình 6.1.1	Mặt cắt ngang điển hình .....	6-4
Hình 6.1.2	Tuyến được chọn với các điểm khống chế thiết kế .....	6-7
Hình 6.1.3	Bố trí đoạn trên Hành lang Liên tỉnh.....	6-8
Hình 6.1.4	Hình ảnh điển hình về cầu vượt kênh và đường dân sinh.....	6-9
Hình 6.1.5	Hướng tuyến hiện tại của đoạn tuyến Cần Thơ.....	6-15
Hình 6.1.6	MCN đề xuất trong đề xuất dự án hiện tại .....	6-16
Hình 6.2.1	Vị trí của dự án mục tiêu .....	6-25
Hình 6.2.2	Hình ảnh MCN với cao độ nền đường trên QL61C .....	6-27
Hình 6.2.3	Hình chiếu bên của điều kiện làn hiện tại trên QL61C.....	6-27
Hình 6.2.4	Điều kiện địa chất được xác định trong các bản vẽ hoàn công .....	6-29
Hình 6.2.5	Chiều rộng kết cấu phần trên (Làn đường hiện tại) .....	6-33
Hình 6.2.6	Các vấn đề do dầm hộp DƯ'L kết hợp giữa cũ và mới .....	6-34
Hình 6.2.7	Bố trí trụ mới và trụ hiện có .....	6-35
Hình 6.2.8	Bố trí các móng mới và cũ.....	6-36
Hình 6.2.9	Vùng ảnh hưởng của thi công cọc liên kề.....	6-37
Hình 6.2.10	Bố trí móng với cọc mới nằm ngoài Vùng III .....	6-38
Hình 6.2.11	Biến dạng địa kỹ thuật giả định do thi công nền đắp .....	6-40
Hình 6.2.12	Hình ảnh và kết quả thí nghiệm mô hình lực ly tâm.....	6-41
Hình 6.2.13	Các nút giao bổ sung.....	6-48
Hình 6.2.14	Mặt cắt ngang cầu Bốn Thước, Ba Kéo, và Vị Bình .....	6-64
Hình 7.1.1	Ảnh vệ tinh hành lang đường liên tỉnh đề xuất.....	7-9
Hình 7.3.1	Sơ đồ quy trình Rà soát môi trường của Dự án 1 và Dự án 2.....	7-21
Hình 7.3.2	Bố trí đoạn tuyến của Hành lang liên tỉnh .....	7-24
Hình 7.3.3	Vị trí khu vực có tính đa dạng sinh học cao (Khu du lịch sinh thái Việt Úc và Công ty cổ phần Mía đường Cần Thơ).....	7-33

## CHỮ VIẾT TẮT

ADB	Ngân hàng Phát triển Châu Á
ADF	Quỹ Phát triển Châu Á
AFD	Cơ quan Phát triển Pháp
AID	Cơ quan Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ
AIDS	Hội chứng suy giảm miễn dịch mắc phải
ASEAN	Hiệp hội các quốc gia Đông Á
AUD	Đô la Úc
BCR	Lợi ích - Tỷ lệ chi phí
Bộ GTVT	Bộ Giao thông Vận tải
Bộ KHĐT	Bộ Kế hoạch và Đầu tư
Bộ NNPTNT	Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn
Bộ TC	Bộ Tài chính
Bộ TNMT	Bộ Tài nguyên và Môi trường
Bộ XD	Bộ Xây dựng
BOD	Nhu cầu ô xy sinh hóa
CBD	Khu vực trung tâm
CDM	Cơ chế phát triển sạch
CETD	Trung tâm Môi trường và Phát triển GTVT
CIP	Kỹ thuật khoan nhồi bê tông tại chỗ
COVID-19	Bệnh Vi-rút Corona 2019
ĐBSCL	Đồng bằng sông Cửu Long
DPO	(Chương trình) Chính sách phát triển hoạt động
DWT	Trọng tải
EDCF	Quỹ hợp tác phát triển kinh tế Hàn Quốc
EIA	Đánh giá tác động môi trường
EIRR	Tỷ lệ nội hoàn kinh tế
EMP	Kế hoạch quản lý môi trường
EU	Liên minh Châu Âu
EZ	Phân vùng kinh tế
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FS	Nghiên cứu khả thi
GAP	Kế hoạch hành động của chính phủ
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GIZ	Cơ quan Hợp tác Phát triển Đức
GMS	Tiểu vùng Sông Mekong Mở rộng
GRDP	Tổng sản phẩm trên địa bàn
GSO	Tổng cục thống kê
HCMC	Thành phố Hồ Chí Minh
HIV	Virus gây suy giảm hệ miễn dịch ở người
HWL	Mực nước cao
IBRD	Ngân hàng Tái thiết và Phát triển Quốc tế
ICD	Tổng kho nội địa
ICT	Công nghệ thông tin và truyền thông
IPC	Ban xúc tiến đầu tư
IT	Công nghệ thông tin
IWT	Vận tải thủy nội địa
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
JST	Đoàn Nghiên cứu JICA
KCN	Khu công nghiệp
KEXIM	Ngân hàng Xuất nhập khẩu Hàn Quốc
KFW	Ngân hàng tái thiết Đức
KOICA	Cơ quan hợp tác quốc tế Hàn Quốc
KRW	Đồng Won của Hàn Quốc
METROS	Khảo sát thu thập dữ liệu đường sắt tại các thành phố lớn ở Việt Nam
MLIT	Bộ Đất đai, Hạ tầng, Giao thông và Du lịch Nhật Bản
MOC	Biên bản ghi nhớ hợp tác
MOU	Biên bản ghi nhớ
NPV	Giá trị hiện tại ròng
OCR	Ngôn vốn thông thường
OD	Điểm đầu-Điểm đến
ODA	Hỗ trợ phát triển chính thức

OECD	Tổ chức hợp tác phát triển kinh tế
PCU	Đơn vị xe con
PEIA	Đánh giá tác động môi trường sơ bộ
PM	Chất dạng hạt
PMU	Ban quản lý dự án
PPAP	Chính quyền cảng Phnom Penh
PPP	Quan hệ đối tác công tư
PR	Quan hệ công chúng
PVD	Cổng dọc đúc sẵn
QHN	Quy hoạch ngành
QHTH ĐBSCL	Quy hoạch tích hợp vùng Đồng bằng sông Cửu Long
QHV ĐBSCL	Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Cửu Long
QL	Quốc lộ
RCP	(Kịch bản)
SEDP	Quy hoạch Kinh tế xã hội
SGTVT	Sở Giao thông Vận tải
SIWRP	Phân viện Quy hoạch Thủy lợi
SKHĐT	Sở Kế hoạch và Đầu tư
SLR	Mực nước biển tăng
STNMT	Sở Tài nguyên và Môi trường
TCTK	Tổng cục thống kê
TCVN	Tiêu chuẩn Việt Nam
TDM	Quản lý, điều tiết nhu cầu giao thông
TEDI	TCT Thiết kế Công trình Giao thông
TEU	Đơn vị tương đương 20 foot
TSM	Quản lý hệ thống giao thông
TTC	Chi phí thời gian đi lại
UBMK	Ủy ban sông Mê Kông
UBND	Ủy ban Nhân dân
UN	Liên Hiệp Quốc
UNDP	Chương trình Phát triển Liên Hiệp Quốc
UNEP	Chương trình Môi trường Liên Hiệp Quốc
USAID	Cơ quan Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ
USD	Đô la Mỹ
VAT	Thuế giá trị gia tăng
VCCI	Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam
VINAMARINE	Cục Hàng hải Việt Nam
VITRANS-3	Khảo sát thu thập dữ liệu cho chiến lược phát triển giao thông vận tải bền vững ở Việt Nam
VIWA	Cục Đường thủy nội địa Việt Nam
VOC	Chi phí đơn vị vận hành phương tiện
WARM	Quản lý Nước và Tài nguyên Thiên nhiên (của AFD)
WB	Ngân hàng Thế giới

## BÁO CÁO TÓM TẮT

### 1. Tổng quan về Nghiên cứu này

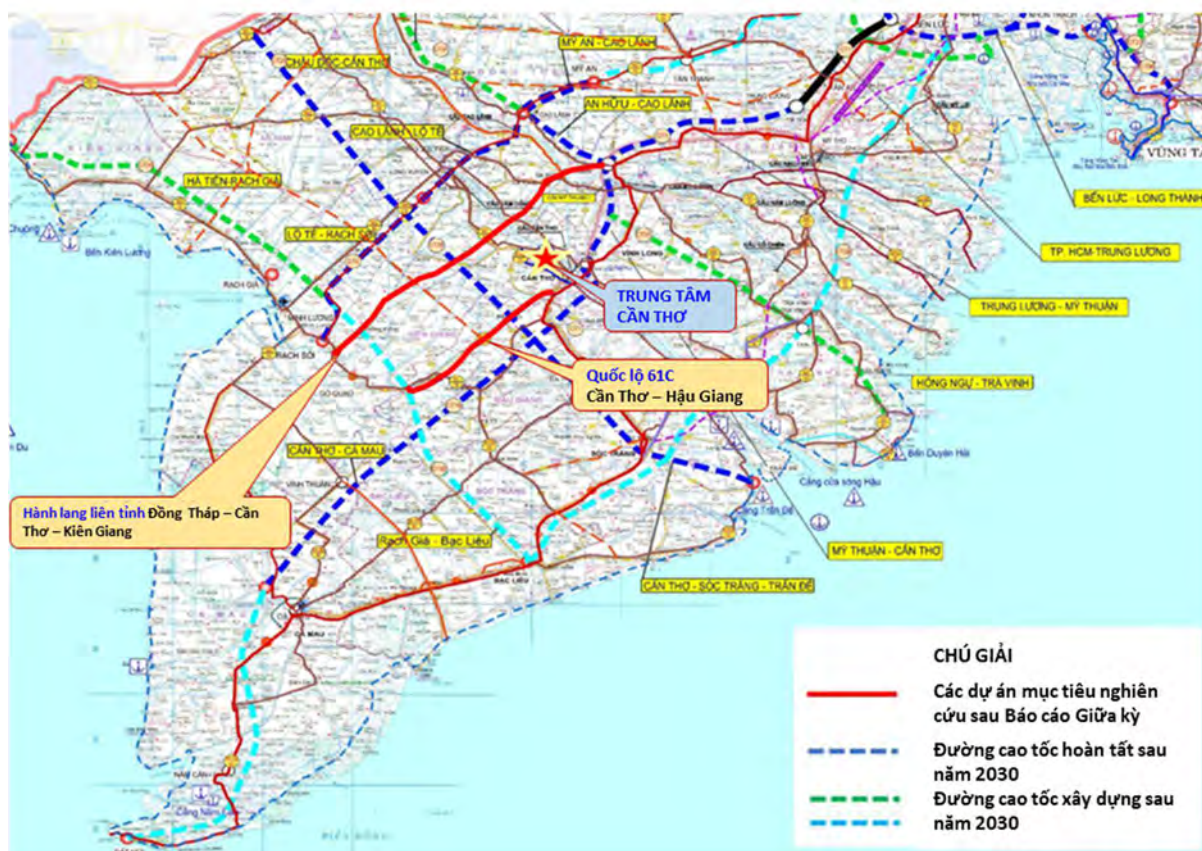
Nghiên cứu này với phạm vi là toàn bộ Vùng Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL), gồm 1 thành phố trực thuộc trung ương và 12 tỉnh, có hai mục tiêu về thu thập số liệu như sau:

- Các dự án đường bộ, cầu có vai trò quan trọng trong mạng lưới giao thông vùng, phục vụ phát triển kinh tế vùng ĐBSCL; và
- Các dự án đường bộ, cầu đang trong giai đoạn chuẩn bị, bao gồm tình hình chuẩn bị triển khai, khả năng sử dụng vốn vay ODA Nhật Bản.

Quy hoạch vùng ĐBSCL đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt ngày 28/02/2022 (Quyết định số 287/QĐ-TTg). Bộ KH-ĐT được giao nhiệm vụ phối hợp với các cơ quan, bộ ngành hữu quan triển khai quy hoạch này. Bộ KH-ĐT đã phối hợp với các địa phương trong vùng ĐBSCL lập một danh sách các dự án hạ tầng ưu tiên, đồng thời làm việc với các đối tác phát triển, trong đó có JICA, về vấn đề hợp tác cấp vốn.

Theo chủ trương của Bộ KH-ĐT, JICA đã thể hiện có quan tâm phối hợp làm việc với thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang. Do đó, Đoàn Nghiên cứu đã chọn ra hai dự án mục tiêu sau:

- (a) Hành lang liên tỉnh mới nối Sa Đéc (tỉnh Đồng Tháp) – Ô Môn (TP Cần Thơ) – Giồng Riềng (tỉnh Kiên Giang); và
- (b) Nâng cấp QL 61C Cần Thơ–Vị Thanh (tỉnh Hậu Giang).



Nguồn: Bổ sung của Đoàn nghiên cứu trên nền bản đồ Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Cửu Long

Hình S1 Các dự án mục tiêu

## 2. Định hướng và Điều kiện Phát triển vùng

### Chính sách phát triển

Hội nghị phát triển bền vững đồng bằng sông Cửu Long lần thứ nhất tổ chức vào tháng 9/2017 đã nêu rõ định hướng phát triển quốc gia với những vấn đề chính như “phát triển bền vững”, “biến đổi khí hậu và nước biển dâng”, v.v. Hội nghị lần thứ ba vào ngày 13 tháng 3 năm 2021 có ý nghĩa quan trọng vì nó khẳng định cam kết mạnh mẽ của Chính phủ. Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã tổng kết vốn ngân sách dự kiến cho giai đoạn 2021–2025 là 266 nghìn tỷ đồng. Đối với nguồn vốn ODA, Bộ KH-ĐT đã phối hợp với Ngân hàng Thế giới lập quy hoạch tổng thể và đề xuất ngân sách 1,05 tỷ USD.

**Bảng S1 Các chủ trương gần đây về hỗ trợ phát triển tại ĐBSCL**

Danh mục các nghị quyết, quyết định, chỉ thị	
Tháng 11, 2017:	Nghị quyết Chính phủ số 120/NQ-CP về Phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long ứng phó với biến đổi khí hậu
Tháng 4, 2019:	Quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 417/QĐ-TTg ban hành Chương trình hành động tổng thể thực hiện Nghị quyết số 120/NQ-CP ngày 17 tháng 11 năm 2017 của Chính phủ về phát triển bền vững đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu
Tháng 9, 2019:	Chỉ thị 23/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ Về đẩy mạnh thực hiện Nghị quyết số 120/NQ-CP của Chính phủ về phát triển bền vững đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu
Tháng 6, 2020:	Quyết định số 825/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập và ban hành Quy chế hoạt động của Hội đồng điều phối vùng Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2020 - 2025
Tháng 4, 2021:	Nghị quyết 41/NQ-CP về phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 3 năm 2021
Tháng 12, 2021.:	Quyết định số 2109/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án Định hướng thu hút, quản lý và sử dụng vốn ODA và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài giai đoạn 2021 - 2025
Tháng 2, 2022:	Quyết định 287/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050
Tháng 4, 2022:	Nghị quyết 13-NQ/TW của Bộ Chính trị về Định hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng ĐBSCL đến năm 2030
Tháng 6, 2022:	Nghị quyết 78/NQ-CP của Chính phủ Ban hành Kế hoạch hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết 13-NQ/TW của Bộ Chính trị về Định hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng ĐBSCL đến 2030 với tầm nhìn đến 2045

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp

### Tình hình Kinh tế - Xã hội

**Vùng Đồng bằng sông Cửu Long** có diện tích lớn, 40.816 km<sup>2</sup> với quy mô dân số 17,3 triệu người, tổng sản phẩm trên địa bàn (GDP) năm 2020 là 571,6 nghìn tỷ đồng. So với cả nước, thì các lĩnh vực này của vùng ĐBSCL có tỷ trọng lần lượt là 12,3%, 17,9% và 12,1%.

Tại vùng ĐBSCL, lĩnh vực nông-nghư nghiệp đóng góp khoảng 30% vào GRDP, nhờ phát huy được nguồn lực tại chỗ, ví dụ như diện tích đất nông nghiệp lớn (70% diện tích đất) và dân cư nông thôn (70% dân số). Do đó, ngành nông-nghư nghiệp của vùng, cụ thể là sản xuất lúa gạo và nuôi trồng thủy sản có vai trò quan trọng giúp Việt Nam không chỉ đảm bảo an ninh lương thực mà còn xuất khẩu ra quốc tế, đóng góp vào nguồn thu ngoại tệ cho đất nước. Xu hướng công nghiệp hóa đang lan tỏa từ thành phố Hồ Chí Minh nhờ hệ thống hạ tầng hiện đại mới, nhất là các tuyến cao tốc và cầu nhịp dài.

**Cần Thơ** là thành phố lớn nhất vùng ĐBSCL và là đô thị lớn thứ tư của Việt Nam. Theo quy hoạch xây dựng đã duyệt<sup>1</sup>, thành phố Cần Thơ đảm nhiệm vai trò đầu mối giao thương quốc tế quan trọng, là cửa ngõ của vùng ĐBSCL và cả nước. Quy mô dân số Cần Thơ hiện tại là 1,6 triệu người, dự kiến tăng lên 1,9-2 triệu người năm 2030, trong đó dân số đô thị là 1,5-1,6

<sup>1</sup> Quyết định số 1515/QĐ-TTg ngày 28/8/2013 phê duyệt Đề án điều chỉnh Quy hoạch xây dựng thành phố Cần Thơ đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050

triệu người. Quy hoạch này cũng mở rộng, bố trí thêm đất phát triển đô thị-công nghiệp lên 26.250 ha, bao gồm cả khu đô thị mới Ô Môn (4.700 ha).

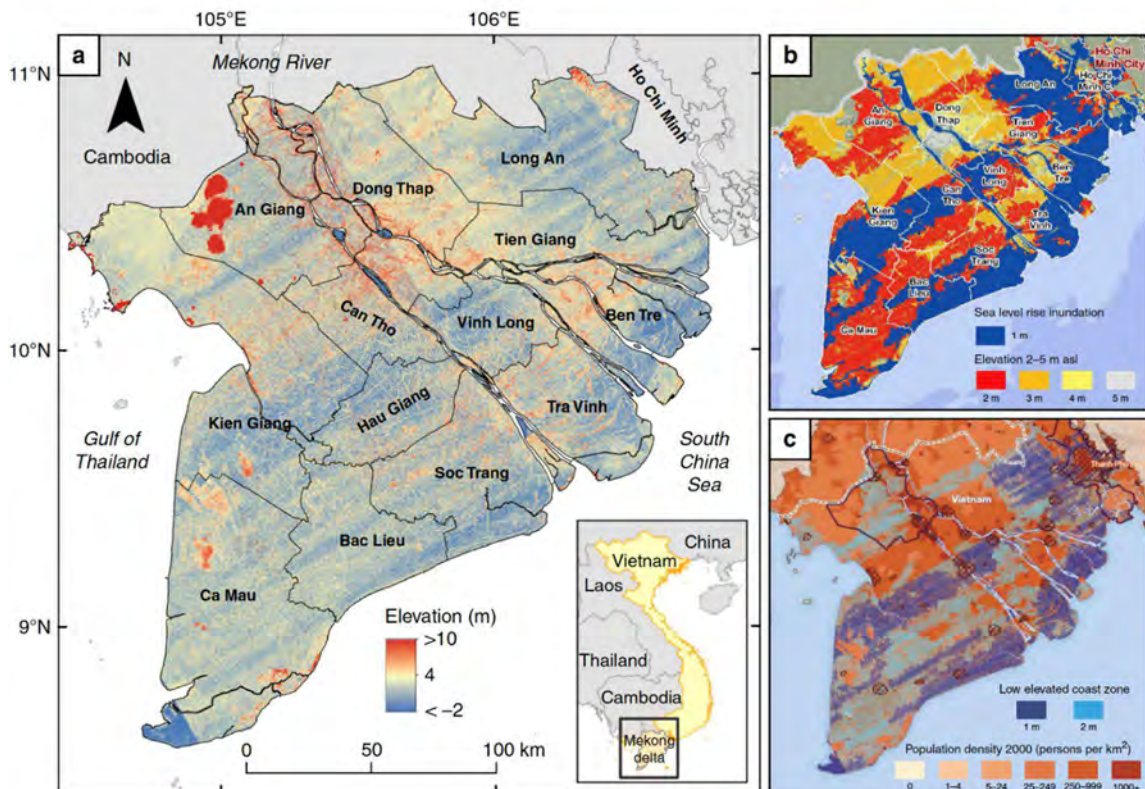
**Tỉnh Hậu Giang** là địa phương có sản lượng lúa cao, đạt 1,3 triệu tấn năm 2019 và dự kiến qua kênh Xáng Xà No và sông Hậu sẽ xuất khẩu từ 350.000 đến 400.000 tấn gạo mỗi năm. Kể từ khi tỉnh Cần Thơ cũ tách thành hai đơn vị hành chính mới (Thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang) vào năm 2004, thì chính quyền tỉnh đã đặt trọng tâm vào xây dựng trung tâm tỉnh mới tại Vị Thanh và đường kết nối, ví dụ như QL61A, với trung tâm thành phố của Cần Thơ.

**Điều kiện tự nhiên**

ĐBSCL là vùng đồng bằng tương đối trẻ, bằng phẳng và thấp, có độ cao trung bình từ 0,5 đến 1,2 m so với mực nước biển. Địa hình này tạo nên một trong những đặc điểm nổi bật nhất của khu vực là sự kết nối tuyệt vời thông qua hệ thống kênh rạch, và do đó một số học giả đã ví khu vực này như một đầm lầy, thể hiện ở đặc điểm bị ngập nước của khu vực này.

Khu vực phía Tây, bán đảo Cà Mau có địa hình thấp nhất. Khu vực phía bắc, dọc theo biên giới với Campuchia tương đối cao hơn, nhưng do vùng ven biển tạo thành vành đai cao nên vào mùa mưa, khu vực phía Bắc này là vùng bị ngập. Khu vực ven biển có các cồn cát cao xen kẽ với các vùng ngập triều thấp, phổ biến nhất là ở các tỉnh Bến Tre, Trà Vinh, Sóc Trăng. Đồng Tháp Mười là vùng trũng thấp nên vào mùa lũ thường bị ngập. (xem Hình S2-a).

Hình S2-b minh họa các khu vực bị ngập khi nước biển dâng hoặc khi mưa to 1-5m, còn các vùng trũng ven biển kèm mật độ dân số được thể hiện ở Hình S2-c.



Nguồn: “Đồng bằng sông Cửu Long thấp hơn nhiều so với giả định trước đây trong đánh giá tác động của mực nước biển dâng”, PSJ Minderhound và cộng sự (2019)

**Hình S2 Đặc điểm địa hình ĐBSCL**

ĐBSCL là một trong những vùng dễ bị tổn thương nhất ở Việt Nam trước biến đổi khí hậu. Biến đổi khí hậu để lại những hậu quả rõ ràng, bao gồm nhiệt độ tăng và mực nước biển dâng, thay đổi lượng mưa và dòng chảy của sông. Từ đó, những thiên tai như hạn hán, xâm nhập mặn, lũ lụt và sạt lở đất đều có tác động đáng kể từ biến đổi khí hậu. Các hoạt động kinh tế xã hội và hệ sinh thái đều hứng chịu rủi ro.

Bộ TN-MT đã xây dựng 4 kịch bản nước biển dâng<sup>2</sup>. Ở Việt Nam, kịch bản RCP 4.5 là kịch bản được áp dụng phổ biến nhất cho các thiết kế công trình hạ tầng giao thông. Ở ĐBSCL, do đó, mực nước biển dâng được dự đoán sẽ dao động từ 53 đến 58 cm tại các khu vực khác nhau vào năm 2100.

### 3. Mạng lưới và hạ tầng giao thông hiện hữu và tương lai

**Cầu và đường bộ.** Mạng lưới đường bộ vùng tính đến năm 2022 bao gồm đường cao tốc (170 km), quốc lộ (2.539 km) và tỉnh lộ (4.559 km). Có 8 cây cầu có nhịp dài trên 800 m, tất cả đều được xây dựng sau năm 2000.

Hạ tầng đường bộ trong vùng mới bắt đầu được chú trọng đầu tư từ năm 2017. Đến năm 2030, nhiều dự án xây dựng đường cao tốc sẽ hoàn thành, như đường cao tốc Bắc Nam phía Đông (Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ – Cà Mau hay R1, R2, R3, R4 trong Hình S3), đường cao tốc Bắc Nam phía Tây (Mỹ An – Cao Lãnh, hay R8), đường cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng (R10, R11, R12), đường cao tốc Hà Tiên – Rạch Giá (R13). Các tuyến quốc lộ sẽ được nâng cấp, cải tạo gồm QL1, QL30, QL53, QL54, QL57, QL60 bao gồm cầu Đại Ngãi, Rạch Miễu 2, QL61/61B/61C, QL62, QL63, QL80, QL91/91B/91C.

**Đường thủy nội địa.** Được coi là phương thức đặc thù của ĐBSCL, với mạng lưới dày đặc (cấp đặc biệt: 817 km, cấp I: 50 km, cấp II: 1.139 km, cấp III: 1.807 km và các loại khác) kết nối với cả hệ thống cảng trong vùng, và với TP.HCM và Campuchia. Để hiện đại hóa hệ thống ĐTNĐ hiện tại, cần phải đầu tư nhiều hơn để cải tạo các tuyến đường thủy (W1, W2, W4, W5, W6, W7, W8 trong Hình S4), cải tạo và xây dựng cảng sông, xây dựng thêm tuyến mới, thay thế các cầu có tính không thấp, và lắp đặt thiết bị an toàn chạy tàu (W12).

**Đường sắt.** Tuyến đường sắt đầu tiên dự kiến đưa vào hoạt động là tuyến TP.HCM - Cần Thơ dài 170km (RA1). Dự án này hiện đang ở giai đoạn nghiên cứu tiền khả thi.

**Cảng biển.** Mặc dù một số cảng có xếp dỡ hàng hóa quốc tế nhưng Vùng không có cảng nước sâu nào. Do đó, cảng Trần Đề được đề xuất, cùng với nội dung cải thiện luồng tàu sông Hậu và khu vực cửa sông (Pi, P2, P3).

**Cảng hàng không.** Hiện trong vùng ĐBSCL có 2 cảng hàng không quốc tế là Cần Thơ và Phú Quốc. Hai cảng hàng không này khánh thành lần lượt vào các năm 2011 và 2012, và các cảng này cần tăng công suất cho giai đoạn trước năm 2030 (A1, A2). Các cảng hàng không nội khác tại Rạch Giá và Cà Mau cũng cần được cải tạo (A3, A4).

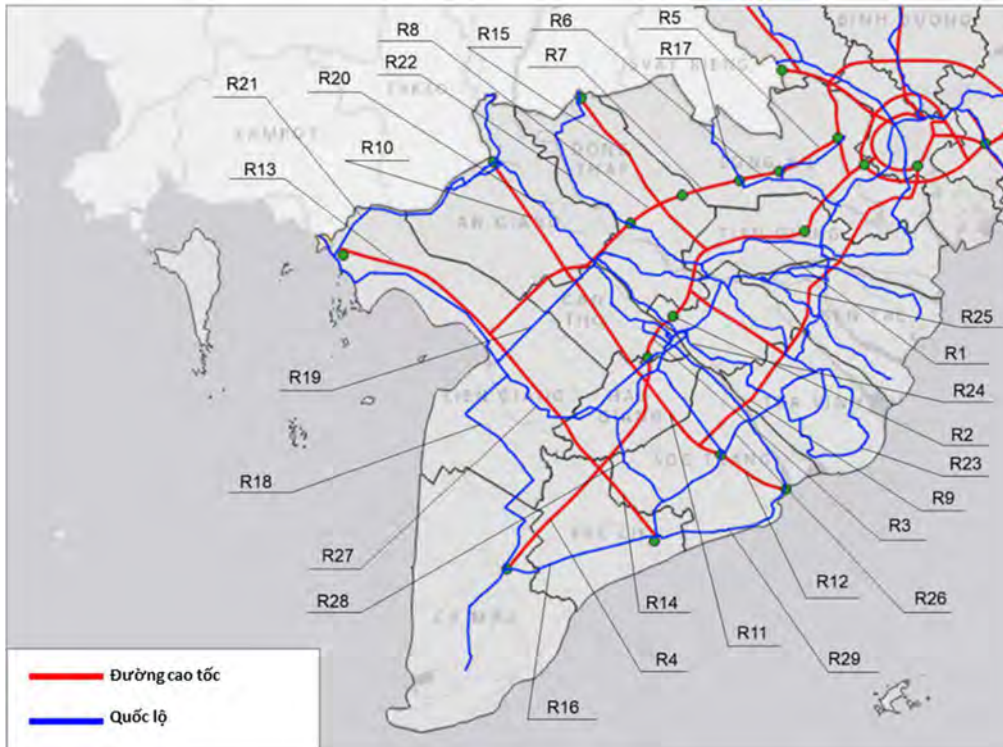
**Cầu, phà sông Sông Hậu.** Hiện nay, có 2 cây cầu nhịp dài và 4 tuyến phà phục vụ giao thông qua sông Hậu. Đoàn Nghiên cứu đã tiến hành khảo sát đếm xe, thu thập dữ liệu để nắm được lưu lượng qua sông hàng ngày theo tuyến đường. Kết quả là cầu Cần Thơ và Vàm Cống lần lượt phục vụ 59.715 pcu và 28.157 pcu vào năm 2022. Các tuyến phà phục vụ lưu lượng nhỏ hơn nhiều, từ 1.380 pcu tại Tân Châu đến 7.362 pcu tại Châu Giang vào năm 2022.

Đáng chú ý là việc xây dựng cầu tạo ra lưu lượng giao thông phát triển đáng kể bên cạnh lưu

<sup>2</sup> “Biến đổi khí hậu và các kịch bản nước biển dâng ở Việt Nam, 2016”, Bộ TNMT

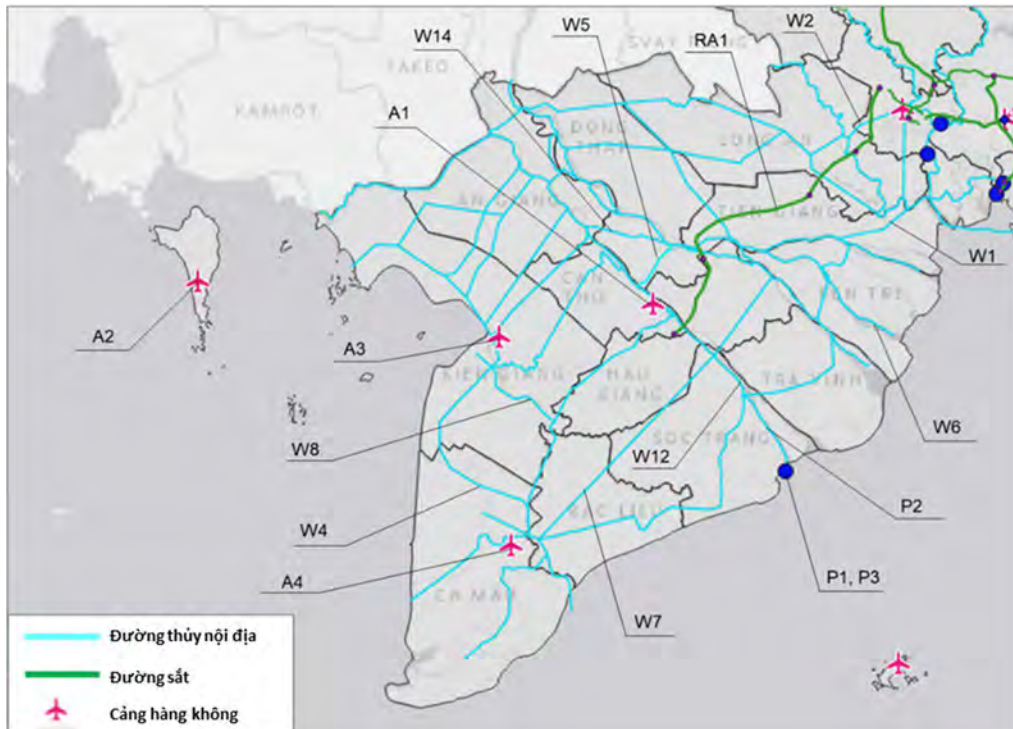


lượng chuyển đổi từ dịch vụ phà, ví dụ: 20.797 pcu của dịch vụ phà trong năm 2008 và 41.288 pcu của cầu Cần Thơ vào năm 2012.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp từ báo cáo VITRANSS3, Quy hoạch mạng lưới đường bộ, Quy hoạch Vùng ĐBSCL giai đoạn 2021-2030

**Hình S3 Vị trí các dự án đường bộ**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp từ báo cáo VITRANSS3, Quy hoạch mạng lưới đường sắt, Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy, Quy hoạch hệ thống cảng biển, Quy hoạch Vùng ĐBSCL giai đoạn 2021-2030

**Hình S4 Vị trí các dự án thuộc các chuyên ngành giao thông khác**

## 4. Ý tưởng phát triển tiểu vùng Cần Thơ

Nằm bên bờ sông Hậu và trung tâm ĐBSCL, thành phố Cần Thơ có lợi thế về thu gom nông, thủy sản bằng xe tải và ĐTNĐ về chế biến trên địa bàn, phục vụ tiêu dùng trong nước và xuất khẩu. Điều này đã giúp thành phố Cần Thơ phát triển thành một trung tâm vùng với quy mô dân số lớn nhất trong vùng.

Về định hướng phát triển tương lai, Quy hoạch Vùng ĐBSCL (Quyết định số 287/QĐ-TTg năm 2022 của Chính phủ) đã xác định 4 hành lang phát triển vùng là:

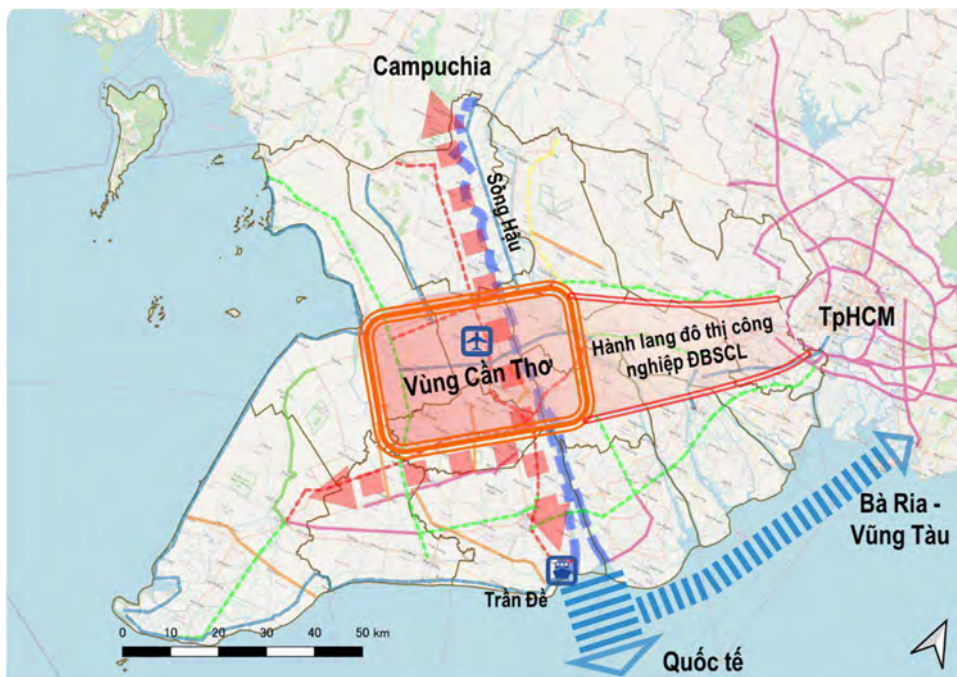
- (1) Hành lang kinh tế đô thị - công nghiệp từ Cần Thơ đến Long An
- (2) Hành lang sông Tiền – sông Hậu
- (3) Hành lang kinh tế ven biển Long An, Cà Mau đến Kiên Giang
- (4) Hành lang biên giới từ Long An đến Kiên Giang

Thành phố Cần Thơ có vị trí chiến lược trên các hành lang (1) và (2). Cần Thơ có thể tạo ảnh hưởng và kết nối tốt về kinh tế, xã hội với hành lang ven biển (3) và hành lang biên giới (4).

Để biến điều đó thành hiện thực, hệ thống giao thông mong muốn trong tương lai phải được triển khai, bất kể ranh giới hành chính của các địa phương. Nói cách khác, vai trò của tiểu vùng đô thị Cần Thơ cần được xem xét.

Do không có tài liệu quy hoạch nào về tiểu vùng Cần Thơ như vậy nên Đoàn Nghiên cứu cố gắng phác họa các yếu tố quan trọng sau:

- Quy mô đô thị và dân số: Thành phố Cần Thơ, tỉnh Hậu Giang và vùng phụ cận thuộc các tỉnh An Giang, Đồng Tháp, Vĩnh Long, Kiên Giang – cụ thể là vùng đất bằng phẳng rộng khoảng 5.000 km<sup>2</sup> với quy mô 5 triệu dân.
- Giao thông qua sông Hậu: 4 cầu đường bộ và 1 cầu đường sắt
- Hạ tầng cửa ngõ: Cảng hàng không Quốc tế Cần Thơ nâng cấp, cảng Trần Đề mới



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình S5 Ý tưởng tiểu vùng Cần Thơ**

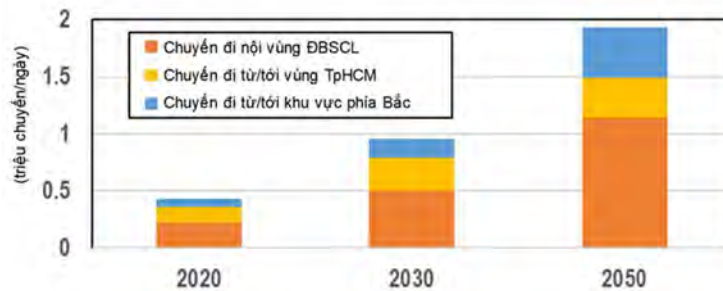
## 5. Dự báo nhu cầu vận tải

Đoàn Nghiên cứu đã xây dựng mô hình dự báo nhu cầu vận tải dựa trên VITRANSS 3. Các điểm sửa đổi chính là mạng lưới giao thông trong tương lai (tham khảo hình S3 và S4), hệ thống phân vùng dày đặc hơn (từ 13 đến 70 phân vùng trong ĐBSCL) và cập nhật thông tin kinh tế - xã hội. Kết quả cho thấy dự báo nhu cầu giao thông tăng đáng kể ở ĐBSCL trong giai đoạn 2022 đến 2050, chủ yếu là nhờ tăng trưởng kinh tế. (Tham khảo Hình S6)

Sau đó, nhu cầu vận tải trong vùng cho các năm 2022, 2030 và 2050 được áp vào các mạng lưới giao thông tương ứng.

Đối với kết quả phân bổ lưu lượng lên mạng lưới của các dự án mục tiêu vào năm 2030, dự kiến lần lượt là 44.900 PCU/ngày cho đường hành lang liên tỉnh (đoạn Cần Thơ) và 23.500 PCU/ngày cho QL61C. Quy mô đường 4 làn xe là phù hợp với cả hai dự án này. (Bảng S2)

Theo báo cáo thì nhiều dự án giao thông đã được quy hoạch ở ĐBSCL cho giai đoạn đến năm 2030. Tuy nhiên, mặc dù đã có những nỗ lực như vậy, Đoàn Nghiên cứu dự báo vẫn xảy ra tắc nghẽn trên một số hành lang giữa TP.HCM và Cần Thơ, nhất là các tuyến cao tốc Bắc – Nam phía Đông và phía Tây. Hầu hết các đoạn cao tốc được thiết kế 4 làn xe nhưng dường như không đủ để đáp ứng nhu cầu trong tương lai thậm chí là ngay năm 2030. Theo đó, các dự án mục tiêu có thể sẽ giúp giảm nhẹ tắc nghẽn giao thông trên mạng lưới giao thông vùng. (Hình S7)



Lưu ý: không tính các chuyến đi nội phân vùng giao thông (huyện)  
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 6 Ước tính nhu cầu vận tải ở ĐBSCL**

**Bảng S2 Dự báo nhu cầu vận tải các dự án mục tiêu**

Dự án	Tham số	2030	2050	
Hành lang liên tỉnh mới (đoạn thành phố Cần Thơ)	Thiết kế đường	Chiều dài (km)	21,9	
		Số làn xe	4	
		Tốc độ (km/h)	80	
		Năng lực (PCU/ngày)	50.000	
	Lưu lượng xe (PCU/ngày)	Cá nhân	23.800	26.500
		Công cộng	2.900	4.700
		Hàng hóa	18.200	12.600
		Tổng	44.900	43.800
V/C	0,90	0,88		
Quốc lộ 61C (Cần Thơ và Hậu Giang)	Thiết kế đường	Chiều dài (km)	49,2	
		Số làn xe	4	
		Tốc độ (km/h)	80	
		Năng lực (PCU/ngày)	50.000	
	Lưu lượng xe (PCU/ngày)	Cá nhân	20.900	33.300
		Công cộng	1.800	2.800
		Hàng hóa	800	8.700
		Tổng	23.500	44.800
V/C	0,47	0,90		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình S7 Phân bổ lưu lượng, 2030**

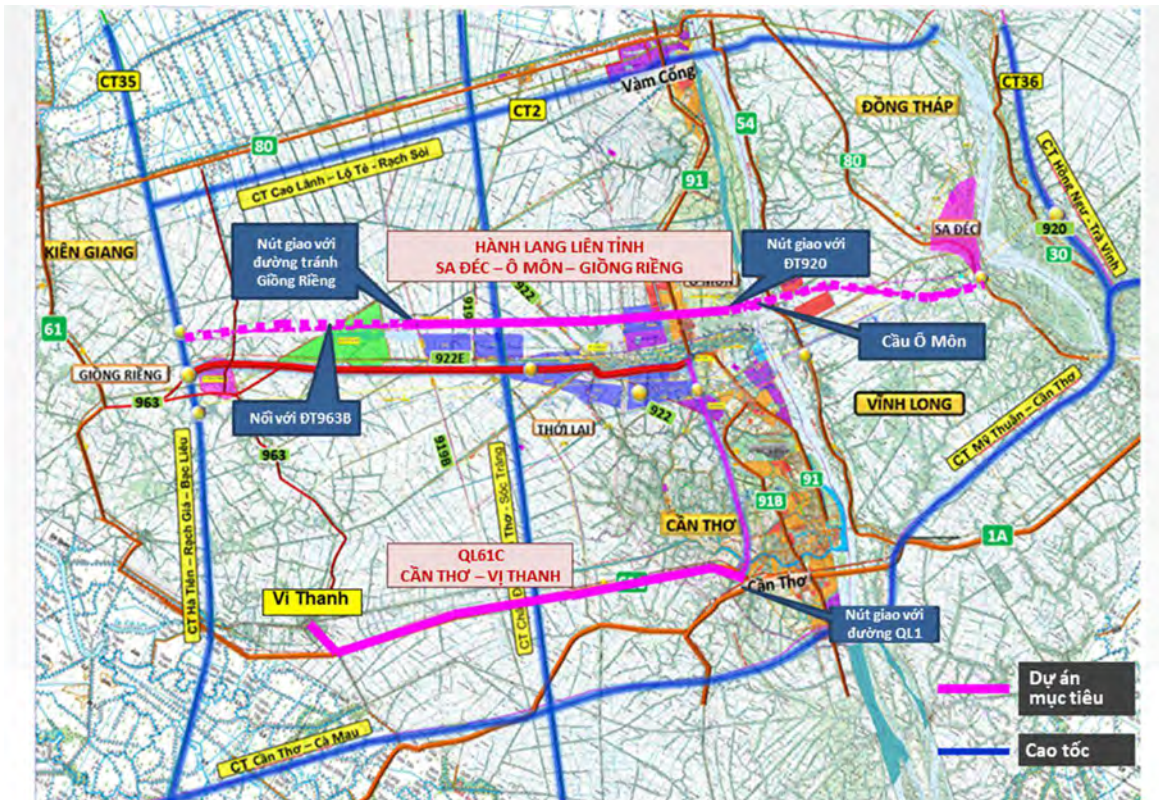


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

## 6. Các dự án mục tiêu do Nghiên cứu đề xuất

JICA đã thể hiện sự quan tâm tới việc lập hai dự án mục tiêu trên cơ sở hợp tác với thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang. Cụ thể hơn là (1) Dự án đầu tư xây dựng hành lang liên tỉnh mới (Sa Đéc – Ô Môn – Giồng Riềng, chỉ bao gồm đoạn ở địa phận Cần Thơ dài 27,2 km) và (2) Dự án nâng cấp, mở rộng QL61C (47,4 km).

Điều đáng chú ý là các dự án mục tiêu này được bao quanh bởi 5 tuyến đường cao tốc đang khai thác hoặc đang được xây dựng hoặc đã quy hoạch. Các dự án mục tiêu được thiết kế là quốc lộ. Kết hợp với mạng lưới đường cao tốc, các dự án mục tiêu sẽ đóng vai trò là huyết mạch của tiểu vùng Cần Thơ trong tương lai.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu bổ sung trên tài liệu trình chiếu của Cần Thơ, tháng 4 năm 2022

**Hình S8 Các dự án mục tiêu và năm tuyến đường cao tốc**

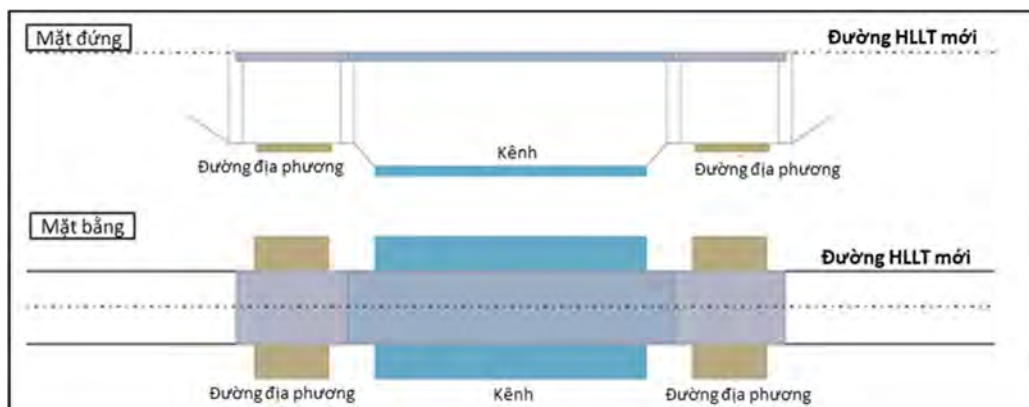
Sau khi đã xác định các dự án mục tiêu trong Báo cáo Giữa kỳ vào tháng 7 năm 2022, Đoàn Nghiên cứu dự kiến sẽ nhận được dự thảo báo cáo nghiên cứu tiền khả thi từ thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang vào tháng 9 năm 2022. Do sự trì hoãn trong quy trình phê duyệt dự án, các dự thảo báo cáo đã không được chuyển đúng hạn. Trong bối cảnh đó, Đoàn Nghiên cứu đã thay đổi hướng nghiên cứu vào cuối tháng 9, từ việc xem và đánh giá các báo cáo dự thảo của địa phương sang cung cấp thông tin đầu vào trước cho họ. Sau đó, ba bên (Đoàn Nghiên cứu, Sở GTVT Cần Thơ [cùng đơn vị tư vấn] và Sở GTVT Hậu Giang [cùng đơn vị tư vấn]) đã có một số cuộc họp để trao đổi và phối hợp các nội dung liên quan tới dự án mục tiêu.

Cả Sở GTVT Cần Thơ và Sở GTVT Hậu Giang đều hứa sẽ chuẩn bị và chuyển dự thảo báo cáo nghiên cứu tiền khả thi cho JICA trước cuối tháng 12 năm 2022. Thực tế cho thấy tháng 12 năm 2022, JICA đã nhận được bản dự thảo báo cáo tiền khả thi đoạn QL61C Hậu Giang từ Sở GTVT Hậu Giang. Tại thời điểm viết Dự thảo Báo cáo Cuối kỳ, Sở GTVT Cần Thơ vẫn chưa chuyển hai báo cáo tiền khả thi.

## 7. Dự án tuyến hành lang liên tỉnh mới

Dự án tuyến hành lang liên tỉnh (Đoạn qua Cần Thơ, 25,5 km) được vạch ra như sau:

- **Hướng tuyến:** Điểm đầu là điểm giao với ĐT920, đồng thời là điểm đầu nối của dự án cầu Ô Môn. Điểm cuối là ranh giới với tỉnh Kiên Giang.
- **Cấp đường:** Quốc lộ, cấp III, 4 làn xe, tốc độ thiết kế: 80 km/giờ
- **Cầu:** Tổng cộng có 41 cây cầu từ nhỏ đến trung bình bắc qua nhiều kênh rạch và đường địa phương<sup>3</sup>. Tổng chiều dài cầu là 2.041 m.
- **Cao độ mặt đường chống biến đổi khí hậu:** Mục nước thiết kế là HWL (4%) tương đương với kết cấu quốc lộ (đường mọi điều kiện thời tiết). Với kịch bản RCP 4.5 của Bộ TN-MT, cao độ mặt đường được nâng lên cho phần nền đất là 15 cm tương đương với xác suất 25 năm, và 46 cm cho phần cầu, tương đương xác suất 100 năm.
- **Đấu nối:** HLLT được phân loại “đường vào kiểm soát một phần: đường bộ mới”. Đã quy hoạch nút giao cùng mức và khác mức để đấu nối với các tuyến đường huyết mạch như đường cao tốc, quốc lộ và tỉnh lộ. Không cho phép đấu nối trực tiếp từ các công trình ven đường khi không có đường gom.
- **Tĩnh không:** Đối với cầu nhỏ đến trung bình bắc qua kênh, tĩnh không thông thuyền tuân thủ tiêu chuẩn hiện hành với Hmax được giả định là 5%. Tĩnh không trên đường cắt ngang cũng được bố trí phù hợp. (Xem Hình S9)
- **Tổ chức Quản lý và Bảo trì:** Đoạn Quản lý giao thông thủy bộ thuộc Sở GTVT TP Cần Thơ (28 cán bộ) có đủ kinh nghiệm.
- **Chi phí Quản lý và Bảo trì:** Đoàn Nghiên cứu đã ước tính chi phí Quản lý và Bảo trì bao gồm nội dung bảo trì định kỳ, sửa chữa định kỳ và sửa chữa lớn trong suốt vòng đời dự án để tham khảo và phân tích kinh tế.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình S9** Đặc trưng về cầu qua kênh và đường địa phương

<sup>3</sup> Đây là kết quả nghiên cứu sơ bộ của Đoàn nghiên cứu JICA. Theo Sở GTVT thành phố Cần Thơ, số lượng cầu đã được cập nhật thành “30 công trình vượt qua các sông, kênh, mương gồm 25 cầu, 5 cống hộp” trong văn kiện đề xuất dự án (Tờ trình số 13 ngày 20/02/2023)

## 8. Dự án QL61C

QL61C là tuyến đường tương đối mới. Thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang phối hợp xây dựng tuyến đường 2 làn xe này, từ Cần Thơ tới Vị Thanh, năm 2012. Sau đó Bộ GTVT quyết định nâng cấp tuyến đường lên thành QL61C và kể từ đó dự án xây dựng đường địa phương này được gọi là dự án QL61C giai đoạn 1. Với lưu lượng giao thông đáng kể khoảng 15.000 PCU/ngày và nhiều đoạn đường bị sụt lún, cả hai địa phương đều quyết định cải tạo và mở rộng toàn bộ tuyến lên quốc lộ 4 làn xe, và đó chính là căn cứ đề xuất dự án Giai đoạn II.

Với bối cảnh đó, dự án QL61C phức tạp hơn so với dự án xây dựng mới tuyến đường liên tỉnh. Lý trình dự án được chia thành hai đoạn, với cơ quan thực hiện và khai thác là thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang, đồng thời phải đảm bảo bảo trì và sử dụng được hạ tầng hiện có (phần đường và cầu) cùng với các hạng mục mở rộng cầu, đường.

Dự án (gồm đoạn Cần Thơ 10,2 km và Hậu Giang 37,2 km) có đặc điểm như sau:

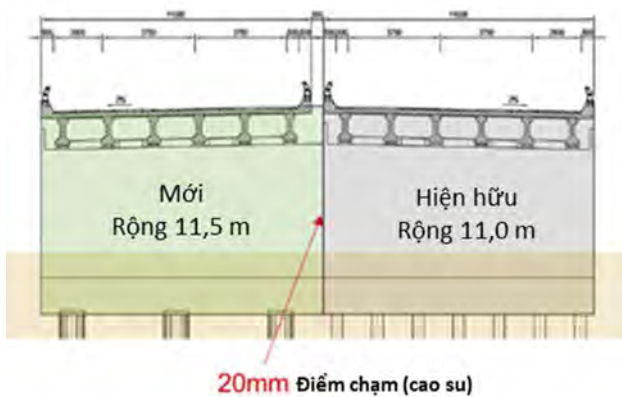
- **Hướng tuyến:** Điểm đầu là giao với QL1A ở thành phố Cần Thơ, điểm cuối là giao với QL61 tại Vị Thanh, tỉnh Hậu Giang.
- **Cấp đường:** Quốc lộ cấp III, 4 làn xe, tốc độ thiết kế: 80 km/giờ
- **Cầu:** Tổng cộng có 41 cây cầu trên tuyến, trong đó có 40 cầu quy mô vừa và nhỏ bắc qua nhiều kênh, đường địa phương. Cầu có dầm chữ I, bê tông dự ứng lực và dầm bản bê tông dự ứng lực. Cầu còn lại là cầu Ba Láng dùng dầm hộp bê tông dự ứng lực, ở Cần Thơ.
- **Cao độ mặt đường chống biến đổi khí hậu:** Mức nước thiết kế áp dụng là HWL (4%) giống như quốc lộ (đường mọi thời tiết). Với kích bản RCP 4.5 của Bộ TN&MT, cao độ mặt đường được nâng lên cho đoạn nền đắp là 15 cm tương đương mức xác suất 25 năm. Trên con đường hiện có, công việc sửa chữa sụt lún sẽ là bổ sung 30 cm. Cao độ nền dự kiến tương lai là 45 cm.
- **Đấu nối:** Hiện tại, các công trình nhà ở và cơ sở ven đường đấu nối trực tiếp vào QL61C. Dự án này bao gồm một số nút giao khác mức đảm bảo luồng giao thông thông suốt. Với cùng một mục đích, dải phân cách giữa sẽ được bố trí dọc phần lớn đường, trừ các điểm quay đầu xe.
- **Tĩnh không:** Đối với cầu nhỏ đến trung bình bắc qua kênh, tĩnh không thông thuyền tuân thủ tiêu chuẩn hiện hành với Hmax được giả định là 5%. Tĩnh không trên đường cắt ngang cũng được bố trí phù hợp.
- **Tổ chức khai thác và bảo trì:** Trên cơ sở các thông tin thu thập được, hai tổ chức chịu trách nhiệm khai thác và bảo trì QL61C là Khu Quản lý Đường bộ IV.5 và Phòng Quản lý đường thủy thuộc Sở Giao thông Vận tải Cần Thơ và Phòng Quản lý Hạ tầng Giao thông thuộc SGTVT Hậu Giang. Các đơn vị này có đủ kinh nghiệm.
- **Chi phí khai thác và bảo trì:** Đoàn Nghiên cứu đã ước tính chi phí khai thác và bảo trì, bao gồm bảo trì định kỳ, sửa chữa định kỳ và sửa chữa lớn trong suốt vòng đời dự án để tham khảo và phân tích kinh tế.

Đoàn Nghiên cứu đã trao đổi về các vấn đề kỹ thuật với các đối tác (các sở GTVT Cần Thơ và Hậu Giang), về biện pháp và quy trình thi công, để đảm bảo có thể thực hiện dự án mà không làm ảnh hưởng đến luồng giao thông hiện hữu, giảm thiểu những xáo trộn gây ra. Đoàn Nghiên cứu đề xuất như sau:

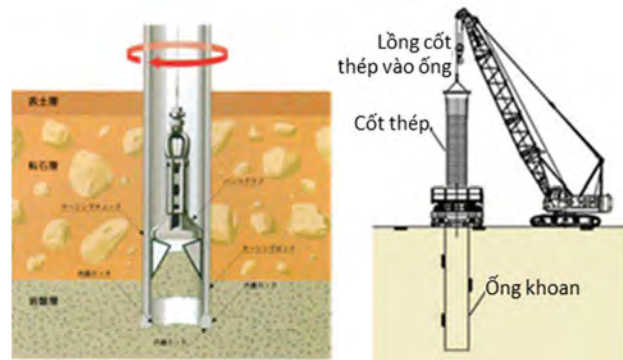
- (1) Những cây cầu hiện hữu sẽ không được nâng cao, mà chỉ triển khai số hạng mục công việc tối thiểu như bố trí vỉa hè. Điều này là nhằm tránh đội chi phí xây dựng và kéo dài

thời gian dự án. Tuy nhiên, hoạt động đường thủy dưới cầu có thể bị ảnh hưởng trong mùa mưa do mực nước biển dâng dần.

- (2) Những cây cầu mới hoặc các phần mở rộng của những cây cầu hiện có sẽ có kết cấu phần dưới riêng biệt, cách kết cấu cũ 500 mm để đảm bảo không gian thi công.
- (3) Đối với kết cấu phần dưới, các móng hiện có và móng mới được thiết kế sát vào nhau. Đây là giải pháp thực tế vì các móng hiện có và mới sẽ chạm nhau thông qua đệm nối dày 20 mm chứ không phải nối liền với nhau (Hình S10).
- (4) Đối với móng cầu, phương pháp thi công khoan nhồi cọc kết hợp phương pháp cọc vách thép xoắn là các giải pháp được khuyến nghị nhằm giảm thiểu các tác động tiêu cực tới các công trình hiện hữu (Hình S11). Chỉ có cầu Ba Láng là ngoại lệ vì chiều dài cọc hiện tại trên 60 m là quá dài để áp dụng phương pháp đó. Vì vậy, cần cân nhắc giải pháp xây dựng riêng.

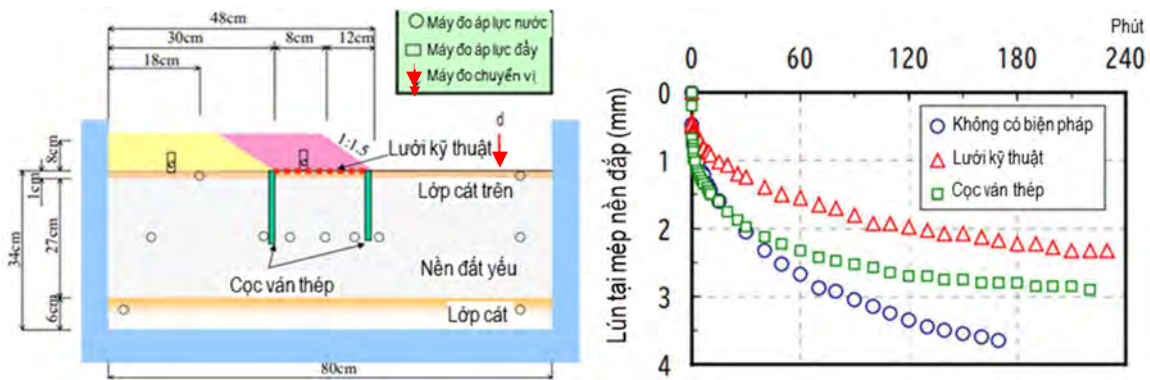


Hình S10 Loại móng cầu



Hình S11 Thi công cọc khoan nhồi

- (5) Để giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với các công trình hiện hữu sau khi mở rộng nền đường, nhất là trong điều kiện đất yếu, nên thực hiện các biện pháp giảm thiểu thích hợp, bao gồm đầm chặt đất trước khi xây dựng nền đắp và sử dụng vải địa kỹ thuật trên bề mặt trước khi thi công nền đường. Thí nghiệm mô hình ly tâm đã cho thấy tính hiệu quả của phương pháp vải địa kỹ thuật (Hình S12). Một gợi ý thiết thực nữa là giám sát cẩn trọng tốc độ chuẩn bị nền đất vì các công trình triển khai nhanh và bản gây ảnh hưởng lớn đến biến dạng sau này.



Nguồn: Công ty Obayashi

Hình S12 Kết quả thí nghiệm mô hình ly tâm

## 9. Những nội dung cần cân nhắc đối với các dự án mục tiêu

### Phân tích kinh tế

Đoàn Nghiên cứu đã tính toán, phân tích tỷ lệ nội hoàn kinh tế (EIRR) để xác định tính khả thi của dự án về lợi ích kinh tế so với chi phí đầu tư. Đoàn đã so sánh lợi ích và chi phí của các trường hợp có và không có dự án để phân tích các dự án mục tiêu. Kết quả của phân tích kinh tế bao gồm các chỉ số về EIRR, giá trị hiện tại ròng (NPV) và tỷ lệ lợi ích- chi phí (B/C).

**Bảng S3 Ước tính chi phí dự án**

Chi phí	HL liên tỉnh *1	(tỷ đồng)	
		QL61C (Cần Thơ)*1	QL61C (Hậu Giang)*2
1. Chuẩn bị (thu hồi đất, tái định cư, v.v.)	845,21	123,7	573,85
2. Xây dựng	2.851,51	1.210,2	2.849,32
3. Quản lý (tư vấn, v.v.)	427,73	145,7	308,13
4. Dự phòng (dự phòng khối lượng)	412,45	203,4	559,70
<b>Tổng chi phí đầu tư</b>	<b>4.536,9</b>	<b>1.683,0</b>	<b>4.291,0</b>

Nguồn: \*1 Tờ trình số 3192/TTr-SGTVT về việc Đề xuất dự án phát triển mạng lưới giao thông vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu thành phố Cần Thơ - Dự án 2 (Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 61C, đoạn qua địa phận thành phố Cần Thơ và Đường kết nối quận Ô Môn, huyện Thới Lai, thành phố Cần Thơ với huyện Giồng Riềng, tỉnh Kiên Giang, đoạn qua địa phận thành phố Cần Thơ) tham gia chương trình DPO

\*2 Bảng 6.2.25 "Kết quả rà soát dự toán chi phí" tại Chương 6 của báo cáo này.

**Bảng S4 Chi phí khai thác và bảo trì**

Chi phí	HL liên tỉnh *1	(triệu đồng)	
		QL61C (Cần Thơ) *2	QL61C (Hậu Giang) *1
Khai thác và bảo trì toàn bộ vòng đời dự án	3.193.600	1.316.659	2.805.456

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Lợi ích kinh tế bao gồm lợi ích từ việc giảm chi phí vận hành phương tiện (VOC) và chi phí thời gian di chuyển (TTC). Tác động của dự án đối với mạng lưới giao thông được tính cho năm 2030 và 2050 trên cơ sở kết quả dự báo nhu cầu giao thông. Lợi ích kinh tế của những năm khác với các năm dự báo được ước tính bằng phương pháp nội suy. Dự án dự kiến bắt đầu xây dựng vào năm 2025 và được hoàn thành và đưa vào sử dụng vào năm 2027, với tuổi đời dự án là 30 năm và giá trị còn lại bằng không.

Nếu EIRR lớn hơn suất khấu xã hội thì khoản đầu tư vào dự án thường được coi là hợp lý và dự án được duyệt từ góc độ đánh giá lợi ích kinh tế. Tỷ lệ lợi ích-chi phí  $i$  (B/C) là tỷ lệ giữa tổng lợi ích trên tổng chi phí dự án. B/C, giống như EIRR, là một chỉ tiêu về hiệu quả kinh tế của dự án, và nếu B/C lớn hơn 1, thì dự án được cho là khả thi.

Bảng S5 cho thấy giá trị EIRR thu được là trên 10%, tức là lớn hơn suất chiết khấu xã hội được thiết lập trong nghiên cứu này. B/C cũng lớn hơn 1, cho thấy dự án là phù hợp xét từ góc độ tỷ lệ lợi ích - chi phí. NPV được tính toán theo cách tương tự và cũng cho giá trị dương, có nghĩa rằng dự án mục tiêu là phù hợp. Theo kết quả của phân tích kinh tế, tất cả các chỉ số đánh giá cho thấy dự án mục tiêu là phù hợp.

**Bảng S5 Tổng hợp kết quả phân tích Lợi ích – Chi phí**

Tiêu chí	Giá trị
EIRR	13,8%
B/C (tại suất chiết khấu 10%)	1,2
NPV (triệu đồng, tại suất chiết khấu 10%)	25.789.317

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu



## Thu xếp vốn

Từ đầu những năm 2010, Việt Nam tỏ ra thận trọng hơn với ODA, đặt ra yêu cầu kiểm soát nợ công. Từ năm 2016 đến năm 2020, các hiệp định vay vốn ODA cho Việt Nam lên tới gần 13 tỷ USD, chỉ bằng 51% số ký kết trong giai đoạn từ 2011 đến 2015, theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ năm 2021<sup>4</sup>. Quyết định này đưa ra ước tính tổng nhu cầu vốn ODA cho giai đoạn đến năm 2025 là từ 452,9 nghìn tỷ đồng đến 527,1 nghìn tỷ đồng, tương đương từ 19,4 tỷ USD tới 22,7 tỷ USD). Theo quyết định này, lượng vốn cho vay lại chiếm gần 42% tổng số vốn vay ODA.

Cho vay lại chủ yếu là cho Ủy ban nhân dân tỉnh và thành phố trực thuộc Trung ương, nhưng cũng cho cả các đơn vị sự nghiệp, doanh nghiệp nhà nước và liên doanh. Thông qua cơ chế cho vay lại, Bộ Tài chính giữ một số quyền kiểm soát tài chính đối với các dự án địa phương nhưng cũng chuyển một phần rủi ro tín dụng ODA cho người vay cuối. Các dự án mục tiêu của Nghiên cứu này dự kiến sẽ thực hiện theo cơ chế cho vay lại khi thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang trở thành người vay cuối.

Các quy định liên quan đến cho vay lại đã được điều chỉnh nhiều lần, và có lẽ sẽ còn tiếp tục điều chỉnh để thích ứng với bối cảnh chính sách và tài chính.

**Bảng S6 Các quy định gần đây về cơ chế cho vay lại**

Ngày	Luật, Nghị quyết, Quyết định
2015-06-15	Luật (Quốc hội) số 83/2015/QH13 về Ngân sách Nhà nước
2016-06-30	Thông tư (BTC) số 111/2016/TT-BTC Quy định về quản lý tài chính các chương trình, dự án sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của nước ngoài
2017-11-17	Nghị quyết (Chính phủ) số 120/NQ-CP về Phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long
2017-11-23	Luật (Quốc hội) số 20/2017/QH14 về Quản lý nợ công
2017-11-28	Nghị định (Chính phủ) số 52/2017/NĐ-CP về cho vay lại nguồn vốn vay nước ngoài của Chính phủ đối với Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương
2019-04-13	Quyết định (Thủ tướng Chính phủ) về việc Ban hành Kế hoạch hành động chung thực hiện Nghị quyết số 120/NQ-CP ngày 17 tháng 11 năm 2017 của Chính phủ về Phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long
2018-06-30	Nghị định (Chính phủ) số 97/2018/NĐ-CP về cho vay lại vốn ODA và vốn vay ưu đãi
2019-06-13	Luật (Quốc hội) số 39/2019/QH14 về đầu tư công
2020-05-25	Nghị định (Chính phủ) số 56/2020/NĐ-CP về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài
2020-06-12	Quyết định (Thủ tướng Chính phủ) số 825/QĐ-TTg về việc lập, ban hành quy chế hoạt động của Hội đồng điều phối vùng đồng bằng sông Cửu Long, giai đoạn 2020 - 2025
2020-07-08	Nghị quyết (Ủy ban Thường vụ Quốc hội) số 973/2020/UBTVQH14 quy định nguyên tắc, tiêu chí và mức phân bổ vốn đầu tư công nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2021-2025
2020-09-14	Quyết định (Thủ tướng Chính phủ) số 26/2020/QĐ-TTg quy định chi tiết thi hành một số điều của Nghị quyết số 973/2020/UBTVQH14
2021-04-01	Nghị quyết (Chính phủ) số 41/NQ-CP tại phiên họp Chính phủ thường niên tháng 3 năm 2021
2021-08-16	Nghị định (Chính phủ) số 79/2021/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 97/2018/NĐ-CP về cho vay lại vốn ODA và vốn vay ưu đãi
2021-10-08	Quyết định (BTC) số 1972/QĐ-BTC về việc công bố tỷ lệ vốn vay ODA cho các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương
2021-12-16	Nghị định (Chính phủ) số 114/2021/NĐ-CP về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài
2022-07-06	Quyết định (BTC) số 990/QĐ-BTC về công bố lãi suất cho vay lại vốn ODA và vốn vay ưu đãi đối với các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Theo quy định, Bộ Tài chính không thể cho vay lại với lãi suất thấp hơn lãi suất quy định trong hợp đồng vay. Nghị định 97/2018/NĐ-CP quy định mức phí quản lý của chính quyền địa phương là 0,25%/năm và mức dự phòng rủi ro cho vay là 0%.

<sup>4</sup> Quyết định số 2109/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Đề án Định hướng thu hút, quản lý và sử dụng vốn ODA và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài giai đoạn 2021 - 2025

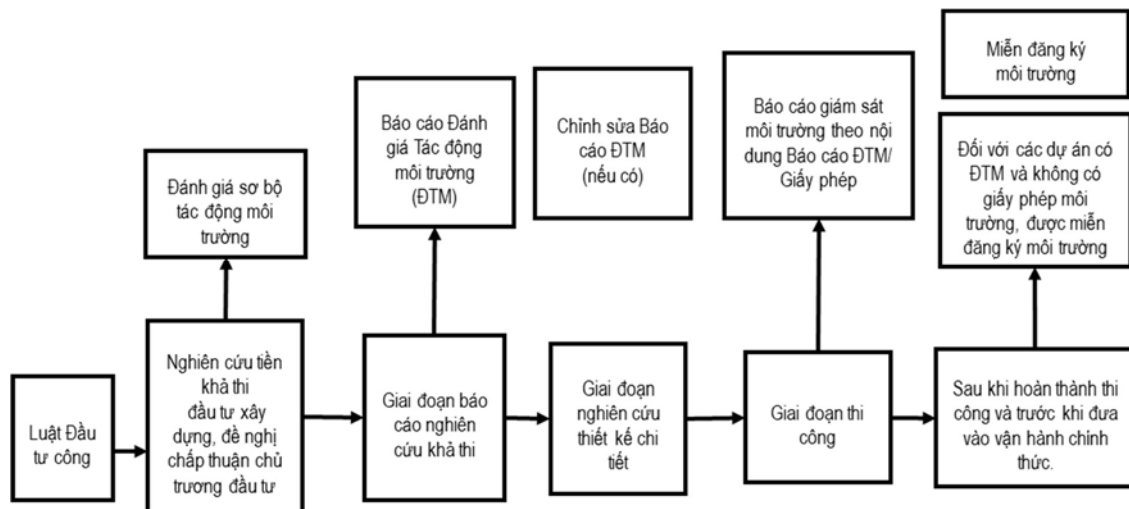
Đối với từng dự án cụ thể, tỷ lệ vốn vay ODA thuộc đối tượng cho vay lại thường do Bộ Tài chính quy định cho từng tỉnh. Các tỉnh nhận hỗ trợ tài chính nhiều từ ngân sách trung ương thì có tỷ lệ cho vay lại thấp hơn, và ngược lại, các tỉnh đóng góp vào ngân sách trung ương thì có tỷ lệ cho vay lại cao hơn. Theo quy định hiện hành thì các mức áp dụng là 10%, 30%, 50%, 70% và 100%. Ví dụ, thành phố Cần Thơ, với mức đóng góp ngân sách Nhà nước là 9% tổng thu, thuộc ĐBSCL thì sẽ áp mức cho vay lại là 70%. Tỉnh Hậu Giang thuộc nhóm có mức cho vay lại là 30%.

Điều quan trọng là theo Nghị định 79/2021/NĐ-CP quy định thì mức cho vay lại đối với các dự án liên quan đến phát triển bền vững thích ứng với biến đổi khí hậu ở Đồng bằng sông Cửu Long có thể thấp hơn, nhưng không thể dưới 10%.

Đối với các dự án mục tiêu, thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang đã trình đề xuất dự án lên Bộ KHĐT, trong đó yêu cầu mức cho vay lại là 10%. Hiện nay vẫn chưa có quyết định cuối cùng của Chính phủ về vấn đề cho vay lại đối với các dự án mục tiêu. Hội đồng điều phối vùng Đồng bằng sông Cửu Long mới được thành lập (Quyết định 825/QĐ-TTg ngày tháng 6/2020) và sẽ đảm nhận vai trò cố vấn cho Thủ tướng Chính phủ.

### Rà soát các vấn đề Môi trường và Xã hội

Ở Việt Nam, theo Luật Đầu tư công 2019, các dự án giao thông có tổng mức đầu tư từ 2.300 tỷ đồng trở lên được xếp vào nhóm các dự án Nhóm A. Luật Bảo vệ Môi trường 2020 cũng thực hiện phân loại dự án đầu tư thành Nhóm I và Nhóm II. Vì các dự án mục tiêu được coi là dự án Nhóm I, nên phải thực hiện quy trình ĐTM theo quy định như mô tả trong Hình S13



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình S13 Sơ đồ quy trình Rà soát môi trường cho các Dự án mục tiêu**

Hướng dẫn của JICA về rà soát các vấn đề môi trường và xã hội năm 2022 phân loại các dự án đầu tư thành bốn loại dựa trên mức độ tác động đến môi trường và xã hội, có tính đến các điều kiện đặc điểm, quy mô, địa điểm, v.v. của dự án. Do đó, dù JICA sẽ quyết định cụ thể sau, nhưng Đoàn Nghiên cứu vẫn giả định các dự án mục tiêu thuộc Nhóm A, tức nhóm dự án có tác động tiêu cực lớn đến môi trường và xã hội. Bởi vậy, cả hai dự án đều cần hoàn thành tất cả các thủ tục liên quan rời rà soát vấn đề môi trường và xã hội khi thực hiện, căn cứ vào các nội dung mô tả dự án như trong nghiên cứu khả thi.

Đoàn Nghiên cứu đã thu thập và phân tích dữ liệu thực địa, dữ liệu về chất lượng không khí, chất lượng nước, quản lý chất thải, tiếng ồn và độ rung, ô nhiễm đất, sụt lún nền, mùi khó chịu,

khu bảo tồn tự nhiên, hệ sinh thái và đa dạng sinh học, thủy văn, địa hình và địa chất, yêu cầu tái định cư, đời sống và sinh kế, di sản và cảnh quan, dân tộc thiểu số và người bản địa, v.v. Để đánh giá các dự án mục tiêu, Đoàn Nghiên cứu đã tuân thủ các đầu mục trong Hướng dẫn JICA. Kết quả cho điểm được tổng hợp trong Bảng S5.

Ngoài các đầu mục nói trên thì có một số thông tin đáng chú ý như sau:

- **Thủy văn ở tỉnh Hậu Giang:** Người dân địa phương từng được sử dụng nước mặt và nước ngầm phong phú. Tuy nhiên, hiện nay, xâm nhập mặn đã trở thành vấn đề bất cập. Trước nguy cơ thiếu nước uống, Hậu Giang đã phải khoan 11 giếng. Người dân địa phương đang e ngại rằng trữ lượng nước ngầm sẽ tiếp tục giảm do xâm nhập mặn khi mực nước biển dâng cao.
- **Tái định cư cho dự án QL61C:** Trong địa phận Cần Thơ, công tác thu hồi đất đã được thực hiện xong trong giai đoạn I (2007-2012). Tại Hậu Giang, việc mở rộng đường sẽ ảnh hưởng toàn bộ hoặc một phần tới khoảng 130 ngôi nhà. Do đó, ở Hậu Giang cần triển khai cả công tác thu hồi đất và tái định cư.

**Bảng S7 Tổng hợp kết quả đánh giá sơ bộ**

Nhóm các tác động sơ bộ			Mức đánh giá	
			Dự án HLLT	Dự án QL61C
1. Giấy phép và giải thích	1.1 ĐTM và Giấy phép môi trường	-	NA	NA
	1.2 Tham vấn, giải thích với các bên liên quan tại địa phương	-	NA	NA
	1.3 Các giải pháp thay thế	-	NA	NA
2. Kiểm soát ô nhiễm	2.1 Chất lượng không khí (bao gồm cả Khí nhà kính)	PCS/CS	A -	A -
	2.1 Chất lượng nước	PCS/CS	A -	A -
	2.3 Chất thải	PCS/CS	A -	A -
	2.4 Tiếng ồn và rung chấn	PCS/CS	A -	A -
3. Môi trường tự nhiên	3.1 Khu bảo tồn	-	C	C
	3.2 Hệ sinh thái	PCS/CS	B -	B -
		OS	C	C
	3.3 Thủy văn	PCS/CS	B -	B -
		OS	C	C
4. Môi trường xã hội	3.4 Địa hình và địa chất	PCS/CS/OS	B -	B -
	4.1 Tái định cư	PCS	A -	A -
		CS/OS	C	C
	4.2 Đời sống và sinh kế	PCS/CS	B -	B -
		OS	C	C
	4.3 Di sản	-	C	C
	4.4 Cảnh quan	-	B -	B -
	4.5 Dân tộc thiểu số và người bản địa	PCS/CS/OS	B -	B -
4.6 Điều kiện làm việc	PCS/CS	B -	B -	
5. Khác	OS	B -	B -	
	5.1 Tác động trong quá trình xây dựng	PCS/CS/OS	B -	A -
	5.2 Giám sát	-	-	-

Ghi chú: - PCS: Giai đoạn tiền thi công, CS: Giai đoạn thi công, OS: Giai đoạn vận hành  
 - Xếp hạng: A: Tác động đáng kể, B: Tác động trung bình, C: Tác động nhỏ/không đáng kể, U: Không xác định, NA: Không áp dụng  
 +: Tác động tích cực, -: Tác động tiêu cực

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

## 10. Kiến nghị

### Về quy hoạch mạng lưới giao thông

Các dự án mục tiêu của Nghiên cứu này, thuộc địa phận thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang, có tầm quan trọng chiến lược trong việc hình thành mạng lưới giao thông của khu vực tăng trưởng quan trọng nhất vùng, được bao quanh bởi 5 tuyến đường cao tốc đang bước đầu khai thác hay đang được xây dựng hoặc đã quy hoạch. Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Cửu Long đã được duyệt năm 2022, còn thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang đã duyệt quy hoạch phát triển giao thông vận tải của địa phương lần lượt vào năm 2015 và 2011. Tuy nhiên, các quy hoạch này không bao gồm các dự án mục tiêu và phần lớn các dự án đường bộ cao tốc đang triển khai. Cầu Cần Thơ, chiếc cầu đầu tiên bắc qua sông Hậu khánh thành năm 2010 đã giúp thúc đẩy, kết nối các hoạt động kinh tế hai bên bờ sông. Tuy nhiên hiện không có tài liệu quy hoạch tích hợp nào bao quát cả hai địa phương cũng như các khu vực liền kề trong phạm vi ảnh hưởng của các dự án mục tiêu, các tuyến đường cao tốc xung quanh cũng như các dự án hạ tầng quan trọng khác.

Do đó, Đoàn Nghiên cứu đã xây dựng khái niệm Tiểu vùng Cần Thơ trong Chương 4 của báo cáo này. Đây là một khái niệm khá mới và chưa từng được thảo luận trước đây, ít nhất là trong các văn bản quy hoạch của Chính phủ, các địa phương cũng như trong cộng đồng các nhà tài trợ của Việt Nam. Nhưng yêu cầu xây dựng một quy hoạch phát triển vùng đô thị như vậy là rõ ràng để tạo cơ sở xây dựng và luân chứng cho dự án chiến lược.

### Về thiết kế các dự án mục tiêu

Dự án đường hành lang liên tỉnh mới bắt đầu từ Sa Đéc (tỉnh Đồng Tháp) qua Ô Môn (TP. Cần Thơ) đến Giồng Riềng (tỉnh Kiên Giang) cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa các ban ngành hữu quan của cả ba địa phương trên về hướng tuyến, thiết kế cầu và đường, kế hoạch thi công, v.v. Tương tự, cần có sự phối hợp tốt giữa thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang khi triển khai dự án nâng cấp, mở rộng QL61C.

Khả năng thích ứng tốt trước tác động của biến đổi khí hậu là một vấn đề phát triển chung. Để đảm bảo các tuyến đường có thể khai thác được trong mọi điều kiện thời tiết, kịch bản RCP 4.5 của Bộ TNMT được áp dụng cho thiết kế đường, nhất là về chiều cao mặt đường. QL61C hiện có có nhiều điểm sụt lún mặt đường mặc dù mới khai thác từ năm 2012. Những vị trí hư hại này cần được sửa chữa trong dự án, cụ thể là tôn thêm trung bình 30 cm so với chiều cao tính toán để ứng phó với tác động của biến đổi khí hậu, tức là 15 cm với xác suất xảy ra là 25 năm. Đoàn Nghiên cứu không nhận được bất kỳ số liệu về thiệt hại do ngập đường nào. Ngoài ra, Đoàn Nghiên cứu đã không thu thập được số liệu về ngập lụt dọc hành lang theo các tuyến đường của dự án để phục vụ phân tích. Do đó, Đoàn Nghiên cứu đề xuất sử dụng số liệu về ngập lụt trong quá khứ trên hành lang, và khu vực xung quanh để phân tích. Nếu cần thiết, phải xem xét lại cao độ mặt đường và cống thoát lũ theo quy hoạch.

Có thể thấy rằng, xét về địa kỹ thuật, vùng ĐBSCL chủ yếu được cấu tạo từ các lớp dày đất mềm. Trên hành lang dự án đường hành lang liên tỉnh mới và dự án mở rộng QL61C, có thể tồn tại một lớp dày đất mềm giống như điều kiện địa kỹ thuật của cả vùng. Để khắc phục vấn đề nền đất yếu này khi triển khai các đoạn đường đắp thì các dự án mục tiêu sẽ áp dụng "bác thám đứng" để đẩy nhanh quá trình cố kết (trước khi triển khai nền đắp) giống như các dự án đường bộ khác. Ngoài ra, trên địa bàn dự án QL61C, tác động tiêu cực đối với kết cấu hiện có

sẽ được giảm thiểu bằng các phương pháp và quy trình xử lý đất yếu phù hợp. Để xác định cụ thể, cần triển khai khảo sát địa kỹ thuật tại các vị trí và nội dung thích hợp trong giai đoạn chuẩn bị dự án tiếp theo.

Ngay cả khi đã áp dụng phương pháp xử lý đất yếu thích hợp cho đoạn nền đắp, tình trạng lún cố kết vẫn sẽ xảy ra trong quá trình khai thác đường. Do đó, cần đảm bảo công tác bảo trì định kỳ, sửa chữa cao độ mặt đường để đường có thể phục vụ trong mọi điều kiện thời tiết.

### **Về Đánh giá/Thực hiện các Dự án Mục tiêu**

**Đánh giá kinh tế:** Để nâng cao độ tin cậy trong kết quả phân tích kinh tế, cần tính lại chi phí dự án trong giai đoạn nghiên cứu khả thi. Chi phí xây dựng chính xác hơn sẽ được ước tính căn cứ vào kết quả khảo sát địa hình. Báo cáo kế hoạch hành động tái định cư (RAP) của dự án sẽ thể hiện số tiền thu hồi đất và tái định cư cần thiết. Kết quả phân tích lợi ích kinh tế không phải là vấn đề, vì Việt Nam đã có nhiều kinh nghiệm về tính toán lợi ích từ các chỉ số VOC và TTC, nhưng thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang nên hợp tác cùng phân tích QL61C như một dự án chung.

**Thu xếp vốn:** Việt Nam đã xây dựng tốt cơ chế cho vay lại để phát huy các khoản vay ODA cho các tỉnh, thành cũng như các tổ chức công khác với nhiều kinh nghiệm. Theo Nghị định 79/2021, các dự án và chương trình liên quan tới vấn đề biến đổi khí hậu trong vùng ĐBSCL có thể được hưởng tỷ lệ vay lại đặc thù như quy định trong Nghị định 41/2021 của Chính phủ, nhưng không dưới 10%. Bộ KHĐT đã đề xuất với Chính phủ áp dụng mức 10% đối với các dự án mục tiêu.

**Đánh giá môi trường, xã hội:** So với quy định của Chính phủ Việt Nam, các dự án mục tiêu đang ở giai đoạn đề xuất dự án và sẽ chuyển sang giai đoạn nghiên cứu tiền khả thi, nghiên cứu khả thi. Về những nội dung dự án cần làm rõ trong nghiên cứu khả thi, sẽ phải có các nội dung đánh giá tác động môi trường và kế hoạch tái định cư theo quy định pháp luật hiện hành của Việt Nam, bao gồm cả việc phê duyệt EIA của các cơ quan có thẩm quyền.

Ngoài ra, các dự án mục tiêu dự kiến sẽ được công nhận là dự án Loại A theo Hướng dẫn của JICA về Cân nhắc Môi trường và Xã hội, trong trường hợp áp dụng cơ chế cho vay bằng đồng Yên với khoản vay cho ngành. Trong trường hợp đó, Ban Cố vấn JICA cũng sẽ xem xét, cân nhắc nội dung báo cáo ĐTM và kế hoạch tái định cư để đảm bảo rằng các chính sách và yêu cầu trong hướng dẫn của JICA được thực thi. Do đó, Đoàn Nghiên cứu đề xuất rằng các bước nghiên cứu và kết quả của đánh giá tác động môi trường, kế hoạch tái định cư nên cân nhắc kỹ lưỡng các yêu cầu trong các tài liệu hướng dẫn của JICA.

Nhìn chung, các báo cáo NCTKT do các địa phương Việt Nam chuẩn bị sẽ được JICA xem xét kỹ lưỡng như một bước quan trọng để xây dựng dự án ODA. Tuy nhiên, theo nhận định của Đoàn Nghiên cứu, phần thiết kế trong báo cáo NCTKT thường không được thực hiện dựa trên kết quả khảo sát địa hình và thậm chí cao độ của hạ tầng đường bộ cũng không thể xác định chuẩn xác. Sự thiếu chính xác này trong phần mô tả dự án ảnh hưởng đến tất cả các đặc điểm của dự án, bao gồm cả các đánh giá về môi trường và xã hội. Để có thể chuẩn bị tốt các dự án mục tiêu theo đúng quy trình của cơ chế vay vốn ODA song phương thì thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang cần cải thiện sự chính xác trong các nội dung quy hoạch, thiết kế dự án, cung cấp thông tin cần thiết cho bước thẩm định dự án trong các giai đoạn tiếp theo.

# **BÁO CÁO CHÍNH**

# 1. TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU

## 1.1. Phạm vi Nghiên cứu

### 1.1.1. Cơ sở Nghiên cứu

Vùng Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL), gồm 1 thành phố trực thuộc trung ương và 12 tỉnh, nằm ở khu vực phía tây nam của đất nước, nơi sông Cửu Long đổ ra biển thông qua mạng lưới phân lưu. Vùng ĐBSCL có diện tích lớn, 40.816 km<sup>2</sup>, quy mô dân số 17,3 triệu người, tổng sản phẩm trên địa bàn (GDP) năm 2020 là 571,6 nghìn tỷ đồng. So với cả nước, thì các lĩnh vực này của vùng ĐBSCL có tỷ trọng lần lượt là 12,3%, 17,9% và 12,1%.

Tại vùng ĐBSCL, lĩnh vực nông-nghư nghiệp đóng góp khoảng 30% vào GRDP, nhờ phát huy được nguồn lực tại chỗ, ví dụ như diện tích đất nông nghiệp lớn (70% diện tích đất) và dân cư nông thôn (70% dân số). Do đó, ngành nông-nghư nghiệp của vùng, cụ thể là sản xuất lúa gạo và nuôi trồng thủy sản, có vai trò quan trọng giúp Việt Nam ngoài việc đảm bảo an ninh lương thực, đồng thời xuất khẩu ra quốc tế, đóng góp vào nguồn thu ngoại tệ cho đất nước.

Nhờ ưu thế nằm cạnh Thành phố Hồ Chí Minh nên hiện nay nền kinh tế của vùng cũng đã từng bước hiện đại hóa, công nghiệp hóa và phát triển đa dạng. Các dự án và kế hoạch đầu tư hạ tầng khu công nghiệp xuất hiện ngày càng nhiều. Lĩnh vực dịch vụ cũng đang phát triển ở cả thành thị và nông thôn. Đại dịch COVID-19 hiện nay và tình hình xung đột Mỹ-Trung khó lường đã tạo tiền đề sắp xếp lại chuỗi cung ứng toàn cầu. Trong hoàn cảnh đó, Vùng ĐBSCL có thể thu hút sự quan tâm của các nhà đầu tư quốc tế hơn bao giờ hết.

Trong lịch sử phát triển của vùng, đường thủy nội địa với mạng lưới dày đặc đã góp phần quan trọng trong việc vận chuyển hàng hóa và hành khách. Tuy nhiên, hệ thống ĐTNĐ của vùng vẫn đang đối mặt với một số hạn chế cố hữu từ góc độ dịch vụ vận tải, vận tốc khai thác và sự đúng giờ. Gần đây, hạn chế về năng lực vận tải đã trở nên rõ ràng hơn tại một số đoạn trên mạng lưới. Đồng thời, ngoài những rủi ro về thời tiết thông thường hoặc lũ lụt theo mùa, thì tác động từ biến đổi khí hậu cũng đã trở thành mối đe dọa ngày càng rõ rệt, ảnh hưởng đến nỗ lực phát triển bền vững hệ thống đường thủy nội địa.

JICA đã hoàn thành dự án VITRANSS3 và chuyển báo cáo cuối cùng tới Bộ GTVT vào tháng 11 năm 2021, trong đó có thể hiện quy hoạch hệ thống giao thông vận tải quốc gia đến năm 2030 và tầm nhìn tới 2050 và cả nội dung quy hoạch giao thông cho từng vùng kinh tế. Năm quy hoạch ngành quốc gia, gồm đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, cảng biển và cảng hàng không, đã được lập, và bốn quy hoạch (trừ cảng hàng không) đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Chính phủ Việt Nam đã ban hành Quyết định số 287/QĐ-TTg vào tháng 2 năm 2022, phê duyệt Quy hoạch phát triển vùng ĐBSCL giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Quy hoạch vùng ĐBSCL).

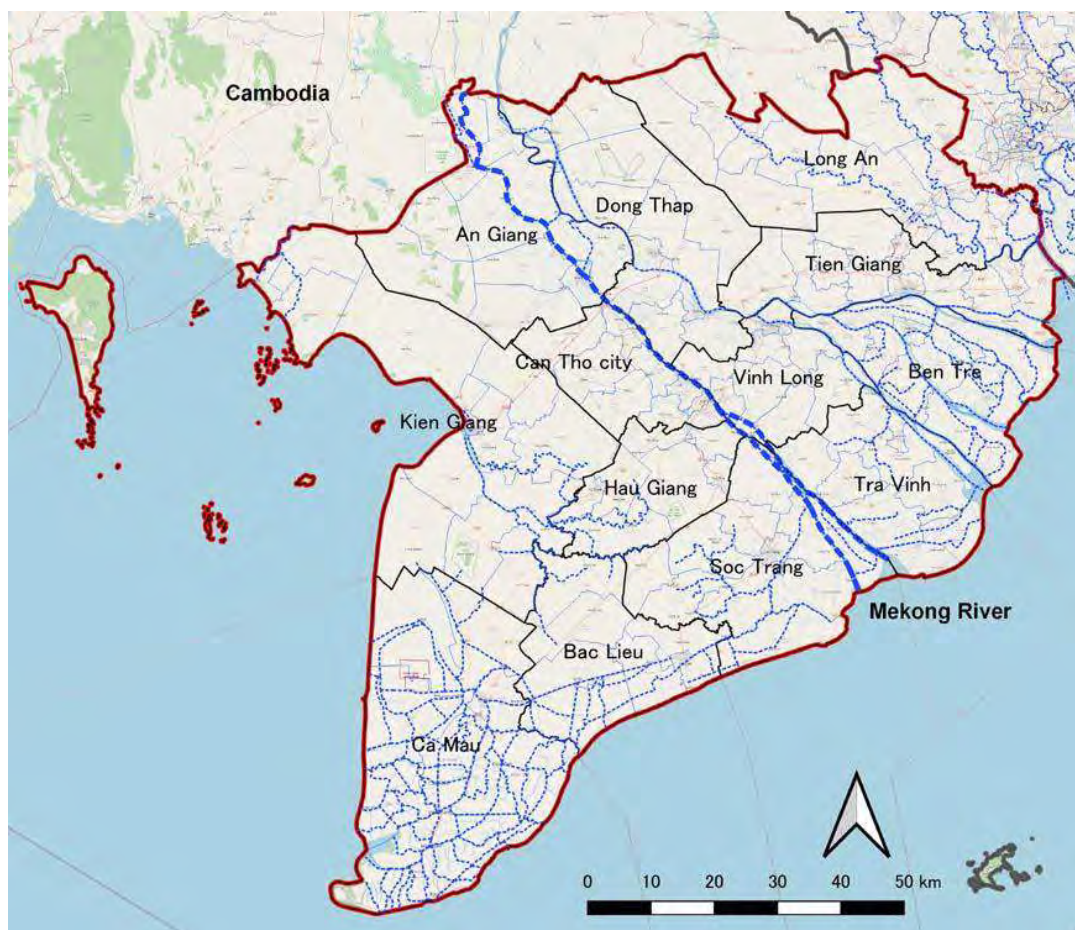
### 1.1.2. Mục tiêu Nghiên cứu

Nghiên cứu này có hai mục tiêu về thu thập số liệu như sau:

- Các dự án đường bộ, cầu có vai trò quan trọng trong mạng lưới giao thông vùng, phục vụ phát triển kinh tế vùng ĐBSCL; và
- Các dự án đường bộ, cầu đang trong giai đoạn chuẩn bị, bao gồm tình hình chuẩn bị triển khai, khả năng sử dụng vốn vay ODA Nhật Bản.

### 1.1.3. Khu vực Nghiên cứu

Khu vực nghiên cứu bao gồm toàn bộ Vùng ĐBSCL (1 thành phố trực thuộc TW và 12 tỉnh)



Hình 1.1.1 Khu vực Nghiên cứu

### 1.1.4. Dự án Mục tiêu

Từ khi triển khai công việc ở Việt Nam vào tháng 2/2022, Đoàn Nghiên cứu đã tập trung nhiều đến dự án cầu Đại Ngãi nối Trà Vinh với Sóc Trăng trên QL60 qua sông Hậu như một dự án mục tiêu. Tuy nhiên, vào tháng 4/2022, Chính phủ Việt Nam đã thể hiện ý định thực hiện dự án này bằng vốn từ “Chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình Phục hồi và Phát triển Kinh tế - Xã hội”<sup>1</sup>, chứ không phải bằng vốn ODA<sup>2</sup> của Nhật Bản. Do đó, Đoàn Nghiên cứu đã được yêu cầu xác định lại các dự án mục tiêu.

Mặt khác, Quy hoạch vùng ĐBSCL đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt ngày 28/02/2022 (Quyết định số 287/QĐ-TTg). Bộ KH&ĐT được giao chịu trách nhiệm chính triển khai quy hoạch này. Bộ KH&ĐT đã lập một danh sách các dự án hạ tầng cho 1 thành phố trực thuộc trung ương và 12 tỉnh thuộc vùng ĐBSCL. Các đối tác phát triển của họ (6 ngân hàng) đã thể hiện quan tâm tới các dự án này. Lễ ký biên bản ghi nhớ chính thức giữa Bộ KH&ĐT và sáu ngân hàng này được tổ chức vào ngày 21/6/2022<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Nghị quyết số 43/2022/QH15: Chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình Phục hồi và Phát triển Kinh tế - Xã hội

<sup>2</sup> Tuổi Trẻ Online: Cầu Đại Ngãi sẽ hoàn thành vào năm 2026 nếu dùng vốn ngân sách, Tháng 4/2022

<sup>3</sup> Chủ trương của Bộ KH&ĐT được thể hiện trong Mục 3.5 của báo cáo này



Theo chủ trương của Bộ KH&ĐT, JICA dự kiến sẽ hợp tác với thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang. Do đó, Đoàn Nghiên cứu đã chọn ra hai dự án mục tiêu sau (xem Hình 1.1.2):

- (a) Hành lang liên tỉnh mới nối Sa Đéc (tỉnh Đồng Tháp) – Ô Môn (TP Cần Thơ) – Giồng Riềng (tỉnh Kiên Giang); và
- (b) Nâng cấp QL 61C Cần Thơ–VịThạnh (tỉnh Hậu Giang).

Đối với dự án (a), toàn bộ đoạn hành lang đã được nghiên cứu để đảm bảo hiệu quả về nội dung quy hoạch giao thông, cho dù khoản vay dự kiến từ JICA sẽ chỉ áp dụng cho đoạn thuộc thành phố Cần Thơ.



Nguồn: Bổ sung của Đoàn nghiên cứu trên nền bản đồ Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Cửu Long

**Hình 1.1.2 Các dự án mục tiêu**

## 1.2. Hoạt động Nghiên cứu

Vào ngày 21 tháng 01 năm 2022, Bộ GTVT và JICA đã tổ chức họp khởi động dự án. Thành phần tham dự gồm Vụ KH&ĐT, PMU85/Bộ GTVT, JICA HQ, JICA Việt Nam và Đoàn Nghiên cứu JICA (JST). JST đã gửi và trình bày Báo cáo Đầu kỳ của nghiên cứu, trong đó bao gồm các nội dung về phạm vi nghiên cứu, cách tiếp cận, kế hoạch làm việc, nhiệm vụ nghiên cứu, đồng thời cũng đưa ra các yêu cầu cho đối tác. Nội dung thảo luận bao gồm kế hoạch nghiên cứu, thực hiện dự án sau khi nghiên cứu, đánh giá dự án và cơ quan điều phối của nghiên cứu này.

Từ tháng 2 đến tháng 3, JST đã ký hợp đồng khảo sát giao thông trên hành lang dọc sông Hậu với Trung tâm Phát triển Môi trường và Giao thông vận tải (CETD) có trụ sở tại Thành phố Hồ Chí Minh, qua đó cập nhật cơ sở dữ liệu giao thông VITRANSS3, và chia thành các phân vùng nhỏ trong vùng ĐBSCL. Nội dung phân tích kết quả khảo sát được thể hiện ở Mục 3.2 của báo cáo này và trong phần phụ lục.

Từ tháng 3 đến tháng 4, JST đã đến khảo sát, làm việc tại tất cả các địa phương trong vùng, thu thập thông tin về quy hoạch, kế hoạch phát triển kinh tế xã hội, quy hoạch mạng lưới đường bộ, cũng như các thông tin liên quan khác. Tại ba địa phương gồm Cần Thơ, Sóc Trăng và Trà Vinh, Đoàn đã gặp gỡ lãnh đạo và đại diện của UBND để trình bày về nội dung dự án khảo sát, thực hiện phỏng vấn về xu hướng phát triển hạ tầng cũng như các vấn đề giao thông trong vùng. Ở 10 địa phương còn lại, đoàn đã gặp và làm việc với sở Kế hoạch và Đầu tư cùng sự tham gia của nhiều sở ngành hữu quan khác.

**Bảng 1.2.1 Chương trình làm việc với các tỉnh/thành trong Khu vực ĐBSCL**

Địa phương	Ngày làm việc	Địa phương	Ngày làm việc
Long An	29 tháng 4	Kiên Giang	26 tháng 4
Tiền Giang	29 tháng 4	Cần Thơ	14 tháng 3
Bến Tre	28 tháng 4	Hậu Giang	26 tháng 4
Trà Vinh	16 tháng 3	Sóc Trăng	15 tháng 3
Vĩnh Long	28 tháng 4	Bạc Liêu	25 tháng 4
Đồng Tháp	27 tháng 4	Cà Mau	25 tháng 4
An Giang	27 tháng 4		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Vào tháng 7, 2022, JST đã nộp Báo cáo Giữa kỳ, trong đó tổng hợp phân tích và báo cáo kết quả khảo sát thực địa và các công việc thu thập dữ liệu khác. Báo cáo Giữa kỳ đã xác định lại hai dự án mục tiêu của Nghiên cứu, như được mô tả trong Hình 1.1.2.

Sau đó, JST đã tiến hành một loạt các cuộc họp tham vấn với cơ quan chức năng của các địa phương cũng như các công ty tư vấn trong nước dự kiến sẽ lập các báo cáo nghiên cứu tiền khả thi của các dự án mục tiêu này. (Tham khảo Bảng 1.2.2)

Theo kết quả các cuộc họp tham vấn ban đầu, JST dự kiến sẽ nhận được dự thảo báo cáo nghiên cứu tiền FS từ thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang vào tháng 9/2022. Do tiến độ phê duyệt của Bộ KH&ĐT đối với đề xuất dự án mục tiêu bị chậm trễ và vì các lý do khác nên các dự thảo báo cáo đó đã không được chuyển tới JST đúng hạn. Để ứng phó với những tình huống như vậy, JST đã thay đổi hướng nghiên cứu vào cuối tháng 9, cụ thể là thay vì xem lại các báo cáo dự thảo của họ bằng việc cung cấp thông tin đầu vào trước cho các bên hữu quan.

Tính đến thời điểm báo cáo này, tỉnh Hậu Giang đã chuyển Dự thảo báo cáo NCTKT dự án cải tạo và nâng cấp QL61C cho JICA vào tháng 12/2022. Tuy nhiên, thành phố Cần Thơ vẫn chưa chuyển hai dự thảo báo cáo NCTKT cho dự án QL61C và hành lang liên vùng IPC, đoạn thuộc Cần Thơ. Để JST nắm được các điều kiện chuẩn bị dự án mà không cần các tài liệu báo cáo trên, một cuộc họp trực tuyến với Thành phố Cần Thơ đã được tổ chức vào ngày 17/1/2023.

**Bảng 1.2.2 Các cuộc họp tham vấn về các dự án mục tiêu**

Ngày	Thành phần	Nội dung
2/8/2022	Thành phố Cần Thơ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hướng tuyến hành lang liên vùng, tình hình sử dụng đất trên hành lang, các dự án đang xây dựng, các thông tin liên quan</li> </ul>
3/8	Tỉnh Đồng Tháp	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hướng tuyến hành lang liên vùng, tình hình sử dụng đất trên hành lang, các dự án đang xây dựng, các thông tin liên quan</li> </ul>
4/8	Tỉnh Kiên Giang	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hướng tuyến hành lang liên vùng, tình hình sử dụng đất trên hành lang, các dự án đang xây dựng, các thông tin liên quan</li> </ul>
26/8	Thành phố Cần Thơ, Tỉnh Đồng Tháp, Tỉnh Kiên Giang (tại UBND Cần Thơ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng hợp kết quả các cuộc họp ngày 2, 3 và 4 tháng 8</li> <li>Dự báo nhu cầu giao thông trên hành lang liên vùng và khu vực phụ cận</li> </ul>
31/10	TEDI-South	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tiến độ NCTKT dự án QL61C ở Hậu Giang</li> </ul>
3/11	TEDI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tiến độ NCTKT dự án hành lang liên vùng và QL61C trong phạm vi Cần Thơ</li> </ul>
8/11	Tỉnh Hậu Giang	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thông tin đầu vào sơ bộ, nhu cầu mở rộng đường của địa phương, các biện pháp thích ứng với biến đổi khí hậu, v.v.</li> </ul>
9/11	Thành phố Cần Thơ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thông tin đầu vào sơ bộ, nhu cầu mở rộng đường của địa phương, các biện pháp thích ứng với biến đổi khí hậu, v.v.</li> </ul>
28/11	Tỉnh Hậu Giang	<ul style="list-style-type: none"> <li>Báo cáo kết quả nghiên cứu cung cấp đầu vào sơ bộ, phối hợp với các nội dung về quy hoạch, thiết kế</li> </ul>
29/11	Thành phố Cần Thơ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Báo cáo kết quả nghiên cứu cung cấp đầu vào sơ bộ, phối hợp với các nội dung về quy hoạch, thiết kế</li> </ul>
17/1, 2023	Thành phố Cần Thơ (trực tuyến)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cần Thơ thông tin về tiến độ chuẩn bị dự án trên cơ sở các câu hỏi của Đoàn Nghiên cứu</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

## 2. ĐỊNH HƯỚNG VÀ ĐIỀU KIỆN PHÁT TRIỂN VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

### 2.1. Định hướng chính sách phát triển vùng

#### 2.1.1. Lịch sử phát triển vùng Đồng bằng sông Cửu Long

Vùng Đồng bằng sông Cửu Long mới được phê duyệt quy hoạch tổng thể tích hợp năm 2022, đó là Quy hoạch Tổng thể vùng Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050.

##### 1) Quy hoạch tổng thể vùng Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050

Quy hoạch tổng thể này được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt ngày 28 tháng 02 năm 2022 và là quy hoạch vùng đầu tiên được phê duyệt theo Luật Quy hoạch (số 21/2017/QH14 năm 2017) và Nghị quyết số 120/NQ CP về Phát triển bền vững vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu do Chính phủ ban hành ngày 17 tháng 11 năm 2017. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (BKHDĐT) được giao chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, cơ quan liên quan xây dựng Quy Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn đến 2050.

Phạm vi quy hoạch: Bao gồm toàn bộ địa phận hành chính của thành phố Cần Thơ và 12 tỉnh là Long An, Tiền Giang, Bến Tre, Đồng Tháp, Vĩnh Long, Trà Vinh, Hậu Giang, An Giang, Sóc Trăng, Kiên Giang, Bạc Liêu và Cà Mau. Phạm vi quy hoạch cũng bao gồm vùng nước ven biển của các tỉnh Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau và Kiên Giang.

##### 2) Lịch sử phát triển vùng Đồng bằng sông Cửu Long

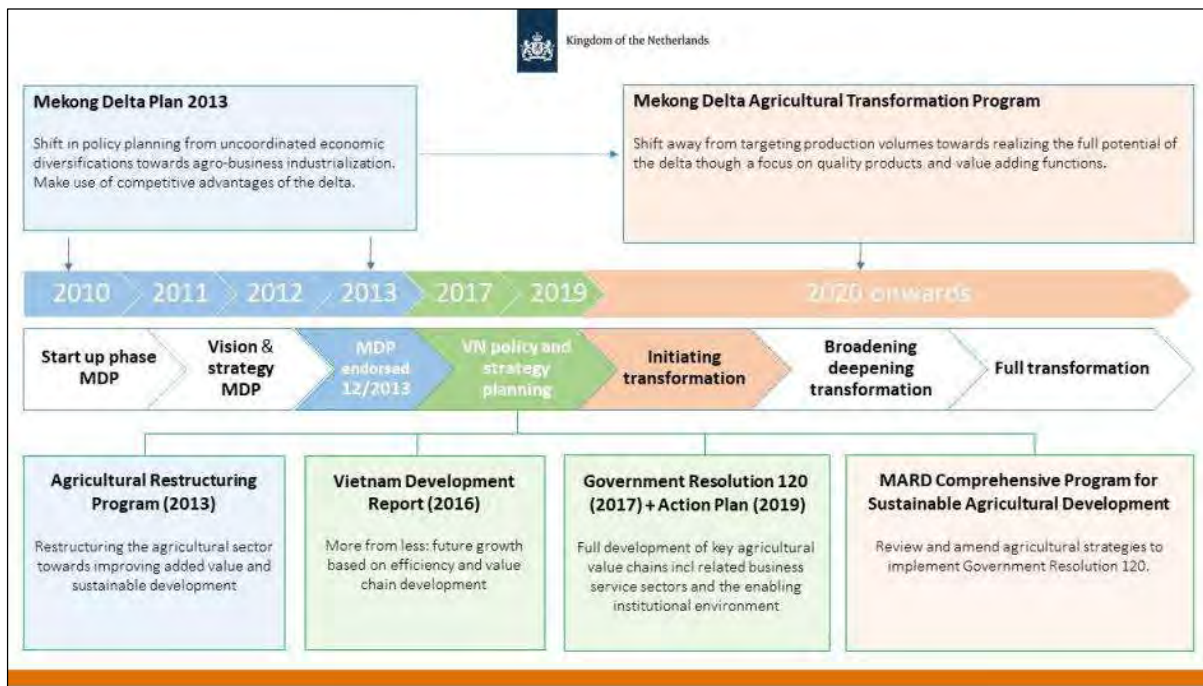
Trong vùng đã có nhiều dự án đầu tư phát triển do các cơ quan ban ngành cấp quốc gia, cấp vùng, cũng như các nhà tài trợ song phương và quốc tế tổ chức thực hiện. Hình 2.1.1 thể hiện các mốc quy hoạch quan trọng của vùng ĐBSCL từ năm 2010 do Chính phủ Hà Lan tổng hợp. Như đã nêu ở trên, gần đây nhất là Quy hoạch tổng thể vùng Đồng bằng sông Cửu Long do Bộ KHĐT lập với sự hỗ trợ của Ngân hàng Thế giới vào năm 2022.

Quy hoạch vùng ĐBSCL năm 2013<sup>4</sup> đưa ra kết luận rằng việc chuyển dịch từ phát triển kinh tế tự do sang phát triển tập trung vào ngành nông nghiệp là hướng đi cần thiết đảm bảo phát triển kinh tế-xã hội bền vững lâu dài cho vùng. Định hướng phát triển chú trọng tăng trưởng kinh tế thông qua phát triển chuỗi giá trị nông nghiệp thay vì chỉ tăng sản lượng nông nghiệp. Các nét đặc trưng của vùng, chẳng hạn là vùng đất trũng, có mạng lưới đường thủy nội địa dày đặc và đất đai màu mỡ có khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu. Quy hoạch này vạch ra rằng vùng ĐBSCL sẽ phát triển thành một trung tâm đầu mối hiện đại theo định hướng kinh tế thị trường phục vụ cho cả thị trường xuất khẩu và nội địa, chuyên sản xuất nông sản và thực phẩm có giá trị cao, do đó có thể thực hiện phát triển kinh tế và tăng trưởng GDP dựa trên lợi thế nông nghiệp của vùng. Quy hoạch này nhấn mạnh rằng các biện pháp phát triển không gian hiệu quả và đầu tư thích hợp vào hệ thống sản xuất, thu hoạch và chế biến, vận chuyển và logistics, tiếp thị và xây dựng thương hiệu, cũng như các dịch vụ liên quan sẽ là cần thiết để thực hiện các nội dung quy hoạch.

<sup>4</sup> Quy hoạch vùng ĐBSCL với tầm nhìn, chiến lược dài hạn về phát triển vùng theo hướng đảm bảo an toàn, phồn thịnh và bền vững. Bộ Tài Nguyên & Môi trường, Bộ Nông nghiệp & Phát triển Nông thôn phối hợp với đối tác Hà Lan (Bộ Hạ tầng, Môi trường, v.v.) lập năm 2013

Tính khả thi của định hướng phát triển này đã trở nên rất rõ ràng ngay sau khi Chính phủ phê duyệt quy hoạch và được các đối tác quốc tế chính ủng hộ.

Theo báo cáo, “sự thiếu đồng bộ và không nhất quán giữa các chính sách nông nghiệp cùng với xu hướng biến đổi khí hậu đang xuất hiện rõ nét làm phân hóa các điều kiện canh tác của vùng đã gây ra 'các tình huống khủng hoảng sớm' như lũ lụt năm 2011 và hạn hán năm 2014 và 2016. Những sự kiện này dẫn đến sự đồng thuận rộng rãi giữa các bên liên quan của Việt Nam và đối tác nước ngoài rằng hệ thống nông nghiệp của vùng hiện đã đến một thời điểm quan trọng.”<sup>5</sup>



Nguồn: “Trends and developments in the Mekong Delta”

(URL: <https://www.mekongdeltaplan.com/mekong-delta-business-platform/trends-and-developments-in-the-mekong-delta>, tháng 5, 2022)

**Hình 2.1.1 Tình hình và Xu thế Phát triển vùng Đồng bằng sông Cửu Long**

### 3) Các sự kiện gần đây

Tại Hội nghị phát triển bền vững đồng bằng sông Cửu Long lần thứ nhất tổ chức vào tháng 9/2017, Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc đã nêu rõ những thách thức lớn mà vùng đang phải đối mặt như biến đổi khí hậu và nước biển dâng, khai thác tài nguyên nước ở thượng nguồn của vùng và nhiều tác động tiêu cực khác do các hoạt động kinh tế tập trung trong khu vực gây ra.

Thủ tướng đưa ra hàng loạt quan điểm và giải pháp, trong đó đặc biệt đề cập đến vấn đề “Tôn trọng quy luật tự nhiên và lựa chọn mô hình thích ứng phù hợp”. Thủ tướng cũng chỉ rõ: “Chúng ta sẽ tránh can thiệp quá mức vào thiên nhiên, đảm bảo phát triển bền vững với phương châm sống chung với lũ, với mặn, với hạn, với khan hiếm nước và phù hợp với điều kiện thực tế”. Sau đó, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết 120/NQ-CP, tháng 11-2017, về “phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long một cách có trách nhiệm với biến đổi khí hậu”, đó là một bước đột phá lớn trong việc hình thành và định hướng chiến lược phát triển vì một tương lai thịnh vượng và bền vững cho Đồng bằng sông Cửu Long. Ý tưởng về gắn kết phát triển kinh tế - xã hội trong khu vực từ quan điểm dài hạn và tăng cường kết

<sup>5</sup> Xu hướng và phát triển ở Đồng bằng sông Cửu Long ”

(URL: <https://www.mekongdeltaplan.com/mekong-delta-business-platform/trends-and-developments-in-the-mekong-delta>, tháng 5, 2022)

nổi phát triển liên địa phương, liên vùng và liên ngành thông qua một cơ chế phối hợp thống nhất đã được tất cả các cơ quan, ban ngành hữu quan chia sẻ.

Hội nghị lần thứ ba về phát triển bền vững đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu vào ngày 13 tháng 3 năm 2021 có ý nghĩa quan trọng vì nó khẳng định cam kết mạnh mẽ của Chính phủ và Thủ tướng Chính phủ và những quan tâm sâu sắc về sự phát triển bền vững của Đồng bằng sông Cửu Long. Hội nghị đã ghi nhận những nội dung đã triển khai và kết quả nổi bật sau ba năm thực hiện Nghị quyết 120, đưa ra những khuyến nghị quan trọng nhằm thúc đẩy phát triển bền vững trong vùng.

Bộ trưởng Kế hoạch và Đầu tư Nguyễn Chí Dũng cho biết, tổng vốn ngân sách Nhà nước dự kiến cho các dự án do địa phương quản lý giai đoạn 2021–2025 là 266 nghìn tỷ đồng. Ông cũng cho biết, vốn ngân sách Nhà nước được đầu tư thông qua một số bộ, ngành để thực hiện các dự án trên địa bàn các tỉnh là xấp xỉ 121,6 nghìn tỷ đồng.

Đối với nguồn vốn ODA, Bộ KH&ĐT đã phối hợp với Ngân hàng Thế giới lập quy hoạch tổng thể và đề xuất ngân sách 1,05 tỷ USD để thực hiện đầu tư xây dựng trong vùng. Với quy mô vốn như vậy, sẽ hoàn thành được các công trình: Đường ven biển đối với các tỉnh có biển từ Tiền Giang đến Kiên Giang; hồ trữ nước ngọt gắn với hạ tầng thủy lợi phục vụ liên kết sản xuất vùng tứ giác Long Xuyên, một số công trình giao thông liên tỉnh có tính lan tỏa v.v. Bộ trưởng Nguyễn Chí Dũng đề xuất một số chương trình/dự án có ý nghĩa quan trọng đối với Đồng bằng sông Cửu Long cần sử dụng vốn ODA thông qua cơ chế đặc thù về quy hoạch và phân bổ nguồn lực.<sup>6</sup>

Vào tháng 3 năm 2021, Bộ trưởng Giao thông Vận tải Nguyễn Văn Thể đã đề cập đến việc Chính phủ nhận định rằng mạng lưới giao thông ở Đồng bằng sông Cửu Long còn nhiều yếu kém, chưa tương xứng với tiềm năng và thế mạnh của vùng. Trong ba năm qua, Bộ GTVT đã phối hợp chặt chẽ với các địa phương để thực hiện hai nhiệm vụ được Chính phủ giao trong Nghị quyết 120. Đến cuối năm 2021, Bộ GTVT đã hoàn thành 5 quy hoạch ngành quốc gia về lĩnh vực giao thông vận tải.

Bộ GTVT cũng đã phối hợp với thành phố Cần Thơ và 12 tỉnh trong vùng để đảm bảo đồng bộ giữa các quy hoạch giao thông vận tải của địa phương, hướng tới xây dựng hệ thống GTVT tối ưu của từng địa phương, kết nối với mạng lưới của Trung ương.

Bộ GTVT đã thống nhất với Bộ KH&ĐT về kế hoạch đầu tư công với số vốn khoảng 57 nghìn tỷ đồng đầu tư vào lĩnh vực giao thông vận tải trong vùng giai đoạn 2021-2025 (giai đoạn trước chỉ 29 nghìn tỷ đồng). Các địa phương trong vùng đều mong muốn có được điều kiện phát triển tốt hơn để vùng ĐBSCL chuyển mình và phát triển bền vững.<sup>7</sup>

Hội đồng điều phối vùng Đồng bằng sông Cửu Long: Quyết định số 825/QĐ-TTg ngày 12 tháng 6 năm 2020 về việc “Thành lập và ban hành Quy chế hoạt động của Hội đồng điều phối vùng Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2020–2025” được ban hành nhằm đổi mới cơ chế điều phối vùng và thúc đẩy phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu. Hội đồng điều phối vùng ĐBSCL là tổ chức phối hợp liên ngành, thực hiện chức năng tham mưu, đề xuất với Thủ tướng Chính phủ và giúp Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo, điều phối, kiểm tra, giám sát việc thực hiện liên kết vùng, phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu, bao gồm cả phát triển của các vùng kinh tế trọng điểm vùng ĐBSCL. (Quyết định 1054/QĐ-TTg, năm 2021).

<sup>6</sup> <https://doanhnghiepv.vn/dau-tu/>

<sup>7</sup> <https://vn.sputniknews.com/20210313/>

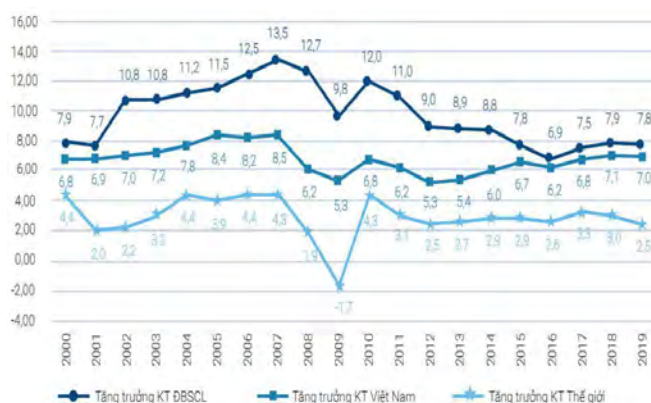
## 2.1.2. Hiện trạng Kinh tế - Xã hội vùng Đồng bằng sông Cửu Long

Vùng ĐBSCL nằm ở khu vực phía nam Việt Nam, có diện tích khoảng 40.000 km<sup>2</sup> và là nơi sinh sống của hơn 18 triệu người, chiếm khoảng 20% dân số cả nước. Mật độ dân số trung bình là 423 người/km<sup>2</sup>, cao hơn mức trung bình cả nước (290 người/km<sup>2</sup>) nhưng thấp hơn đáng kể so với các trung tâm kinh tế là thành phố Hồ Chí Minh (4.363 người/km<sup>2</sup>) và Hà Nội (2.398 người/km<sup>2</sup>). Dân cư nông thôn chiếm tỷ trọng lớn (dân số đô thị tại ĐBSCL chỉ chiếm 21,7% năm 2008 và 25,1% năm 2019), tỷ lệ đô thị hóa thấp hơn trung bình cả nước (năm 2008 là 29,0% và năm 2019 là 34,4%). Đồng bằng sông Cửu Long là vùng có quy mô dân số và đô thị hóa cao thứ ba cả nước và đứng thứ tư về diện tích, mức tăng trưởng dân số và tăng trưởng dân số đô thị (2016).

Đồng bằng sông Cửu Long chiếm 20% dân số cả nước nhưng năm 2019 chỉ đóng góp 12% GDP. GDP bình quân đầu người năm 2019 của vùng đạt 51,3 triệu đồng, thấp hơn 18% so với mức bình quân 62,7 triệu đồng của cả nước. Trong giai đoạn 2013 - 2018, GDP thực tế của vùng tăng bình quân 6%/năm, so với mức bình quân cả nước là 6,6%. Tốc độ tăng trưởng kinh tế tương đối chậm của vùng (so với cả nước) chủ yếu là do tỷ trọng nông, lâm nghiệp và thủy sản trong cơ cấu GDP của vùng còn ở mức cao. Năng suất lao động trong lĩnh vực này thấp hơn đáng kể so với lĩnh vực công nghiệp, đặc biệt đối với các nông hộ sản xuất nhỏ, vốn vẫn chiếm phần lớn trong bức tranh nông nghiệp của vùng. Do tính chất thuần nông của nền kinh tế vùng, tỷ trọng của lĩnh vực nông, lâm nghiệp và thủy sản trong cơ cấu GDP ở mức cao tới 31,5%, so với mức bình quân cả nước là 14,0%, trong khi tỷ trọng lĩnh vực công nghiệp - xây dựng lại thấp (chiếm 25,3% trong cơ cấu GDP, so với bình quân chung cả nước là 35,4%).<sup>8</sup>

Năm 2019, vùng này chiếm tỷ trọng 10,8% lĩnh vực công nghiệp - xây dựng của cả nước và là vùng công nghiệp lớn thứ ba của Việt Nam, sau thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội. Mặc dù có tiềm năng to lớn nhưng vùng ĐBSCL này lại bị tụt lại so với các vùng lân cận về phát triển công nghiệp và hiện đang đối mặt với một nghịch lý phát triển. Vùng ĐBSCL có nhiều tiềm năng phát triển, đặc biệt là nông nghiệp, nhưng vẫn chưa khởi sắc do chưa áp dụng thành tựu khoa học công nghệ tiên tiến vào sản xuất nông nghiệp. Do vậy, ngành nông nghiệp vẫn chưa thể đóng góp nhiều vào sự phát triển chung của cả vùng ĐBSCL.<sup>9</sup>

Một điểm tương tự cũng được đề cập trong báo cáo Quy hoạch tổng thể. Lĩnh vực công nghiệp - xây dựng và dịch vụ tăng trưởng nhanh hơn lĩnh vực nông, lâm nghiệp và thủy sản (công nghiệp - xây dựng tăng 7,2%, dịch vụ tăng 8,5%, còn nông nghiệp tăng 8,5%). Vùng đang trải qua thời kỳ công nghiệp hoá và chuyển dịch cơ cấu - tuy muộn hơn và chậm hơn so với các vùng khác trong cả nước.<sup>10</sup>



Nguồn: Phòng Thương mại & Công nghiệp Việt Nam 2020

**Hình 2.1.2 Mức độ tăng trưởng kinh tế tại ĐBSCL, Việt Nam và Thế giới**

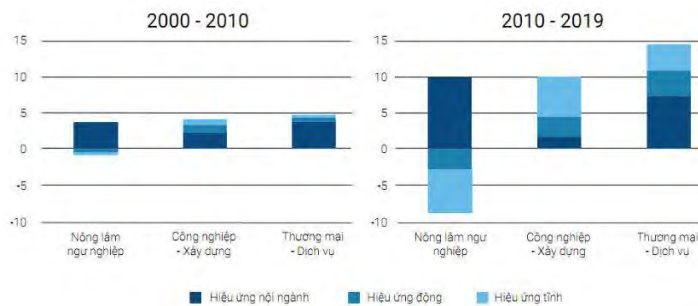
<sup>8</sup> QHTT vùng Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn tới 2050, Bộ KHĐT, Tháng 2 năm 2022.

<sup>9</sup> Barrett, C. B. (1999). The microeconomics of the developmental paradox: on the political economy of food price policy. *Agricultural Economics*, 20(2), 159-172

<sup>10</sup> QHTT vùng Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn tới 2050, Bộ KHĐT, Tháng 2 năm 2022.

Cuộc khủng hoảng kinh tế năm 2008–2009 đã làm thay đổi tốc độ tăng trưởng bình quân của các quốc gia trên toàn thế giới. Cuộc khủng hoảng này ảnh hưởng đến nền kinh tế Việt Nam nói chung và tới vùng Đồng bằng sông Cửu Long nói riêng. Trong khi kinh tế toàn cầu duy trì tốc độ tăng trưởng thấp, dưới 3%, thì kinh tế Việt Nam vẫn tăng trưởng ở mức 6–7%, trong khi đó tốc độ tăng trưởng của vùng Đồng bằng sông Cửu Long ngày càng vượt mức trung bình cả nước; tuy nhiên khoảng cách đã thu hẹp đáng kể trong những năm gần đây, đặc biệt là từ năm 2015<sup>11</sup>.

Sự chuyển dịch cơ cấu ngành từ nông, lâm, ngư nghiệp (khu vực I) sang các ngành công nghiệp-xây dựng (khu vực II), dịch vụ thương mại (khu vực III) có thể được giải thích từ hiệu ứng nội ngành, hiệu ứng chuyển dịch tĩnh và hiệu ứng động. Hiệu ứng nội ngành được hiểu là sự cải thiện về năng suất trong nội bộ của từng khu vực kinh tế (khu vực I, II, và III); hiệu ứng tĩnh là sự di chuyển từ một khu vực có năng suất lao động thấp sang khu vực có năng suất lao động cao hơn (ví dụ như dịch chuyển lao động từ nông nghiệp sang công nghiệp và thương mại – dịch vụ); và hiệu ứng động là sự di chuyển từ một khu vực có tốc độ tăng trưởng năng suất thấp sang khu vực có tốc độ tăng trưởng năng suất cao hơn.<sup>12</sup>



Nguồn: Phòng Thương mại & Công nghiệp Việt Nam 2020

**Hình 2.1.3** Hiệu ứng chuyển dịch nội sinh, động và tĩnh giữa các khu vực kinh tế ở Việt Nam

Hình 2.1.3 cho thấy các tác động ghi nhận trong các lĩnh vực chính. Hiệu ứng nội sinh xảy ra rõ rệt nhất trong lĩnh vực nông nghiệp, sau đó là lĩnh vực thương mại - dịch vụ. Ngược lại, trong lĩnh vực công nghiệp-xây dựng, hiệu ứng tĩnh là đáng kể nhất, và vai trò của hiệu ứng nội sinh và động là ngang nhau.<sup>13</sup>

Ở ĐBSCL, khu vực I có tốc độ chuyển dịch nhanh nhất. Tuy nhiên, ngay cả trong khu vực này thì sự dịch chuyển xảy ra chủ yếu trong giai đoạn 10 năm đầu (2000-2010) (từ 8% lên 18,5%), còn giai đoạn 10 năm sau (2010-2019) thì rất khiêm tốn (từ 18,5% lên 22,9%). Thập niên 2010- 2019 chứng kiến sự chuyển đổi cơ cấu kinh tế mạnh mẽ ở ĐBSCL. Tỷ trọng khu vực I đã giảm từ 39,6% (năm 2010) xuống chỉ còn 28,3% (năm 2019). Tính trung bình của cả nước trong hai năm này thì tỷ trọng của KVI chỉ là 20,5% và 13,96%. Sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế còn thể hiện ở tỷ trọng của KVII và KVIII, phù hợp với xu hướng chung về chuyển dịch cơ cấu kinh tế trên cả nước. Tỷ trọng của lĩnh vực thương mại và dịch vụ trong GDP vùng cao hơn tổng hai lĩnh vực còn lại, cụ thể là 56,6%, nhưng trong giai đoạn 2000-2010 thì tỷ trọng này chỉ là 40%. Điều này cho thấy thương mại và dịch vụ có tốc độ tăng trưởng cao hơn hẳn so với các lĩnh vực nông nghiệp và công nghiệp, xây dựng trong vùng.<sup>14</sup>

<sup>11</sup> Phòng TMCN VN (2020). Báo cáo kinh tế thường niên ĐBSCL 2020. Cần Thơ: NXB Đại học Cần Thơ.

<sup>12</sup> Dong, N. T. và cộng sự (2020). Mối quan hệ tương tác giữa Năng suất lao động và Năng lực cạnh tranh ở Việt Nam. Tạp chí Tài chính, Kinh tế và Kinh doanh Châu Á, 7(11), 619–627. (URL: <https://doi.org/10.13106/JAFEB.2020.VOL7.NO11.619>, tháng 5, 2022)

<sup>13</sup> Phòng TMCN VN (2020). Báo cáo kinh tế thường niên ĐBSCL 2020. Cần Thơ: NXB Đại học Cần Thơ

<sup>14</sup> Phòng TMCN VN (2020). Báo cáo kinh tế thường niên ĐBSCL 2020, Cần Thơ: NXB Đại học Cần Thơ



## 1) Nông, lâm, ngư nghiệp (Khu vực I)

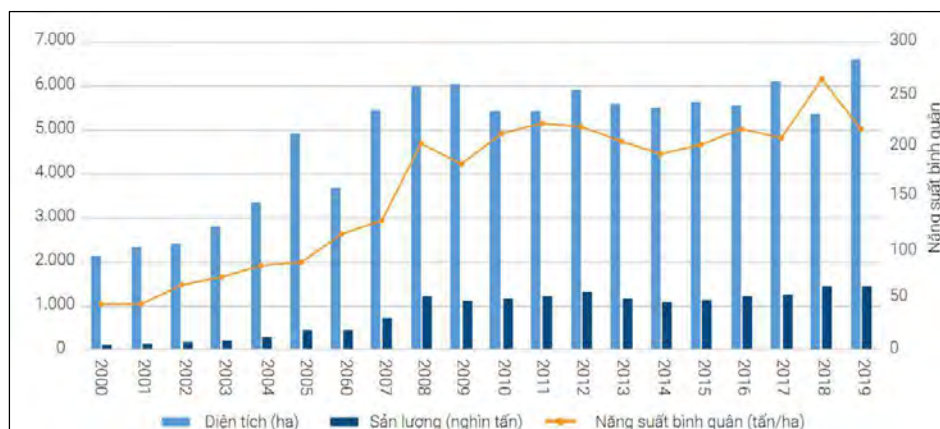
Đồng bằng sông Cửu Long là vùng nông nghiệp quan trọng nhất của Việt Nam, sản xuất 55% sản lượng gạo cả nước. Ngoài ra, gần 70% dân số vùng là dân cư nông thôn, do đó ngành nông nghiệp đóng vai trò rất quan trọng trong việc đảm bảo thu nhập và việc làm cũng như đảm bảo an ninh lương thực và xuất khẩu của đất nước.<sup>15</sup>

Năng suất và sản lượng lúa liên tục tăng trong 25 năm qua. Từ năm 1990 đến năm 2015, sản lượng lúa bình quân tăng 3,25%/năm, từ 3,18 lên 5,77 tấn/ha. Đồng thời, diện tích canh tác tăng 26,8% trong 25 năm qua, nhờ đó sản lượng lúa đã tăng từ 19,225 triệu tấn năm 1990 lên 45,22 triệu tấn năm 2015, với tốc độ tăng bình quân là 5,41%<sup>16</sup>. Tuy nhiên, ngược với mức tăng của sản lượng, giá gạo lại giảm qua từng năm sau khi tăng nhẹ vào năm 2012, với giá gạo xuất khẩu của Đồng bằng sông Cửu Long giảm 20,4% tương đương 90 USD/tấn trong năm 2015 so với năm 2011. Thị trường xuất khẩu gạo có tính cạnh tranh cao và Việt Nam hiện cũng có nhu cầu nhập khẩu từ các quốc gia khác.

Trong 29 năm qua (1989–2017), châu Á chính là thị trường tiêu thụ lớn nhất với mức bình quân 67% lượng gạo xuất khẩu của Việt Nam, tiếp theo là châu Phi (19%), Trung Đông (3%), Hoa Kỳ (7%), châu Âu (2%) và Úc (1%).<sup>17</sup>

Đặc điểm tự nhiên của Đồng bằng sông Cửu Long khiến nơi đây là nơi sinh sống thích hợp cho cá ba sa và cá tra. Úc là thị trường xuất khẩu cá basa đầu tiên của Việt Nam (năm 1987). Nhờ sản lượng tăng và điều kiện nuôi nghiêm ngặt hơn đối với cá ba sa, cá tra ngày càng trở nên phổ biến kể từ năm 1990. Sản lượng và xuất khẩu cá tra của Việt Nam tăng đột biến, trở thành quốc gia đi đầu về xuất khẩu cá tra. Trong hơn 20 năm qua, cá tra của Việt Nam đã được bán cho hơn 130 quốc gia và khu vực lãnh thổ, bao gồm Hoa Kỳ, Liên minh Châu Âu, Brazil, Úc, Canada, Trung Quốc và Hồng Kông.<sup>18</sup>

Hình 2.1.4 minh họa diện tích, sản lượng và năng suất cá tra ở Đồng bằng sông Cửu Long. Năng suất cá tra đã được cải thiện trong những năm qua nhưng vẫn không ổn định. Trong thập kỷ qua, tổng kim ngạch đã giảm (từ 28,3% năm 2010 xuống 23,4% năm 2019).<sup>19</sup>



Nguồn: Phòng TMCN VN, 2020

**Hình 2.1.4 Diện tích, sản lượng và năng suất nuôi cá tra tại ĐBSCL**

<sup>15</sup> Danh, Vo. (2019). Phát triển kinh tế Đồng bằng sông Cửu Long: Thành tựu và Thách thức.

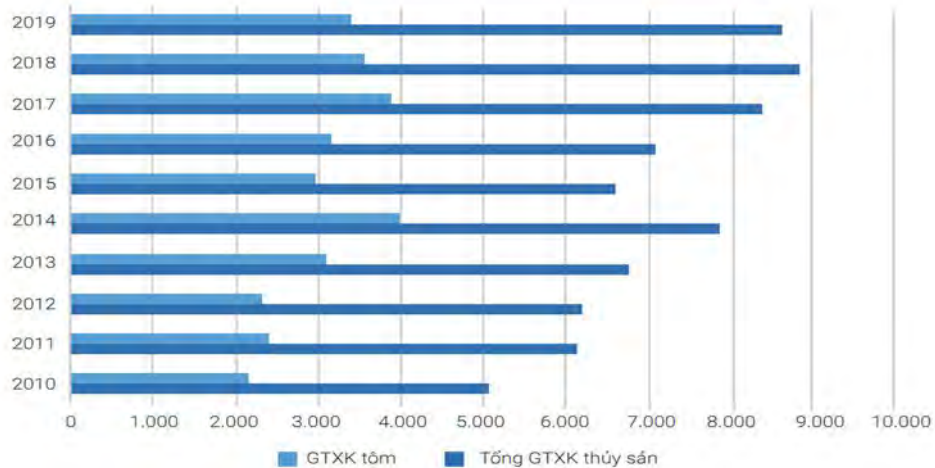
<sup>16</sup> Vi, N. T. T., & Liu, T. (2019). Nâng cao năng lực cạnh tranh và giá trị xuất khẩu gạo của các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long. Khoa học Nông nghiệp, 10 (06), 707.

<sup>17</sup> Phòng TMCN VN (2020). Báo cáo kinh tế thường niên ĐBSCL 2020, Cần Thơ: NXB Đại học Cần Thơ.

<sup>18</sup> Phòng TMCN VN (2020). Báo cáo kinh tế thường niên ĐBSCL 2020, Cần Thơ: NXB Đại học Cần Thơ.

<sup>19</sup> Phòng TMCN VN (2020). Báo cáo kinh tế thường niên ĐBSCL 2020, Cần Thơ: NXB Đại học Cần Thơ.

Bên cạnh cá da trơn, Đồng bằng sông Cửu Long còn là vùng sản xuất tôm lớn nhất cả nước trong hai thập kỷ qua. Như thể hiện trong Hình 2.1.5, giá trị xuất khẩu tôm cả nước tăng từ 2,1 tỷ USD (2010) lên 3,4 tỷ USD (2019), tương đương tăng 5,3%/năm. Các loài tôm như tôm thẻ chân trắng và tôm sú tập trung nhiều ở Đồng bằng sông Cửu Long. Trong những năm qua, thị trường xuất khẩu tôm chính của Việt Nam là Liên minh Châu Âu, Hoa Kỳ, Nhật Bản và Trung Quốc (chiếm khoảng 75%).



Nguồn: Phòng TMCN VN, 2020

Đơn vị: triệu USD

**Hình 2.1.5 Tỷ trọng GTXK của tôm trong tổng GTXK thủy sản Việt Nam 2010-2019**

Ngoài các sản phẩm lúa gạo và thủy sản, sản phẩm nông nghiệp chính khác của vùng là trái cây. ĐBSCL có diện tích trồng cây ăn trái lớn nhất cả nước (34,5%).<sup>20</sup>

Các loại trái cây phổ biến gồm nhãn (Tiền Giang, Vĩnh Long), cam (Vĩnh Long, Hậu Giang), xoài (Tiền Giang, Đồng Tháp, An Giang), bưởi (Bến Tre, Vĩnh Long), thanh long (Long An, Tiền Giang), dứa (Long An, Tiền Giang, Kiên Giang) và chôm chôm (Bến Tre).<sup>21</sup>

Giá lúa thấp, lợi nhuận bấp bênh khiến đời sống nông dân gặp nhiều khó khăn. Việc chuyển đổi từ lúa sang rau quả là một hướng phát triển tất yếu sẽ dẫn đến lợi nhuận cao hơn; tuy nhiên, ở cấp quốc gia, các chính sách tập trung vào tăng trưởng kinh tế nông nghiệp, đặc biệt là trồng rau và hoa quả vẫn chưa được thực hiện thành công. Cho dù vùng ĐBSCL nổi tiếng với các thương hiệu rau quả, nhưng hợp tác liên vùng còn hạn chế. Các địa phương đều theo đuổi các chiến lược phát triển riêng, đồng thời quy hoạch đất nông nghiệp chưa hoàn thiện.

## 2) Công nghiệp – Xây dựng (Khu vực II)

Ở Đồng bằng sông Cửu Long, sự phát triển của các ngành công nghiệp sản xuất, chế biến sử dụng nguyên liệu đầu vào là cá, tôm và nông sản được kỳ vọng sẽ dẫn tạo ra bước đột phá về phát triển kinh tế trong thập niên đầu thế kỷ. Như đã thấy trong Bảng 2.1.1, vai trò của ngành công nghiệp giảm dần trong giai đoạn từ năm 2010 đến năm 2015, nhưng đã tăng trở lại trong giai đoạn 2015 đến 2019. Có thể nói ngành công nghiệp của vùng giảm mạnh hơn mức bình quân cả nước từ năm 2010 đến năm 2015, chủ yếu là do hoạt động sản xuất có tính biến động cao và hầu như phụ thuộc hoàn toàn vào thị trường quốc tế.

<sup>20</sup> VCCI (2020). Báo cáo kinh tế thường niên ĐBSCL 2020. Cần Thơ: NXB Đại học Cần Thơ

<sup>21</sup> VCCI (2020). Báo cáo kinh tế thường niên ĐBSCL 2020. Cần Thơ: NXB Đại học Cần Thơ

Tăng trưởng về tỷ trọng của hoạt động sản xuất công nghiệp và chế biến trong cơ cấu GDP vùng cao hơn bình quân cả nước, chủ yếu do tăng trưởng sản lượng và GDP của vùng tương đối thấp. Tuy nhiên, trong thập kỷ qua, tỷ trọng ngành công nghiệp trên GDP của cả nước cũng giảm, từ 24,9% xuống còn 16,9%.

**Bảng 2.1.1 Sản xuất công nghiệp và chế biến ở vùng ĐBSCL và trên cả nước**

Địa phương	Tỉ trọng công nghiệp/GDP (%)			Tăng trưởng bình quân (%)		
	2010	2015	2019	2010–2015	2015–2019	2010–2019
An Giang	7,4	6,6	8,1	5,1	8,7	6,7
Bạc Liêu	16,9	6,8	8,0	10,6	12,5	11,4
Bến Tre	11,1	10,4	13,5	10,6	9,4	10,1
Cà Mau	14,4	13,6	9,2	8,7	9,4	9,0
Cần Thơ	36,4	25,6	26,4	5,7	10,4	7,8
Đồng Tháp	17,7	17,1	18,5	8,3	6,3	7,4
Hậu Giang	21,2	13,2	17,2	16,2	8,6	12,8
Kiên Giang	18,1	10,3	11,7	7,9	9,7	8,7
Long An	30,1	34,9	45,2	16,4	13,8	15,2
Sóc Trăng	6,4	6,3	8,2	6,8	8,3	7,5
Tiền Giang	23,5	15,9	22,4	13,0	10,9	12,0
Trà Vinh	8,3	8,3	8,2	19,5	13,9	17,0
Vĩnh Long	12,0	15,3	12,9	13,0	7,8	10,6
Đồng bằng sông Cửu Long	18,3	15,6	18,6	10,1	10,2	10,2
Cả nước	13,0	13,7	16,5	14,2	9,5	12,1
Công nghiệp/GDP cả nước	24,9	16,7	16,9	-	-	-

Nguồn: Phòng TMCN VN, 2020.

Xuất khẩu của ĐBSCL tăng trung bình 11,8% hàng năm trong giai đoạn 2010 - 2018, thấp hơn mức bình quân cả nước (16,4%/năm). Mức tăng này có thể là nhờ chuyển đổi một số diện tích đất canh tác ven biển ở Tiền Giang, Bến Tre, Bạc Liêu, Sóc Trăng và các khu vực khác sang canh tác thủy sản, khiến kim ngạch tăng bão hòa và sản lượng giảm.

Bảng 2.1.2 thể hiện tỷ lệ xuất khẩu và các mặt hàng xuất khẩu chính của các địa phương. Các mặt hàng xuất khẩu chính của vùng là gạo, thủy sản và trái cây. Việc chuyển đổi chuỗi sản xuất may mặc toàn cầu từ Trung Quốc sang Việt Nam đã làm xuất hiện các mặt hàng mới như quần áo, dệt may, da giày do đầu vào chi phí thấp, nhưng ngành dệt may và các ngành mới nổi khác vẫn còn khá nhỏ so với mức độ tập trung của ngành dệt may ở vùng Đông Nam Bộ.<sup>22</sup>

**Bảng 2.1.2 Tăng trưởng XK và một số mặt hàng XK chủ lực của ĐBSCL (2010–2018)**

Địa phương	Tỷ trọng XK trong vùng năm 2008	Xu hướng xuất khẩu	Mặt hàng đang có kim ngạch tăng	Mặt hàng đang có kim ngạch giảm
An Giang	4,8%	giảm (2013)*	dệt may	gạo, nông sản
Cà Mau	6,4%	giảm (2014)	thủy sản, phân đạm	gạo
Kiên Giang	3,6%	giảm (2013)	thủy sản	gạo
Trà Vinh	2,5%	giảm (2015)	thủy sản, dừa	gạo
Vĩnh Long	2,6%	giảm (2012)	dệt may, da giày	gạo
Bạc Liêu	3,4%	tăng	thủy sản	gạo
Bến Tre	5,5%	tăng	thủy sản	gạo, sản phẩm từ dừa
Cần Thơ	11,7%	tăng	thủy sản, thủ công mỹ nghệ	gạo
Đồng Tháp	6,7%	tăng	may mặc	gạo
Hậu Giang	4,3%	tăng	thủy sản	gạo
Long An	28,9%	tăng	gạo, dệt may, da giày	gạo
Sóc Trăng	4,4%	tăng	thủy sản	Vải
Tiền Giang	15,2%	tăng	thủy sản, may mặc	gạo

Lưu ý: \* Số trong ngoặc là năm mà tỉnh, thành phố có kim ngạch xuất khẩu cao nhất trong giai đoạn 2010 – 2018  
 Nguồn: Phòng TMCN VN, 2020.

<sup>22</sup> Phòng TMCN VN (2020). Báo cáo kinh tế thường niên ĐBSCL 2020. Cần Thơ: NXB Đại học Cần Thơ.

### 3) Thương mại – Dịch vụ (Khu vực III)

Khu vực dịch vụ chiếm 41,2% trong cơ cấu GDP của vùng, tương đương bình quân cả nước, bao gồm các ngành bảo dưỡng ô tô và xe máy, bất động sản, dịch vụ lưu trú và ăn uống (tính cả du lịch), giáo dục- đào tạo, thương mại, bán buôn và bán lẻ. Khu vực dịch vụ có tốc độ tăng trưởng cao nhất vùng, khoảng 8,5% mỗi năm kể từ năm 2013. Vùng ĐBSCL, theo nhận định trong các quy hoạch phát triển vùng ĐBSCL trước đây, có tiềm năng về phát triển lĩnh vực dịch vụ, bao gồm du lịch, bán lẻ, y tế và giáo dục.<sup>23</sup>

Về du lịch, vùng ĐBSCL là một bộ phận không thể tách rời của ngành du lịch Việt Nam với các nguồn lực thiên nhiên và văn hóa phục vụ du lịch như biển đảo, bãi biển, sông nước, vườn cây ăn trái, chùa chiền, âm nhạc truyền thống v.v. Năm 2019, so với cả nước, khách du lịch nội địa chiếm hơn 30%, nhưng mức tăng doanh thu chung chưa đến 2%. Khách nước ngoài đến ĐBSCL chiếm khoảng 20% tổng lượng khách du lịch nước ngoài tại Việt Nam. Hầu hết là những người đến trong ngày. Phần lớn khách qua đêm đến từ Liên minh Châu Âu, Hoa Kỳ và Úc, thường lựa chọn hình thức lưu trú tại địa phương như nhà nghỉ, homestay, khu nghỉ dưỡng, du thuyền và khách sạn 4 đến 5 sao. Các chính sách và chiến lược chưa phù hợp, thiếu hạ tầng kết nối và nguồn nhân lực để đảm bảo chất lượng dịch vụ tốt dường như là những điểm hạn chế đối với sự phát triển của ngành du lịch vùng ĐBSCL.

### 4) Thị trường lao động

Cơ cấu kinh tế cũng ảnh hưởng đến thị trường lao động địa phương. Bảng 2.1.3 thể hiện bối cảnh phân bố lực lượng lao động theo khu vực kinh tế ở ĐBSCL và trên cả nước trong năm 2010 và 2019. Năm 2010, 62,2% lao động ở ĐBSCL làm việc trong lĩnh vực nông nghiệp, so với mức 48,7% của cả nước. Do đó, tỷ trọng lực lượng lao động làm việc trong các ngành còn lại thấp hơn nhiều so với mức chung của cả nước. Tuy nhiên, đến năm 2019, chuyển dịch cơ cấu kinh tế đã chuyển lực lượng lao động từ nông nghiệp sang công nghiệp-xây dựng và thương mại-dịch vụ, thu hẹp đáng kể sự chênh lệch về cơ cấu lao động giữa cả nước và vùng ĐBSCL.

**Bảng 2.1.3 Phân bố lực lượng lao động theo khu vực kinh tế (%)**

Khu vực	Khu vực I		Khu vực II		Khu vực III	
	2010	2019	2010	2019	2010	2019
Đồng bằng sông Cửu Long	62,2	43,3	12,2	22,1	25,6	32,8
Cả nước	48,7	34,5	21,7	30,1	29,6	35,4

Nguồn: Phòng TMCN Việt Nam, 2020.

Vào cuối năm 2018, có khoảng 10,5 triệu lao động ở ĐBSCL, chiếm 59,1% dân số vùng và 19,4% lực lượng lao động cả nước, giảm nhẹ so với năm 2009. Tốc độ tăng bình quân của lực lượng lao động từ năm 2009 đến năm 2018 là 0,9%/năm, thấp hơn mức bình quân chung của cả nước (1,4%/năm) trong cùng thời kỳ. Lượng dân di cư giảm trong giai đoạn 2014 đến 2017, nhưng xu hướng này bắt đầu tăng mạnh trở lại năm 2018. Điều kiện sống đầy thách thức do biến đổi khí hậu và thiên tai lũ lụt, cũng như thiếu cơ hội việc làm, được coi là những nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng xuất cư của vùng.<sup>24</sup>cao

Khu vực kinh tế tư nhân<sup>25</sup> có đóng góp đáng kể, trên 90%, vào việc tạo công ăn việc làm

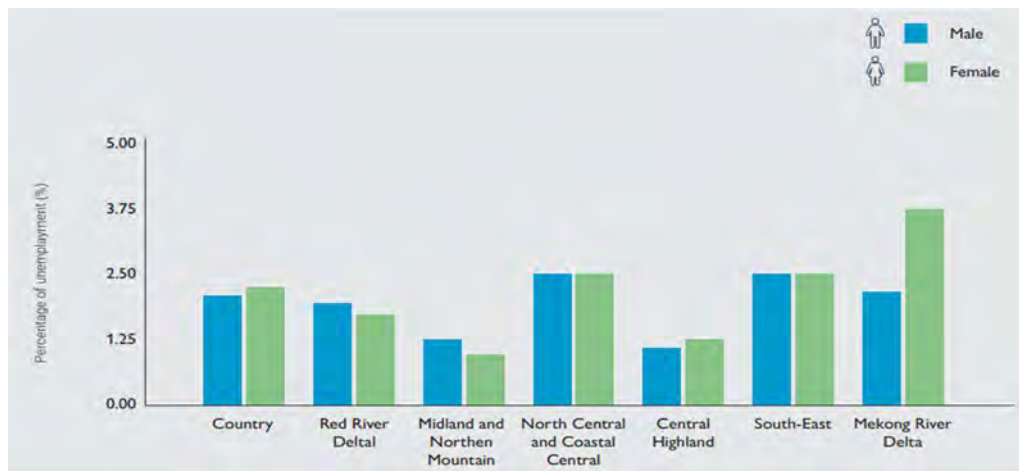
<sup>23</sup> Bộ KHĐT (2020). Báo cáo quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

<sup>24</sup> Phòng TMCN VN (2020): Báo cáo kinh tế thường niên ĐBSCL 2020, Cần Thơ: NXB Đại học Cần Thơ.

<sup>25</sup> Theo định nghĩa của TCTK, khu vực ngoài quốc doanh bao gồm các doanh nghiệp tư nhân (100% vốn tư nhân), các công ty liên kết (công ty TNHH của Nhà nước, công ty trách nhiệm hữu hạn mà Nhà nước đầu tư dưới 50% vốn, các công ty cổ phần có dưới 50% vốn Nhà nước, v.v.), các hộ kinh doanh, cá thể. “Kinh tế tư nhân” trong đoạn này chỉ là một phần của khu vực kinh tế ngoài quốc doanh

ở Đồng bằng sông Cửu Long. Tuy nhiên, phần lớn lực lượng lao động đang tham gia sản xuất nông nghiệp ở khu vực nông thôn. Lực lượng lao động thuộc các doanh nghiệp tư nhân chỉ chiếm 11,1% vào năm 2017, so với mức 27% của cả nước. Các ngành có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài chỉ sử dụng khoảng 3,7% lực lượng lao động của vùng, phần lớn là lao động trong khu vực chính thức.<sup>26</sup>

Trên toàn quốc, tỷ lệ thất nghiệp của nữ cao hơn một chút so với tỷ lệ thất nghiệp của nam. Tuy nhiên, tỷ lệ thất nghiệp của nữ ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long cao hơn nhiều so với tỷ lệ thất nghiệp nam, khi so sánh với các vùng khác (xem Hình 2.1.6).



Nguồn: Phòng TMCN VN 2020.

Đơn vị (%)

**Hình 2.1.6 Tỷ lệ thất nghiệp chia theo giới tính**

## 5) Khu công nghiệp

Phát triển khu công nghiệp ở Đồng bằng sông Cửu Long phần lớn dựa vào quy hoạch phát triển công nghiệp quốc gia và các chính sách địa phương về tăng giá trị nông sản, thủy sản. Trong giai đoạn 2010-2019, số lượng các khu công nghiệp được quy hoạch mới tăng thêm 29 khu, nhưng chỉ có ba khu được đầu tư. Nhìn nhận một cách tích cực thì số khu công nghiệp ở Đồng bằng sông Cửu Long tăng đều kể từ năm 2010, đồng thời tỷ lệ lấp đầy của các khu công nghiệp có hạ tầng đạt tối thiểu 70%. Tuy nhiên, sự phát triển của các khu công nghiệp đã gặp phải những thách thức khác nhau như sau.

Việc phát triển các khu công nghiệp ở Đồng bằng sông Cửu Long bị hạn chế chủ yếu do chi phí vận tải và logistics quá cao. Lợi thế lớn nhất của phát triển công nghiệp ở Đồng bằng sông Cửu Long là sẵn có nguồn nông sản đầu vào, nhưng lại có nhược điểm về hạ tầng giao thông kết nối tới thị trường tiêu thụ trong và ngoài nước. Ví dụ, sự phát triển của các khu công nghiệp ở Long An, không giống như các khu vực khác ở Đồng bằng sông Cửu Long, cho thấy tầm quan trọng của việc kết hợp giao thông và tiếp cận thị trường.

Nhiều trường hợp các khu công nghiệp xây dựng sai vị trí, cho dù mục tiêu đặt ra là phát huy thương mại qua biên giới với Campuchia, dẫn đến không thu hút được đầu tư ngay cả khi đã có hạ tầng cơ bản, ví dụ như trường hợp của Khu công nghiệp Xuân Thọ ở An Giang. Ngoài ra, ĐBSCL nằm gần TpHCM, một trung tâm kinh tế và công nghiệp của miền Nam, thu hút nguồn lực dồi dào từ khắp nơi trên thế giới, đồng nghĩa với việc khu vực này chịu ảnh hưởng lớn và phụ thuộc vào sự lan tỏa phát triển công nghiệp từ TpHCM.

Chỉ số Hạ tầng Công nghệ ngành CNTT ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long đang có xu

<sup>26</sup> Phòng TMCN VN (2020): Báo cáo kinh tế thường niên ĐBSCL 2020, Cần Thơ: NXB Đại học Cần Thơ.

hướng tăng. Cần Thơ, Long An, Đồng Tháp đang có những chuyển biến tốt nhờ đầu tư hạ tầng và nguồn nhân lực công nghệ thông tin. Ví dụ như Cần Thơ có hạ tầng vững chắc, tuy nhiên mức độ ứng dụng CNTT vẫn còn thấp so với các đô thị lớn khác như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và Đà Nẵng.<sup>27</sup>

Sáng kiến Đổi mới Mekong do USAID phối hợp với Bộ KH&ĐT phát động vào năm 2022 đưa ra mục tiêu thúc đẩy nền kinh tế số của Việt Nam và cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư thông qua biện pháp phát triển lực lượng lao động mạnh mẽ và sẵn sàng về kỹ thuật số ở Đồng bằng sông Cửu Long, huy động các nguồn lực để hỗ trợ Sáng kiến Đổi mới Mekong. Dự án này sẽ đào tạo 500 cá nhân về chuyển đổi kỹ thuật số và thương mại điện tử để đáp ứng nhu cầu công nghệ số ngày càng tăng trong nền kinh tế Việt Nam. Điều này cũng sẽ tạo ra những cơ hội việc làm mới ở Đồng bằng sông Cửu Long. Dự án này được xây dựng dựa trên những nỗ lực cải cách lao động của Việt Nam và sẽ hỗ trợ việc thực hiện chiến lược Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư của đất nước.<sup>28</sup>

### 2.1.3. Môi trường đầu tư vùng Đồng bằng sông Cửu Long

Cho dù khu vực phía Nam, với trung tâm là Thành phố Hồ Chí Minh, có mức thu nhập cao và là một thị trường đầu tư và tiêu dùng hấp dẫn, nhưng cần lưu ý rằng việc mở rộng thị trường đầu tư và tiêu dùng sang các khu vực lân cận vẫn bị hạn chế ở một mức độ nào đó. Tại vùng ĐBSCL, đã có nhiều doanh nghiệp Nhật Bản đầu tư vào các khu công nghiệp tại tỉnh Long An, tiếp giáp với TpHCM, nhưng lượng đầu tư vào các tỉnh, thành khác trong vùng vẫn còn hạn chế. Số lượng các khu công nghiệp tại vùng ĐBSCL là tương đối ít so với các tỉnh tiếp giáp với thành phố Hồ Chí Minh, và do đó vùng ĐBSCL thường bị coi là kém cạnh tranh về phát triển các khu công nghiệp. So với các tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu (12), Bình Dương (28) và Đồng Nai (33), thì số lượng các địa phương gần thành phố Hồ Chí Minh, như các tỉnh Đồng Tháp (3), Tiền Giang (3) và Bến Tre (2) có ít khu công nghiệp hơn nhiều, ngoại trừ tỉnh Long An (22), là tỉnh tiếp giáp với TpHCM.<sup>29</sup>

Nông nghiệp ở vùng ĐBSCL được xác định là lĩnh vực đầu tư chủ đạo trong các chính sách, quy hoạch và kế hoạch phát triển vùng và địa phương. Mặc dù các địa phương đều có định hướng cải cách ngành nông nghiệp và xuất khẩu các sản phẩm nông nghiệp có giá trị gia tăng, nhưng trong các quy hoạch phát triển thì các nội dung về chiến lược phát triển và đầu tư liên quan đến thu hút, xây dựng các cơ sở nghiên cứu chế biến thực phẩm, nhà máy chế biến thực phẩm và phát triển nguồn nhân lực vẫn không được nhấn mạnh như các khoản đầu tư hoặc dự án phát triển lớn. Mặt khác, môi trường đầu tư của các địa phương trong vùng ĐBSCL nhìn chung là giống nhau. Các khu công nghiệp được chính phủ phê duyệt thông thường phải tuân thủ các điều khoản và điều kiện ưu đãi do chính phủ đặt ra, còn các điều khoản và điều kiện ưu đãi đối với các cụm công nghiệp do các địa phương đầu tư xây dựng lại không khác nhau nhiều.

### 2.1.4. Hiện trạng Kinh tế vùng Đồng bằng sông Cửu Long (2022)

Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) (tiền thân là Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam: VCCI) công bố Báo cáo thường niên Kinh tế Đồng bằng sông Cửu Long vào tháng 8/2022. Vì báo cáo thường niên này tóm lược hiện trạng phát triển

<sup>27</sup> VCCI (2020). Báo cáo kinh tế thường niên ĐBSCL, 2020. Cần Thơ: NXB Đại học Cần Thơ.

<sup>28</sup> URL: <https://en.vietnamplus.vn/measures-sought-to-promote-innovation-human-resources-development-in-mekong-delta/224616.vnp> (tháng 5, 2022)

<sup>29</sup> Thu thập dữ liệu về các khu, cụm gần Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam, JETRO, tháng 3, 2019.

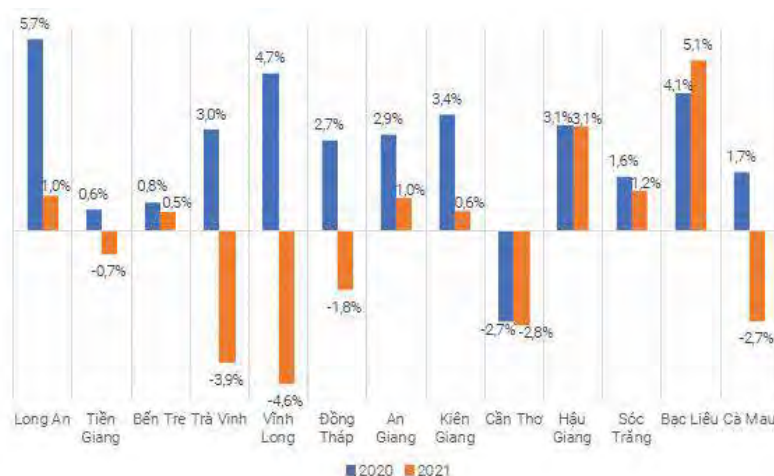
kinh tế-xã hội cập nhật tại vùng Đồng bằng sông Cửu Long, nên JST cũng tổng hợp các nội dung quan trọng trong báo cáo này. Báo cáo thường niên Kinh tế Đồng bằng sông Cửu Long năm 2022 được lập với chủ đề "Chuyển đổi mô hình phát triển và Quy hoạch tích hợp". Luật Quy hoạch có hiệu lực từ năm 2017 nhưng gần đây các địa phương mới bắt đầu lập quy hoạch tích hợp. Theo nội dung phỏng vấn thì các địa phương trong vùng Đồng bằng sông Cửu Long, tính tới thời điểm cuối năm 2022, đều đang lập quy hoạch tích hợp.

Báo cáo của VCCI có nêu ra bảy thách thức chính trong vùng ĐBSCL, dân số, quy mô và chất lượng lực lượng lao động, vốn đầu tư, chậm về đầu tư xây dựng hạ tầng, sáng tạo và phát triển công nghệ, liên kết liên vùng và phát triển kinh tế.

Do báo cáo của VCCI có phân tích và tóm tắt nội dung Quy hoạch Đồng bằng sông Cửu Long (sẽ giới thiệu ngắn gọn trong phần tiếp theo), có thể rút ra một số điểm tương đồng về các thách thức và khuyến nghị đối với vùng ĐBSCL.

### Tác động của COVID-19

Theo báo cáo của VCCI, vùng Đồng bằng sông Cửu Long chịu tác động nặng nề từ đại dịch COVID-19 là vì cơ cấu kinh tế của vùng. Vùng ĐBSCL có tỷ trọng của khu vực dịch vụ trong GRDP cao hơn so với bình quân cả nước, và khi vùng chịu tác động từ COVID-19 thì khu vực dịch vụ cũng gánh chịu tác động nặng nề. Tốc độ tăng trưởng lĩnh vực công nghiệp ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long giảm sâu (-2,26%), thấp hơn nhiều so với bình quân cả nước (4,05%), điều này tác động lớn tới mức tăng trưởng kinh tế chung của vùng Đồng bằng sông Cửu Long do tác động của COVID-19.



Nguồn: Báo cáo thường niên Kinh tế Đồng bằng sông Cửu Long 2022. VCCI

**Hình 2.1.7 Tăng trưởng kinh tế của các địa phương vùng ĐBSCL năm 2020 và 2021**

Điều đáng chú ý là, như Hình 2.1.7 cho thấy, tốc độ tăng trưởng kinh tế của thành phố Cần Thơ, vốn là động lực phát triển kinh tế của cả vùng Đồng bằng sông Cửu Long, lại có giá trị âm trong hai năm liên tiếp, trong khi tỉnh Bạc Liêu lại có mức tăng trưởng dương. Thành tựu về tăng trưởng kinh tế ở Bạc Liêu chủ yếu có được do điều kiện thị trường thuận lợi trong ngành thủy sản và nhờ doanh thu từ hoạt động phát điện gió.

Ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long, lĩnh vực nông nghiệp đóng góp 1% vào tốc độ tăng trưởng kinh tế, trong khi lĩnh vực công nghiệp và dịch vụ có mức đóng góp ít hơn. Điều này cho thấy các lĩnh vực này chưa đủ vững chắc để trở thành trụ cột kinh tế bền vững trong vùng. Một hiện tượng đặc trưng khác của COVID-19 là nhiều lao động di cư đã quay trở lại vùng Đồng bằng sông Cửu Long do các biện pháp đối phó đại dịch COVID-19 ở Việt Nam

và khu vực Đông Nam Á. Mặc dù không thể xác nhận được tính chính xác về số liệu, nhưng nhiều phương tiện truyền thông đưa tin rằng một lượng lớn lao động tại các khu công nghiệp ở TPHCM và các tỉnh lân cận đã về quê, cụ thể là nhiều lao động trong lĩnh vực dịch vụ ở TPHCM bị mất việc làm và buộc phải về quê. Trong khi đó, số liệu thống kê chính thức cho thấy tỷ lệ thất nghiệp hầu như không thay đổi, với mức giảm 0,08% ở khu vực Đồng bằng sông Cửu Long vào năm 2020 so với năm 2019. Tuy nhiên, tỷ lệ thất nghiệp trung bình trên toàn quốc năm 2019 là 2,17% và 2,90% đối với Đồng bằng sông Cửu Long.<sup>30</sup>

#### Lực lượng lao động và Chất lượng lao động

Chất lượng lao động được xác định là điểm yếu lớn nhất về phát triển kinh tế vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Số liệu thống kê về đào tạo ở Đồng bằng sông Cửu Long trong bốn năm qua cho thấy vùng ở mức thấp nhất cả nước. Hình ảnh lợi thế về lực lượng lao động dồi dào và chi phí thấp của Đồng bằng sông Cửu Long khi thu hút đầu tư đang dần biến mất: mức sụt giảm lực lượng lao động vùng Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn năm 2017 đến năm 2021 là -42%, cũng là mức giảm nhiều nhất cả nước. Ngoài ra, vùng Đồng bằng sông Cửu Long là vùng duy nhất trong cả nước chứng kiến lực lượng lao động giảm hàng năm trong giai đoạn 2017-2021. Một lý do cho điều này là số lượng và quy mô của các doanh nghiệp trong vùng còn hạn chế. Về quy mô dân số, Đồng bằng sông Cửu Long chiếm khoảng 20% cả nước, nhưng về số lượng doanh nghiệp thì tỷ trọng giảm từ 7,6% xuống còn 6,7%, chỉ cao hơn một chút so với Tây Nguyên, nơi điều kiện tự nhiên không bằng. Vùng Đồng bằng sông Cửu Long lo ngại rằng tương lai dân số giảm, việc người lao động tìm đến các đô thị, và lao động chất lượng thấp sẽ cản trở tăng trưởng kinh tế của vùng.

#### Đầu tư

Vùng Đồng bằng sông Cửu Long có tốc độ tăng trưởng số lượng doanh nghiệp bình quân thấp nhất cả nước, trung bình 4,1% trong giai đoạn 5 năm 2017-2021. Nếu tốc độ tăng trưởng này vẫn duy trì thì dự kiến vùng sẽ bị Tây Nguyên vượt qua trong 20 năm tới, trở thành vùng có số lượng doanh nghiệp thấp nhất cả nước.

Mặc dù Đồng bằng sông Cửu Long đã thành công trong việc thu hút FDI ở một mức độ nào đó, nhưng điều đó không đồng nghĩa với việc thành công hơn so với các vùng khác trên cả nước. Thực tế cho thấy, Đồng bằng sông Cửu Long chỉ chiếm tỷ trọng 5% về số lượng dự án và 8% về lượng vốn FDI đăng ký, đồng thời những thách thức trong việc thu hút FDI đã được xác định là thiếu cơ sở hạ tầng và nguồn nhân lực.

Cần lưu ý rằng FDI vào lĩnh vực nông nghiệp ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long là cực kỳ thấp, cho dù đây lại là lĩnh vực mà các địa phương trong vùng đã xác định là ngành chính về phát triển kinh tế trong tương lai. Số liệu FDI giai đoạn 2021-2021 cho thấy, lĩnh vực có số lượng dự án nhiều nhất là sản xuất, chế tạo (77,6%), còn lĩnh vực được đầu tư lớn nhất về lượng vốn là ngành năng lượng (60,25%). Lĩnh vực nông nghiệp, dù là ngành mũi nhọn của vùng, chỉ chiếm 1,7% về tổng số dự án, và chưa đến 0,3% về tổng vốn FDI đăng ký; điều này cũng cho thấy xu hướng đầu tư trong tương lai.

<sup>30</sup> Trang 164. 65. Tỷ lệ thất nghiệp trong độ tuổi lao động theo vùng và theo nơi cư trú. Niên giám thống kê Việt Nam 2021.





Nguồn: Báo cáo thường niên Kinh tế Đồng bằng sông Cửu Long 2022. VCCI

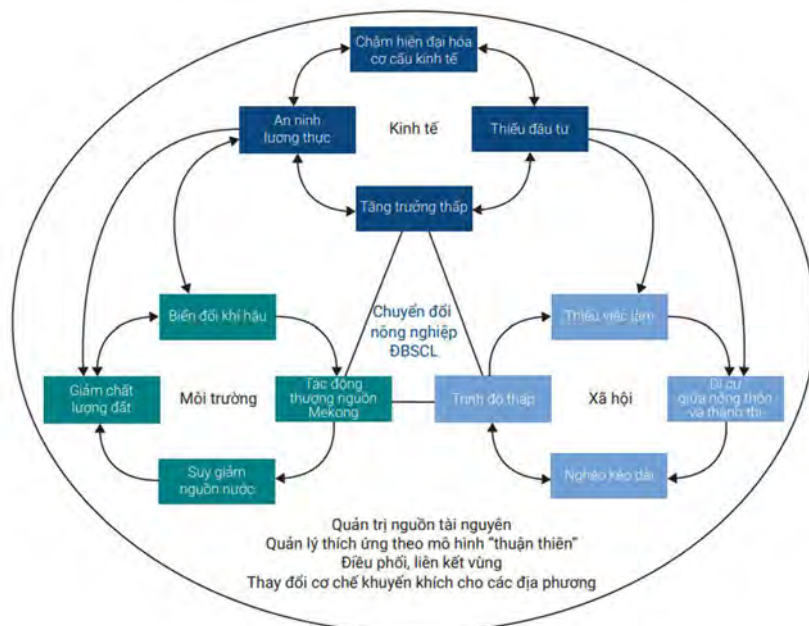
### Hình 2.1.8 Xu hướng FDI trong vùng Đồng bằng sông Cửu Long

Tại Đồng bằng sông Cửu Long, COVID-19 đã tác động đáng kể đến thị trường sản xuất, cho thấy đặc tính dễ chịu tác động từ của ngành này. Các doanh nghiệp sản xuất trong khu vực có quy mô còn nhỏ, đồng thời hệ thống sản xuất sử dụng nhiều lao động có trình độ thấp được coi là nguyên nhân chính. Các yếu tố khác bao gồm hạ tầng giao thông và logistic kém phát triển, và ngành công nghiệp đã được xác định không phải là động lực tăng trưởng cho vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

### Chính sách nông nghiệp của Việt Nam và vùng Đồng bằng sông Cửu Long

Nhìn lại thực tế lịch sử, từ quan điểm về an ninh lương thực ở Việt Nam, sản xuất nông nghiệp tại ĐBSCL luôn đảm nhiệm vai trò là vựa lúa của cả nước, chính vì thế, phải hướng tới số lượng hơn là chất lượng, và thực tế cho thấy ĐBSCL c. Điều này đã dẫn đến những lệch lạc về xã hội, ví dụ như thiếu cơ hội việc làm do tăng trưởng kinh tế thấp và hiện tượng người lao động tìm đến Thành phố Hồ Chí Minh và các địa phương khác ở Đông Nam Bộ.

Thông điệp chính của Báo cáo kinh tế thường niên Đồng bằng sông Cửu Long (2022) là chỉ bằng cách phá vỡ vòng xoáy đi xuống về kinh tế, xã hội và môi trường thì vùng mới có thể đạt được những thay đổi bền vững về giá nông sản. Trong vài thập kỷ qua, nông nghiệp trong vùng đã có được một bước biến chuyển quan trọng, nhưng thế vẫn chưa đủ để mang lại sự thịnh vượng cho cả vùng Đồng bằng sông Cửu Long. (Xem Hình 2.1.9.)



Nguồn: Báo cáo thường niên Kinh tế Đồng bằng sông Cửu Long 2022. VCCI

### Hình 2.1.9 Vòng xoáy đi xuống và nhu cầu chuyển đổi nông nghiệp ở ĐBSCL

### Cải cách nông nghiệp ở ĐBSCL: Hạ tầng giao thông và logistics

Báo cáo của VCCI xác định hạ tầng giao thông logistics là một trong bốn trụ cột chính về cải cách nông nghiệp trong khu vực. Báo cáo này lưu ý rằng ĐBSCL có tỷ lệ quốc lộ thấp nhất (10,5%) trong số bảy vùng kinh tế, đồng thời chất lượng quốc lộ tại ĐBSCL cũng thấp hơn mức trung bình cả nước, đứng thứ hai từ dưới lên. Điều này thể hiện sự cần thiết phải cải thiện hạ tầng giao thông đường bộ trong vùng.

Về logistics, hệ thống kho lạnh đã được đầu tư xây dựng ở Long An, chủ yếu đóng vai trò là cơ sở lưu trữ vệ tinh cho TpHCM. Cần Thơ và Hậu Giang, hai địa phương ven sông Hậu, đóng vai trò thu gom hàng hóa trong vùng. Tuy nhiên, ngành logistics trong vùng đang phải đối mặt với những thách thức về sự thiếu hụt mạng lưới đường bộ cũng như tình trạng xuống cấp đường. Bên cạnh đó, ĐBSCL cũng cần cải thiện toàn diện và hiệu quả hệ thống thu gom và phân phối hàng hóa. Dự kiến, các dự án cải tạo, tăng cường hạ tầng giao thông sẽ được đưa vào các quy hoạch tích hợp mà các địa phương trong vùng đang lập, và sau đó sẽ được tổng hợp trong quy hoạch vùng, từ đó giúp giảm chi phí vận chuyển và logistics trong vùng. Dự kiến, các ngành giao thông (thủy nội địa, vận tải biển, đường bộ) sẽ đều được tăng cường, cải thiện đáng kể, đồng thời các đầu mối thu gom và phân phối có kết nối với các trung tâm phân phối quy mô lớn và các cảng cạn sẽ được bố trí ở vị trí chiến lược trong vùng.

#### **2.1.5. Định hướng Chính sách Phát triển vùng**

**Quy hoạch Tổng thể Phát triển vùng ĐBSCL (Quyết định 287/QĐ-TTg)** là quy hoạch phát triển vùng ĐBSCL mới nhất (tháng 2 năm 2022) đặt ra các quan điểm phát triển sau:

- a) Phát triển vùng đồng bằng sông Cửu Long theo hướng phát triển bền vững, tăng trưởng xanh gắn với việc thực hiện Nghị quyết số 120/NQ-CP ngày 17 tháng 11 năm 2017 của Chính phủ về phát triển bền vững đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu; chú trọng bảo vệ, tôn tạo và phát triển nền tảng văn hóa - xã hội và hệ sinh thái tự nhiên; lấy “con người” làm trung tâm; coi tài nguyên nước là cốt lõi; quản lý tổng hợp tài nguyên nước trên toàn lưu vực đảm bảo việc duy trì nguồn sống cho môi trường và người dân; chuyển đổi mô hình sinh kế tại các tiểu vùng theo hướng chủ động thích ứng với biến đổi khí hậu.
- b) Biến thách thức thành cơ hội; chuyển đổi mô hình tăng trưởng theo hướng gia tăng hiệu quả và giá trị, trong đó chú trọng phát huy có hiệu quả các nguồn lực về con người, khoa học và công nghệ, đổi mới sáng tạo, đô thị, phát triển công nghiệp và chuyển đổi số.
- c) Chuyển đổi mô hình phát triển từ phân tán, nhỏ lẻ sang tập trung; phát triển cụm ngành kinh tế nông nghiệp gắn kết với các khu vực đô thị hóa, công nghiệp hóa tạo ra sự phát triển đột phá.
- d) Tăng cường liên kết giữa các địa phương trong vùng đồng bằng sông Cửu Long; với thành phố Hồ Chí Minh và vùng Đông Nam Bộ; mở rộng giao thương với các nước trong khu vực ASEAN, đặc biệt là các nước thuộc Tiểu vùng sông Mê Công.
- e) Tập trung phát triển kết cấu hạ tầng, có ý nghĩa quan trọng đối với việc chuyển đổi mô hình phát triển, đặc biệt chú trọng đến hạ tầng giao thông, năng lượng, cấp nước sạch, thủy lợi và hạ tầng xã hội.
- f) Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế - xã hội với bảo đảm quốc phòng, an ninh, giữ vững ổn định chính trị và trật tự an toàn xã hội; chú trọng việc đảm bảo an ninh lương thực, nguồn nước, biên giới, vùng biển và hải đảo.

Trong số các mục tiêu phát triển vùng Đồng bằng sông Cửu Long, nội dung quan trọng là “Phát triển vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030 trở thành trung tâm kinh tế nông nghiệp bền vững, năng động và hiệu quả cao của quốc gia, khu vực và thế giới trên cơ sở phát triển hệ thống các trung tâm đầu mối về nông nghiệp, các hành lang kinh tế và các đô thị động lực tập trung các dịch vụ và công nghiệp đa dạng với hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, thích ứng với biến đổi khí hậu.” Theo đó, vùng Đồng bằng sông Cửu Long sẽ tiếp tục phát triển với nông nghiệp là ngành cốt lõi. Mặt khác, về lực lượng lao động, quy hoạch tổng thể cũng khuyến khích việc làm trong các ngành phi nông nghiệp.

Về việc làm, “Phát triển lực lượng lao động chất lượng cao, có kỹ năng, phù hợp với nhu cầu thị trường, trong đó chú trọng các ngành trọng tâm của vùng. Đến năm 2030, tỷ lệ lao động qua đào tạo đạt 65%, trong đó có bằng cấp, chứng chỉ đạt 25%; tỷ trọng lao động khu vực phi nông nghiệp (dịch vụ, công nghiệp - xây dựng) đạt 75-80%; tỷ lệ thất nghiệp trong độ tuổi ở khu vực thành thị dưới 4%.” Quy hoạch cũng đặt mục tiêu “chuyển dần từ cơ cấu ngành thâm dụng lao động sang thâm dụng vốn, từ công nghệ thấp sang trung bình và cao theo hướng thông minh. Đến năm 2030, tỷ trọng các ngành thâm dụng lao động, chế biến thô, các ngành công nghệ thấp giảm xuống dưới 50%; tỷ trọng các ngành thâm dụng vốn, các ngành công nghệ trung bình và cao như hóa chất, được, máy móc thiết bị, đồ điện, phương tiện vận tải chiếm trên 40% giá trị sản xuất của công nghiệp chế biến chế tạo.”

Về phát triển kết cấu hạ tầng, mục tiêu là “phát triển hệ thống kết cấu giao thông vận tải đa phương thức kết nối liên vùng và quốc tế, trong đó chú trọng phát huy thế mạnh của vùng về giao thông thủy nội địa. Đến năm 2030, đầu tư xây dựng mới và nâng cấp khoảng 830 km đường bộ cao tốc; khoảng 4.000 km đường quốc lộ; 04 cảng hàng không; 13 cảng biển, 11 cụm cảng hành khách và 13 cụm cảng hàng hóa đường thủy nội địa.”

Ngoài ra, ngày 22/4/2022, Bộ Chính trị-Ban Bí thư cũng đã tổ chức Hội nghị toàn quốc phổ biến Nghị quyết số 13-NQ/TW của Bộ Chính trị về quy hoạch kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2045. Hội nghị nhằm mục đích nâng cao nhận thức về Vùng Đồng bằng sông Cửu Long, hướng tới các giải pháp, hành động và quyết định chính trị nhất quán và đồng bộ. Hội nghị đã chỉ ra sự cần thiết phải có sự tham gia của các cấp ủy, tổ chức đảng, cơ quan chính quyền, đảng viên, công chức, viên chức ... để thực hiện có hiệu quả nghị quyết.

## 2.2. Quy hoạch phát triển của các địa phương

Hiện nay các địa phương trong vùng đang lập quy hoạch tổng thể tích hợp theo Luật Quy hoạch (2017). Phần sau đây tổng hợp định hướng phát triển kinh tế - xã hội của ba tỉnh mục tiêu trong nghiên cứu này.

### 2.2.1. Tỉnh Đồng Tháp

Đồng Tháp là một trong ba tỉnh thuộc Đồng Tháp Mười của vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Phía bắc giáp Campuchia, phía Nam giáp Vĩnh Long và thành phố Cần Thơ; phía Tây giáp An Giang; phía Đông giáp Long An và Tiền Giang.

Thành tựu phát triển của Đồng Tháp luôn dựa trên phát triển nông nghiệp. Diện tích cây ăn trái trên địa bàn tỉnh vào khoảng 30.000 ha, trong đó số trang trại đạt tiêu chí VietGAP ngày càng tăng. Bên cạnh đó, xoài và các loại trái cây có múi khác cũng là những sản phẩm quan trọng. Thành phố Sa Đéc, cũng là trung tâm của nghề trồng hoa.<sup>31</sup>

Tỉnh cũng là một trong những điểm đầu mối sản xuất lúa gạo trọng điểm của cả nước. Đồng Tháp là tỉnh đứng thứ ba về sản xuất lúa gạo, đóng góp 5,6% sản lượng gạo cả nước. Các nhà hoạch định chính sách trong những năm gần đây đã nỗ lực hướng ngành nông nghiệp của tỉnh theo hướng sản xuất bền vững, hạ giá thành sản phẩm, tăng cường áp dụng công nghệ tiên tiến và nâng cao hiệu quả sản xuất, năng suất cây trồng và chất lượng sản phẩm. Nông dân cũng đang được khuyến khích áp dụng các tiêu chuẩn sản xuất toàn cầu như VietGAP và GlobalGAP để sản xuất trái cây. Đồng Tháp cũng đã thành công trong việc thiết kế các mô hình nông nghiệp công nghệ cao, xanh, nông nghiệp thông minh, tạo tiền đề thích ứng với tác động của biến đổi khí hậu. Chuỗi giá trị của các dòng sản phẩm chính cũng thường xuyên được cải thiện. Đáng chú ý là mô hình câu lạc bộ đã bước đầu hình thành và đang được nhân rộng, mở ra một kỷ nguyên hợp tác hiệu quả mới.<sup>32</sup>

Theo quyết định mới nhất về Quy hoạch tổng thể tỉnh Đồng Tháp (số 470/QĐ-TTĐ, ngày 30 tháng 3 năm 2011), định hướng phát triển của tỉnh như sau.

- Phấn đấu tốc độ tăng trưởng kinh tế đạt 13,0%/năm giai đoạn 2011 - 2015 và 12,4%/năm giai đoạn 2016 - 2020; GDP bình quân đầu người đạt trên 1.500 USD vào năm 2015 và trên 2.900 USD vào năm 2020.
- Cơ cấu kinh tế chuyển dịch theo hướng tăng tỷ trọng các ngành công nghiệp, xây dựng, dịch vụ và giảm tỷ trọng ngành nông nghiệp. Đến năm 2015, cơ cấu ngành nông nghiệp - công nghiệp, xây dựng - dịch vụ là 37,0% - 30,0% - 33,0%; đến năm 2020 là 28,5% - 36,5% - 35,0%.
- Kim ngạch xuất khẩu đạt 650 triệu USD vào năm 2015 và 1.350 triệu USD vào năm 2020, tăng bình quân 11,7%/năm, trong đó kim ngạch xuất khẩu trực tiếp qua biên giới khoảng 10%. Thu ngân sách trên địa bàn đạt từ 9% - 11% GDP/năm và tăng trưởng bình quân 12%/năm. Huy động vốn đầu tư toàn xã hội hàng năm đạt khoảng 29% - 31%/GDP; phấn đấu đến năm 2020 mật độ đường ô tô đạt 1,0 - 1,3 km/km<sup>2</sup>.
- Tập trung phát triển nhanh, hiệu quả các khu, cụm công nghiệp đã được phê duyệt. Định hướng đến năm 2020, toàn tỉnh có khoảng 7 khu công nghiệp tập trung và 32 cụm, tuyến công nghiệp, tổng diện tích đất quy hoạch trên 4.626 ha.

<sup>31</sup> URL: <https://www.vietnam-briefing.com/news/investing-in-vietnams-dong-thap-province-3-key-drivers.html>

<sup>32</sup> URL: <https://vir.com.vn/dong-thap-grasps-momentum-in-socioeconomic-development-81453.html>

## 2.2.2. Thành phố Cần Thơ

Cần Thơ là thành phố lớn nhất vùng ĐBSCL và là đô thị lớn thứ tư của Việt Nam, với dân số 1,61 triệu người, đồng thời là đầu mối kết nối các tỉnh trong vùng với Thành phố Hồ Chí Minh và Campuchia. Thành phố dự kiến đạt quy mô dân số năm 2030 là 1,95 triệu người với tốc độ tăng trưởng dân số 9,42 - 9,76% mỗi năm. Mục tiêu phát triển của thành phố là trở thành trung tâm giáo dục, y tế, thể dục thể thao cho vùng ĐBSCL, là cửa ngõ giao thông vùng và quốc tế quan trọng, trở thành động lực phát triển của vùng ĐBSCL. Quy hoạch tổng thể phát triển KT-XH thành phố Cần Thơ gần đây nhất mà Đoàn Nghiên cứu có thể tham khảo là Quyết định số 1533/QĐ-TTg về việc phê duyệt Quy hoạch Tổng thể Phát triển Kinh tế - Xã hội thành phố Cần Thơ đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 ngày 30/8/2013.

Quyết định này đưa ra các định hướng phát triển của thành phố như sau.

- Chuyển dịch cơ cấu kinh tế thành phố theo hướng công nghiệp - dịch vụ - nông nghiệp công nghệ cao trong giai đoạn đến năm 2020 và theo hướng dịch vụ - công nghiệp - nông nghiệp công nghệ cao giai đoạn sau năm 2020;
- Đầu tư có trọng điểm vào một số lĩnh vực mà thành phố có lợi thế cạnh tranh như: Dịch vụ, du lịch, công nghiệp với hàm lượng công nghệ cao;
- Liên kết chặt chẽ phát triển kinh tế - xã hội của thành phố với định hướng phát triển kinh tế - xã hội của vùng (ĐBSCL); xây dựng và phát triển thành phố Cần Thơ là một động lực thúc đẩy phát triển của vùng;
- Tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân hàng năm giai đoạn 2021-2030 là 10,5%, và GRDP bình quân đầu người đạt 14.200 USD vào năm 2030.
- Năm 2030, cơ cấu kinh tế dự kiến là nông, lâm, thủy sản 3,3%, công nghiệp và xây dựng 48,8%, dịch vụ 47,9%.
- Đến năm 2030, thành phố sẽ là trung tâm du lịch, thương mại và logistics và nông nghiệp đô thị sinh thái; trung tâm đào tạo và dịch vụ y tế của vùng ĐBSCL.

Thành phố sẽ lập Quy hoạch tổng thể tích hợp cho giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050 nhằm phát huy tối đa nguồn lực và tiềm năng của địa phương cho sự phát triển của vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Trong vòng 10 năm tới, tuyến đường bộ cao tốc nối thành phố Hồ Chí Minh, Cần Thơ và Cà Mau sẽ được đầu tư xây dựng, ngoài ra cũng sẽ có các tuyến khác nối Cần Thơ với các địa phương trong vùng, tới biên giới Campuchia qua thành phố Châu Đốc. Ngoài ra, để khai thác hết công suất, Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ sẽ bổ sung thêm các tuyến bay nội địa và quốc tế. Cần Thơ với vai trò là đầu mối giao thông quốc gia và quốc tế sẽ đóng một vai trò quan trọng trong hệ thống giao thông vùng, hỗ trợ kết nối khu vực và đầu tư các hệ thống hạ tầng quan trọng, chẳng hạn như viễn thông, mạng lưới điện và nước mang lại phục vụ cho cả vùng.<sup>33</sup>

Theo Quyết định số 1515/QĐ-TTg ngày 28 tháng 8 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đồ án điều chỉnh Quy hoạch xây dựng thành phố Cần Thơ đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050, thành phố đã có những thay đổi đáng kể so với quy hoạch cũ.

So với Quy hoạch tổng thể trước đây, thành phố Cần Thơ đảm nhiệm vai trò đầu mối giao thương quốc tế quan trọng, là cửa ngõ của vùng ĐBSCL và cả nước. Thành phố cũng có vị trí chiến lược quan trọng về an ninh quốc phòng tại vùng ĐBSCL.

---

<sup>33</sup> URL: <https://en.vietnamplus.vn/can-tho-boosts-agricultural-shakeup-towards-sustainable-development/136964.vnp>

Quyết định này chỉ ra các định hướng phát triển của thành phố như sau.

- Đến năm 2030, dân số Cần Thơ dự kiến khoảng 1,9 - 2 triệu người, trong đó dân số đô thị khoảng 1,5 - 1,6 triệu người, tỷ lệ đô thị hóa khoảng 75% đến 80%.
- Khu phát triển đô thị - công nghiệp trong nội thành 26.250ha, trong đó: a) Khu đô thị mới Ô Môn (4.700ha), 2) Khu truyền thống Ninh Kiều - Bình Thủy (8.100ha), 3) Khu công nghiệp Trà Nóc (2.850ha), 4) Khu công nghiệp Cái Răng (4.800ha) và Khu sinh thái Phong Điền (1.500ha).
- Khu phát triển nông nghiệp nông thôn (100.500ha).
- Đất sản xuất nông nghiệp (73.000ha), bao gồm khu nông nghiệp công nghệ cao (15.000ha) dọc phía Đông quốc lộ mới gần Công viên sông Hậu.

Khu đô thị mới Ô Môn là trung tâm đô thị mới của Thành phố Cần Thơ, đầu mối giao thông đường bộ, đường thủy và đường sắt, trung tâm thương mại quốc tế, trung tâm nghiên cứu khoa học và công nghệ, trung tâm giáo dục đào tạo cấp quốc gia và quốc tế; là trung tâm công nghiệp và công nghệ cao, khu chuyên ngành nông nghiệp công nghệ cao ven sông Hậu. Đến năm 2030, dân số dự báo của khu vực này là 160.000 người, quy mô đất phát triển đô thị khoảng 4.100 ha.

### 2.2.3. Tỉnh Hậu Giang

Tỉnh Hậu Giang – với thủ phủ là thành phố Vị Thanh - phía bắc giáp thành phố Cần Thơ và tỉnh Vĩnh Long, phía nam giáp tỉnh Bạc Liêu, phía đông giáp tỉnh Sóc Trăng và phía tây giáp tỉnh Kiên Giang.

Hậu Giang xếp thứ sáu về tốc độ tăng trưởng kinh tế và thứ chín về giá trị sản xuất công nghiệp trong tổng số 13 địa phương vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Hậu Giang là một trong những địa phương ở Đồng bằng sông Cửu Long có sản lượng lúa cao và sẽ là trung tâm sản xuất lúa gạo trong tương lai, đồng thời qua kênh Xáng Xà No sẽ xuất khẩu từ 350.000 đến 400.000 tấn gạo mỗi năm. Trên thị trường toàn cầu, thương hiệu “Gạo Hậu Giang” đang được phát triển. Ngoài ra, tỉnh còn có tiềm năng về công nghiệp, thương mại và dịch vụ, giáo dục đào tạo, y tế công cộng, khoa học công nghệ và đô thị hóa, tất cả sẽ góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế, xã hội của tỉnh song song với sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa Đồng bằng sông Cửu Long.<sup>34</sup>

Hậu Giang có lợi thế đặc biệt là đầu mối giao thông, vận tải đường thủy, thương mại - dịch vụ và logistics phía Nam sông Hậu. Điều này tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa, đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân và doanh nghiệp. Cho tới khi các tuyến đường cao tốc An Giang - Cần Thơ - Sóc Trăng và Cần Thơ - Cà Mau đi vào hoạt động, Hậu Giang sẽ có kết nối giao thông thuận tiện với các địa phương khác trong vùng. Tỉnh cũng sử dụng các nguồn vốn đặc thù được ngân sách Trung ương cấp để đầu tư các dự án mới hạ tầng giao thông, khu công nghiệp, phát triển hạ tầng nông nghiệp trong thời gian vài năm tới.<sup>35</sup>

Hậu Giang đã thành lập 4 khu công nghiệp dành cho doanh nghiệp nhỏ và vừa, với diện tích 177,56 ha, thu hút 41 dự án của các thành phần kinh tế, trong đó 24 dự án đã đi vào hoạt động với tổng vốn đầu tư trên 3,693 nghìn tỷ đồng. Điều này đã đóng góp đáng kể vào

<sup>34</sup> URL: <https://vccinews.com/news/2356/>.html

<sup>35</sup> URL: <https://vir.com.vn/hau-giangs-breakthrough-successes-bucking-the-trend-85583.html>

sự nghiệp phát triển công nghiệp của tỉnh và mang lại nhiều cơ hội việc làm. Dự kiến đến năm 2025, Hậu Giang sẽ mở thêm 5 khu công nghiệp, mở rộng thêm 2 khu hiện có và cố gắng đạt tỷ lệ lấp đầy các khu công nghiệp bình quân trên 70%. Tỉnh sẽ tiếp tục hoàn thiện hạ tầng các khu công nghiệp, nâng cao tỷ lệ lấp đầy, nâng tỷ lệ các khu công nghiệp có hệ thống xử lý nước thải đạt tiêu chuẩn lên 90% trong giai đoạn từ 2026 đến 2030.<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> URL: <http://ven.vn/hau-giang-province-expands-industrial-zones-to-meet-demand-45698.html>

## 2.3. Tình hình Kinh tế Xã hội của các địa phương

Phần sau đây tổng hợp tình hình KT-XH của các địa phương trong vùng ĐBSCL, căn cứ vào thông tin mới nhất do các địa phương cung cấp.

### 2.3.1. Tỉnh Long An<sup>37</sup>

#### 1) Tăng trưởng kinh tế

GDP năm 2020 tăng 5,62% so với năm 2019. Đây là mức tăng trưởng thấp nhất trong nhiều năm qua do COVID-19 diễn biến phức tạp và ảnh hưởng tiêu cực đến các lĩnh vực kinh tế, xã hội. Về tốc độ tăng trưởng của từng lĩnh vực hoạt động kinh tế: lĩnh vực vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 2,64%, đóng góp 0,45% vào tăng trưởng GDP; lĩnh vực công nghiệp và xây dựng tăng 7,61%, đóng góp 3,74%; còn dịch vụ tăng 3,69%, đóng góp 1,00%.

Tổng GDP theo giá hiện hành năm 2020 đạt 1351,9 nghìn tỷ đồng, GDP bình quân đầu người là 76,97 triệu đồng, tương đương 3.316 USD (tăng 182 USD so với năm 2019). Về cơ cấu kinh tế, lĩnh vực nông, lâm nghiệp và thủy sản chiếm 15,93%, lĩnh vực công nghiệp và xây dựng chiếm 50,33%, dịch vụ chiếm 27,22%.

#### 2) Đầu tư

Tổng mức đầu tư theo giá hiện hành đạt 43,4 nghìn tỷ đồng vào năm 2020, tăng 10,4% so với năm 2019 và chiếm 32,9% GDP. Về tổng mức đầu tư theo hình thức sở hữu, khu vực nhà nước đầu tư 8,18 nghìn tỷ đồng, chiếm 18,9% tổng vốn đầu tư, tăng 20,8% so với năm trước; khu vực ngoài Nhà nước đầu tư 26,12 nghìn tỷ đồng, chiếm 60,2%, tăng 9,8%; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài đạt 9.59 nghìn tỷ đồng, chiếm 20,9%, tăng 4,2%.

Về đầu FDI năm 2020, có 85 dự án được phê duyệt mới với số vốn đăng ký 398,11 triệu USD. So với 2019, số dự án mới giảm 37,5%, nhưng tổng số vốn đăng ký lại tăng 4,2%. Lĩnh vực sản xuất chế tạo vẫn giữ vị trí cao nhất, thu hút nhiều nhà đầu tư nước ngoài nhất với 73 dự án và vốn đăng ký 192,5 triệu USD. Năm 2020, các quốc gia và vùng lãnh thổ dẫn đầu về đầu tư vào Long An là Trung Quốc với 19 dự án (vốn đăng ký 25,48 triệu USD), Hàn Quốc với 17 dự án (125,43 triệu USD) và Hồng Kông với 14 dự án (117,64 triệu USD).

#### 3) Nông – Lâm – Ngư nghiệp (Khu vực I)

Sản lượng lương thực có hạt đạt 2.832,76 nghìn tấn (tăng 53,96 nghìn tấn so với năm 2019), trong đó thóc đạt 2.830,24 nghìn tấn (tăng 55,32 nghìn tấn so với năm 2019).

Diện tích rừng trồng mới năm 2020 là 1.310,5 ha, giảm 11,1% so với năm 2019, bao gồm rừng sản xuất 1.304,5 ha (giảm 11,2%) và 6,0 ha rừng chuyên dụng (tăng 20%). Sản lượng gỗ khai thác là 138.715 m<sup>3</sup>, tăng 2,0%.

Sản lượng thủy sản năm 2020 đạt 72.121 tấn (tăng 4,9% so với năm 2019), trong đó nuôi trồng 62.138 tấn (tăng 10,2%) và đánh bắt 9.983 tấn (giảm 19,3%).

#### 4) Công nghiệp – Xây dựng (Khu vực II)

Chỉ số sản xuất toàn ngành công nghiệp năm 2020 tăng 8,36% so với năm 2019, trong đó chế tạo tăng 8,19%; cấp điện, ga, hơi nước và điều hòa không khí tăng 12,93%; cấp nước; thoát nước, xử lý rác thải và xử lý nước thải 11,59%.

<sup>37</sup> Niên giám thống kê tỉnh Long An, 2020



## 5) Thương mại – Dịch vụ (Khu vực III)

Năm 2020, đại dịch Covid-19 đã ảnh hưởng đến mọi mặt của đời sống kinh tế-xã hội. Các chương trình xúc tiến thương mại và du lịch không thực hiện được. Doanh thu của các cơ sở sản xuất kinh doanh giảm, ảnh hưởng đến việc làm và thu nhập của người lao động, khiến nhu cầu tiêu dùng và giải trí giảm mạnh.

Năm 2020, tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ ước tính đạt 92,166 nghìn tỷ đồng, tăng 2,8% so với năm trước. Theo loại hình hoạt động của các ngành kinh tế, mức bán lẻ hàng hóa đạt 78,42 nghìn tỷ đồng, chiếm 85,12% tổng mức, tăng 4,8%; hoạt động dịch vụ lưu trú và ăn uống đạt 8,49 nghìn tỷ đồng, chiếm 8,74% tổng mức, giảm 15,7%; hoạt động dịch vụ và du lịch đạt 5,65 nghìn tỷ đồng, chiếm 6,14% tổng mức, tăng 7,6%.

## 6) Lao động và Việc làm

Năm 2020, lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên của tỉnh đạt 1.029,3 nghìn người, giảm 27,5 nghìn người so với năm 2019, trong đó nam chiếm 55% và nữ chiếm 45%, lực lượng lao động thành thị là 16,6%, và nông thôn chiếm 83,4%. Lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên có việc làm năm 2020 là 995,4 nghìn người, giảm 6,1 nghìn người so với năm 2019. Tỷ lệ lao động từ 15 tuổi trở lên qua đào tạo năm 2020 là 15,90%, thấp hơn năm trước 0,83%; chia theo địa bàn khu vực thành thị và nông thôn thì các tỷ lệ này lần lượt là 32,4% và 12,7%. Tỷ lệ thất nghiệp năm 2020 là 2,15%, trong đó thành thị là 1,91%, nông thôn 2,46%.

### 2.3.2. Tỉnh Tiền Giang<sup>38</sup>

#### 1) Đầu tư

Tổng mức đầu tư thực hiện đến năm 2020 theo giá hiện hành đạt 36,74 nghìn tỷ đồng, tăng 11,4%, trong đó vốn đầu tư của khu vực Nhà nước đạt 10.171 nghìn tỷ đồng, tăng 119,7%, khu vực ngoài Nhà nước 22,3 nghìn tỷ đồng, giảm 4,5% và vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài là 4,268 nghìn tỷ đồng, giảm 14,9% so với năm trước.

Năm 2020, tổng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài đạt 138,9 triệu USD với 11 dự án mới được phê duyệt, tổng vốn đăng ký giảm 60,3% so với năm 2019.

Nhìn chung, tổng số dự án nước ngoài được cấp phép còn hiệu lực đến hết tháng 12 năm 2020 là 130 dự án, với tổng vốn đăng ký là 2,2 tỷ USD. Lĩnh vực chế biến, chế tạo thu hút nhiều nhà đầu tư nước ngoài nhất với 116 dự án, chiếm 39,2% tổng số dự án và tổng vốn đăng ký là 2 tỷ USD, chiếm 95,2% tổng vốn đăng ký. Hàn Quốc có 30 dự án với 266 triệu USD vốn đăng ký, chiếm 12,4% vốn đầu tư. Trung Quốc cũng có 30 dự án với số vốn đăng ký là 745,5 triệu USD, chiếm 34,7% tổng vốn đầu tư.

#### 2) Nông – Lâm – Ngư nghiệp (Khu vực I)

Sản lượng lương thực có hạt đạt 813.440 tấn, giảm 323.918 tấn so với năm 2019, trong đó sản lượng lúa đạt 801.176 tấn, giảm 321.996 tấn. Bình quân lương thực đầu người đạt 459 kg/người/năm, giảm 185 kg/người/năm so với năm 2019.

Cây thân gỗ trồng đạt 643,6 nghìn cây, tăng 1,6% so với năm 2019. Sản lượng gỗ 39.051 m<sup>3</sup>, giảm 7,5% so với năm 2019, sản lượng củi 135.635 tấn, giảm 11,2%. Diện tích rừng toàn tỉnh đạt 1.396 ha (không tính rừng an ninh, quốc phòng).

---

<sup>38</sup> Niên giám thống kê tỉnh Tiền Giang, 2020

Năm 2020, diện tích nuôi trồng thủy sản đạt 14.861 ha, đạt 94,7% kế hoạch, giảm 4,4% so với năm 2019, trong đó diện tích nuôi trồng thủy sản nước ngọt là 3.720 ha, giảm 21,2% so với năm 2019. Sản lượng thủy sản đạt 356.124 tấn, tương đương 115,8% kế hoạch và tăng 11,2% so với năm 2019, trong đó sản lượng nuôi trồng là 213.725 tấn, tăng 62,9% so với năm 2019.

### 3) Công nghiệp – Xây dựng (Khu vực II)

Từ năm 2020, chỉ số sản xuất toàn ngành công nghiệp đã tăng 1,6% so với năm trước, trong đó công nghiệp chế biến chiếm 1,2%. Ngành sản xuất và phân phối điện, khí đốt, nước nóng, hơi nước và điều hòa không khí tăng mạnh, đạt 5,2%. Cấp nước, xử lý chất thải và xử lý nước thải tăng 7,2%.

Năm 2020, chỉ số vận chuyển công nghiệp của lĩnh vực sản xuất chế tạo giảm 9,8%. Sản xuất lương thực giảm 7%, sản xuất đồ uống giảm 6,2%, sản xuất gỗ và sản phẩm từ gỗ giảm 23%, sản xuất giấy và sản phẩm từ giấy giảm 48,9%.

### 4) Thương mại – Dịch vụ (Khu vực III)

Năm 2020, tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng đạt 64,9 nghìn tỷ đồng, tăng 4,7% so với năm 2019. Trong đó, mức bán lẻ hàng hóa 52,786 nghìn tỷ đồng (tăng 7,4%) và 5,80 nghìn tỷ đồng từ lưu trú và dịch vụ ăn uống (giảm 10,8%). Doanh thu từ du lịch là 29 tỷ đồng, giảm 78% và hoạt động dịch vụ khác đạt 6,0 nghìn tỷ đồng, tăng 1,4% so với năm 2019.

Lượng khách du lịch đến Tiền Giang năm 2020 đạt 748 nghìn lượt, đạt 34% kế hoạch và giảm 63,1% so với năm 2019, trong đó khách nước ngoài là 98,9 nghìn lượt, đạt 11% kế hoạch nhưng giảm 84,8% so với năm 2019. Doanh thu từ du lịch là 29 tỷ đồng, giảm 78% so với năm 2019.

### 5) Lao động và Việc làm

Năm 2020, lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên đạt 1,13 triệu người, tăng 0,2% so với năm 2019. Trong đó, có 0,60 triệu lao động nam, chiếm 53,3% và 0,53 triệu lao động nữ, chiếm 46,7%. Lao động thành thị là 0,14 triệu người, chiếm 12,2%, lao động nông thôn là 0,99 triệu người, chiếm 87,8%.

Năm 2020, lao động từ 15 tuổi trở lên có việc làm là 1,1 triệu người, chiếm 63,7%, giảm 0,1% so với năm 2019. Tỷ trọng lao động từ 15 tuổi trở lên qua đào tạo và có việc làm là 15,3%, trong đó, 24% ở thành thị và 14% ở nông thôn. Tỷ lệ thất nghiệp trong độ tuổi lao động năm 2020 là 3,02%, trong đó thành thị là 4,12% và nông thôn là 2,87%.

## 2.3.3. Tỉnh Bến Tre<sup>39</sup>

### 1) Tăng trưởng kinh tế

Năm 2020, GDP tăng nhẹ 0,84% so với năm 2019, đây là mức thấp so với trước đây. GDP năm 2020 đạt 55,258 nghìn tỷ đồng theo giá hiện hành. GDP bình quân đầu người đạt 42,75 triệu đồng, tương đương 1.840 USD (tăng 108 USD so với năm 2019).

<sup>39</sup> Niên giám thống kê tỉnh Bến Tre, 2020

## 2) Đầu tư

Tổng mức đầu tư phát triển kinh tế - xã hội ước đạt 19.516 tỷ đồng, tăng 18,7% so với năm 2019, bằng 35,3% GDP. Vốn Nhà nước ước đạt 6,46 nghìn tỷ đồng, chiếm 33,1%. Khu vực ngoài Nhà nước đóng góp 12,67 nghìn tỷ đồng, chiếm 64,9% và vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài đạt 380 tỷ đồng, chiếm 2% tổng vốn đầu tư.

Về vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài, năm 2020 có 8 dự án được phê duyệt mới, với tổng vốn đăng ký 476,3 triệu USD, trong đó cho ngành sản xuất và phân phối điện là lớn nhất là 453,9 triệu USD, chiếm 95,3% tổng vốn đầu tư đăng ký năm 2020.

## 3) Nông – Lâm – Ngư nghiệp (Khu vực I)

Sản xuất nông nghiệp của tỉnh đứng trước nhiều thách thức do biến đổi khí hậu. Đặc biệt, trong năm 2016, xâm nhập mặn đạt mức lịch sử và từ đó đến nay tình hình xâm nhập mặn vẫn diễn ra, ảnh hưởng không nhỏ đến sinh kế của người dân cũng như hoạt động sản xuất nông nghiệp. Mặc dù tỉnh đã chủ động triển khai nhiều biện pháp ứng phó nhằm giảm thiểu thiệt hại cho cây trồng, vật nuôi nhưng sản lượng nông nghiệp năm 2020 vẫn giảm nghiêm trọng so với năm trước.

Sản lượng lương thực có hạt toàn tỉnh đạt 59,7 nghìn tấn (giảm 72,3% so với năm 2019), trong đó sản lượng lúa đạt 59,1 nghìn tấn, giảm 72,4%). Sản lượng cây lâu năm trong năm 2020 là 645,5 nghìn tấn dứa (tăng 1,2%), 83 nghìn tấn chôm chôm (giảm 15,4%), 84,5 nghìn tấn bưởi (giảm 15,4%), 84,0 nghìn tấn (4,6%; tăng), 20,8 nghìn tấn nhãn (giảm 10,1%), 25,1 nghìn tấn chanh (tăng 0,6%) và 13,7 nghìn tấn cam quýt (giảm 10,2%).

Diện tích rừng trồng mới năm 2020 là 21,3 ha rừng phòng hộ, tăng 51,41% so với năm trước. Tổng số cây xanh toàn tỉnh ước đạt 686 nghìn cây, tăng 2,04% so với năm trước. Tình hình sản xuất lâm nghiệp vẫn như những năm trước. Sản lượng gỗ khai thác ước đạt 2.618 m<sup>3</sup>, giảm 0,08% so với năm trước và sản lượng củi khai thác là 24.350 tấn, giảm 16% so với năm trước.

Tình hình thủy sản cơ bản tốt và đang được cải thiện. Sản lượng khai thác hàng năm đạt 250,5 nghìn tấn, tăng 11,5% so với năm trước. Bên cạnh đó, nuôi trồng thủy sản vẫn còn gặp nhiều khó khăn do ảnh hưởng của đại dịch COVID-19, hạn hán, xâm nhập mặn. Tổng sản lượng thủy sản năm 2020 đạt 280,8 nghìn tấn, giảm 1,5% so với năm 2019.

## 4) Công nghiệp – Xây dựng (Khu vực II)

Chỉ số phát triển sản xuất công nghiệp năm 2020 tăng 4% so với năm trước. Trong đó, lĩnh vực chế biến, chế tạo tăng 3,4%, sản xuất giấy và sản phẩm từ giấy tăng 122%. Mức tăng chủ yếu là nhờ Công ty Cổ phần Đông Hải Bến Tre bắt đầu đi vào hoạt động từ cuối năm 2019. Các ngành như sản xuất thuốc lá, giường, tủ, bàn, ghế, tăng hơn 10% so với năm trước. Các ngành sản xuất khác có sự sụt giảm mạnh về chỉ số sản xuất. Sản xuất và phân phối điện tăng 20,1% so với năm trước, cấp nước, xử lý chất thải và xử lý nước thải tăng 10,8%, và khai khoáng tăng 11,4%. Đặc biệt, chỉ số tăng trưởng về sản xuất đồ uống tăng đáng kể vào năm 2019 nhưng giảm sâu vào năm 2020 do tình hình dịch bệnh COVID-19 và việc thực thi nghiêm ngặt chính sách không lái xe sau khi đã uống rượu bia.

## 5) Thương mại – Dịch vụ (Khu vực III)

Tổng mức bán lẻ hàng hóa năm 2020 đạt 41,136 nghìn tỷ đồng, tăng 11,1% so với năm 2019. Hoạt động du lịch gặp nhiều khó khăn do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19, do đó

doanh thu và lượng khách du lịch giảm nhiều so với trước đây. Năm 2020, lượng khách du lịch đạt 3,4354 triệu lượt, giảm 53,1%. Tổng doanh thu du lịch 44,6 tỷ đồng, giảm 47,1%. Tổng doanh thu lưu trú và ăn uống là 5.292 tỷ đồng, giảm 9,7%, doanh thu dịch vụ khác là 3.173 tỷ đồng, giảm 5,5%.

Lượng hành khách vận chuyển hàng năm ước tính đạt 42,5 triệu lượt, giảm 14,4% so với năm 2019, còn luân chuyển hành khách đạt 1.699,8 triệu lượt khách/km, giảm 9,3%. Vận tải hàng hóa ước tính đạt 8.153 nghìn tấn, giảm 10,7% và luân chuyển hàng hóa đạt 783,8 triệu tấn-km, giảm 13,2%.

## 6) Lao động và Việc làm

Toàn tỉnh đã tạo ra 18.382 việc làm, tương đương 102,1% kế hoạch năm, nhưng giảm 11% so với năm trước. Trong đó có 1.202 người đi làm việc ở nước ngoài theo hợp đồng lao động. Chỉ còn 522 người làm việc ở nước ngoài (vào cuối năm 2019 và vào tháng 1 và tháng 2 năm 2020) vì COVID-19.

Tỷ lệ lao động trong lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên chiếm 98,1%. Trong số này, tỷ trọng của lao động trong độ tuổi lao động (15 tuổi trở lên) ở khu vực thành thị là 98,46% và ở nông thôn là 98,07%. Tỷ trọng lao động từ 15 tuổi trở lên đã qua đào tạo và có việc làm là 12,6%. Tỷ lệ thất nghiệp trong độ tuổi lao động là 2,16%, trong khi tỷ lệ thiếu việc làm của lực lượng lao động trong độ tuổi là 3,89%. Tỷ lệ lao động từ 15 tuổi trở lên được đào tạo và đang làm việc là 12,6%.

### 2.3.4. Tỉnh Trà Vinh<sup>40</sup>

#### 1) Tăng trưởng kinh tế

GDP năm 2020 tăng 2,87% so với năm 2019, là mức tăng thấp nhất trong giai đoạn 2015 - 2020; Mặc dù chịu tác động của dịch bệnh COVID-19, cũng như ảnh hưởng của xâm nhập mặn, hạn hán, bão lũ nhưng kinh tế của tỉnh vẫn tiếp tục phát triển và không rơi vào tình trạng tăng trưởng âm.

Công nghiệp và xây dựng duy trì tốc độ tăng trưởng cao, đạt 9,84%, đóng góp 3,37% vào nền kinh tế toàn tỉnh. Khu vực dịch vụ tăng 1,00%, đóng góp 0,28%. Ngược lại, chỉ có khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản giảm 2,82%, tăng trưởng -0,89%.

#### 2) Đầu tư

Địa phương tập trung thực hiện, đẩy nhanh tiến độ các dự án để đảm bảo giải ngân vốn đầu tư công nhằm kích thích kinh tế của tỉnh. Ngoài các dự án được phê duyệt bằng nguồn vốn ngân sách địa phương, các dự án lớn như mở rộng Nhà máy Nhiệt điện Duyên Hải 3, Nhiệt điện Duyên Hải 2, Nhà máy Phong điện Hàn Quốc – Trà Vinh, Dự án điện mặt trời Chung Nam, Dự án khu nhà ở của Tập đoàn Hoàng Quang và nhiều dự án trung tâm thương mại và siêu thị đã và đang được triển khai.

Vốn đầu tư phát triển toàn xã hội thực hiện năm 2020 thấp hơn năm trước; tổng vốn đầu tư toàn xã hội năm 2020 ước tính đạt 26,917 nghìn tỷ đồng, giảm 5,47% so với năm 2019. Trong số này, vốn Nhà nước là 6.195 nghìn tỷ đồng, giảm 13,28%, vốn khu vực ngoài Nhà nước là 7.877 nghìn tỷ đồng, giảm 22,65% và vốn FDI là 12,845 nghìn tỷ đồng, tăng 15,24%.

<sup>40</sup> Niên giám thống kê tỉnh Trà Vinh, 2020

Về vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài, có 2 dự án được phê duyệt mới với vốn đăng ký 2,5 triệu USD, giảm 3 dự án và 98,2 triệu USD so với năm 2019. Đầu tư đạt 2,5 triệu USD, chủ yếu vào lĩnh vực chế biến, chế tạo. Vốn FDI thực hiện năm 2020 là 1 triệu USD, giảm 1,1 triệu USD so với năm 2019. Vương quốc Anh là nhà đầu tư lớn nhất, với số vốn đăng ký mới là 2 triệu USD, trong khi đó vốn từ Trung Quốc chỉ đạt 0,5 triệu USD vào năm 2020.

### **3) Nông – Lâm – Ngư nghiệp (Khu vực I)**

Sản xuất nông nghiệp năm 2020 gặp nhiều khó khăn như hạn hán, xâm nhập mặn, ảnh hưởng nặng nề đến sản xuất nông nghiệp. Đại dịch Covid-19 cũng đã gây ra những tác động tiêu cực phức tạp. Xuất khẩu nông sản bị đình trệ và ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động sản xuất, tiêu thụ nông sản của người dân. Thị trường nông sản ngày càng xấu đi. Quy mô sản xuất manh mún, nhỏ lẻ chưa đáp ứng và theo kịp nền nông nghiệp hiện đại, sản xuất hàng hóa quy mô lớn, chất lượng cao theo nhu cầu thị trường và thích ứng với biến đổi khí hậu.

Sản lượng lương thực có hạt của tỉnh đạt 960.323 tấn, giảm 319.031 tấn so với năm 2019, trong đó: sản lượng lúa đạt 939.732 tấn, giảm 319.155 tấn. Sản lượng cây công nghiệp lâu năm và cây ăn trái đến năm 2020 như sau: Dừa đạt 308.747 tấn, tăng 13.090 tấn; hạt điều đạt 164 tấn, giảm 9 tấn; xoài đạt 11.605 tấn, tăng 692 tấn; cam, quýt đạt 67.505 tấn, tăng 7.815 tấn; nhãn đạt 10.392 tấn, giảm 915 tấn; vải và chôm chôm đạt 1.760 tấn, giảm 1.595 tấn so với năm 2019.

Thời tiết những tháng đầu năm 2020 không thuận lợi cho việc trồng mới và phát triển lâm sản. Nắng nóng, hạn hán kéo dài hơn năm 2019, sản xuất lâm nghiệp của tỉnh gặp nhiều khó khăn. Diện tích rừng trồng mới đạt 120,85 ha, giảm 33,31%. Trong đó, rừng sản xuất chiếm 21,54 ha, tăng 50%, rừng phòng hộ 99,31 ha, giảm 43,89%. Sản lượng khai thác gỗ đạt 77.913 m<sup>3</sup>, giảm 2,98% so với năm 2019, tương đương giảm 2.394 m<sup>3</sup>.

Sản lượng thủy sản năm 2020 đạt 228,9 nghìn tấn, tăng 4,26% so với năm trước. Sản lượng nuôi trồng là 152,9 nghìn tấn, tăng 10,18%. Hoạt động nuôi trồng thủy sản khá tốt, đặc biệt là sản xuất cá lóc, tôm thẻ chân trắng và tôm sú. Việc nuôi tôm thẻ chân trắng thâm canh mật độ cao đã góp phần mang lại lợi nhuận cho người nuôi, khi năng suất cao gấp hơn 4 lần so với nuôi quảng canh.

Những tháng đầu năm 2020 do ảnh hưởng của gió mạnh kéo dài hơn so với cùng kỳ năm trước khiến một số tàu không thể đi xa, thời gian ra khơi ngắn hơn cũng khiến sản lượng khai thác hải sản giảm. Tôm, cá kém lãi do giá trị thấp hơn, ngư dân ít đánh bắt xa bờ khiến lợi nhuận của ngư dân thấp hơn do sản lượng khai thác hải sản không cao.

Một số tàu không ra khơi được do ảnh hưởng của COVID-19 và các biện pháp ngăn cách xã hội. Kết quả là, sản lượng khai thác hải sản giảm trong cùng thời kỳ. Một yếu tố khác góp phần làm giảm sản lượng khai thác trong năm 2020 là các cơn bão liên tục từ cuối tháng 9 đến đầu tháng 11 khiến một bộ phận ngư dân không thể ra khơi trên các tàu nhỏ.

### **4) Công nghiệp – Xây dựng (Khu vực II)**

Năm 2020, chỉ số sản xuất toàn ngành công nghiệp tăng 11,52% so với năm trước. Trong đó, sản xuất và phân phối điện, khí đốt, nước nóng, hơi nước và điều hòa không khí tăng 18,40%, là lĩnh vực sản xuất mũi nhọn của tỉnh, là động lực tăng trưởng toàn ngành công nghiệp. Hoạt động khai thác có dấu hiệu cải thiện sau một thời gian dài suy giảm với mức tăng 17,20% so với năm trước do nhiều công ty khai thác cát đã được cấp phép hoạt động

trở lại. Ngành cấp nước, xử lý rác thải, nước thải tăng 10,34%. Các ngành công nghiệp chế biến, chế tạo bị ảnh hưởng nặng nề từ dịch Covid-19 cũng đã có tác động không nhỏ đến các ngành xuất khẩu như giày dép, túi xách, quần áo, giảm 9,54%.

Năm 2020, sản lượng một số sản phẩm công nghiệp tăng so với năm trước. Than hoạt tính và than gáo dừa có sản lượng 7,6 nghìn tấn, tăng 12,29%. Dược phẩm dạng viên, bao gồm penicillin và kháng sinh đạt 111 triệu viên, tăng 20,65%; bộ lưu điện (UPS) đạt 11,872 triệu chiếc, tăng 25,58%; điện sản xuất 19,188 tỷ Kwh, tăng 18,77%; điện thương phẩm 1,08 triệu kWh, tăng 7,22%. Tuy nhiên, sản lượng các mặt hàng sau đều giảm: đường RS 12,4 nghìn tấn, giảm 31,76%, muối biển 6000 tấn, giảm 20%; tôm đông lạnh 7000 tấn, giảm 20,27%; tôm đông lạnh 7200 tấn, giảm 6,60%; bê tông trộn sẵn 266,8 nghìn m<sup>3</sup>, giảm 0,86%.

## 5) Thương mại – Dịch vụ (Khu vực III)

Các hoạt động thương mại năm 2020 duy trì tăng trưởng ổn định nhưng không được như kỳ vọng, trong đó ngành dịch vụ ghi nhận sụt giảm sâu do diễn biến phức tạp của đại dịch Covid-19 buộc nhiều ngành dịch vụ như ăn uống phải tạm dừng hoạt động một thời gian.

Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng năm 2020 tăng trưởng thuận lợi 1,08% lên 33,5 nghìn tỷ đồng so với năm 2019. Về kinh doanh bán hàng, tổng mức bán lẻ là 23,4 nghìn tỷ đồng, chiếm 69,68% tổng mức bán hàng, tăng 8,95% so với năm trước. Dịch vụ lưu trú và ăn uống đạt 5,5 nghìn tỷ đồng, chiếm 16,34% (thu nhập từ du lịch đạt 22 tỷ đồng), giảm 18,15% và dịch vụ khác là 4,7 nghìn tỷ đồng, chiếm 13,92%, giảm 6,61%.

Du lịch năm 2020 giảm so với năm trước do tình kiểm soát chặt chẽ lượng khách du lịch trong và ngoài nước đến các điểm du lịch trong bối cảnh đại dịch COVID-19. Hiện tình đang tập trung nói lại các hoạt động, các tour du lịch vườn cây ăn trái để thu hút khách du lịch nhưng dịch bệnh COVID-19 và xâm nhập mặn đã khiến nhiều cây ăn trái không cho thu hoạch, hạn chế lượng khách. Doanh thu từ du lịch là 115,3 tỷ đồng, giảm 20,61% so với năm trước, chủ yếu do dịch Covid-19. Khách nội địa lưu trú qua đêm giảm 15,27% xuống 386,4 nghìn lượt, khách du lịch trong ngày giảm 21,76% xuống 349,5 nghìn lượt. Khách du lịch có sử dụng dịch vụ lưu trú đạt 735,9 nghìn lượt, giảm 18,48%. Lượng khách đến tham quan qua các công ty lữ hành là 77.000 lượt, giảm 36,18%.

## 6) Lao động và Việc làm

Năm 2020, lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên của tỉnh đạt 561.343 người, giảm 17.361 người so với năm 2019. Như vậy, lực lượng lao động của tỉnh khá dồi dào, nhưng có xu hướng giảm dần qua từng năm. Nhìn vào cơ cấu lực lượng lao động, tỷ lệ lao động nữ là 43,78%, thấp hơn nhiều so với 56,22% lao động nam. Cơ cấu lao động theo địa bàn thành thị và nông thôn cũng có sự chênh lệch, theo đó lực lượng lao động của tỉnh chủ yếu tập trung ở khu vực nông thôn, có xu hướng giảm dần qua từng năm. Năm 2020, 16,28% lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên ở thành thị và 83,72% ở nông thôn.

Năm 2020, có 550.028 lao động từ 15 tuổi trở lên tham gia các hoạt động kinh tế, giảm 13.715 lao động so với năm 2019. Trong đó, 31.413 lao động làm việc trong khu vực nhà nước, chiếm 5,7%. Khu vực ngoài nhà nước chiếm 90,4%, tương đương 497.204 lao động, và khu vực có vốn nước ngoài chiếm 3,9%, tương đương 21.411 lao động.

Tỷ lệ lao động từ 15 tuổi trở lên đã qua đào tạo (có bằng cấp, chứng chỉ) là 11,6%, giảm 0,2% so với năm 2019. Trong đó, tỷ lệ lao động đã qua đào tạo ở thành thị đạt 25,1% và ở nông thôn là 8,9%.

Tỷ lệ thất nghiệp của trong độ tuổi lao động năm 2020 là 2,22%, trong đó ở thành thị là 3,25%, và ở nông thôn là 2,02%. Tỷ lệ thiếu việc làm của dân số trong độ tuổi lao động năm 2020 là 4,05%, trong đó ở thành thị là 1,70%, ở nông thôn là 4,50%.

### **2.3.5. Tỉnh Vĩnh Long<sup>41</sup>**

#### **1) Tăng trưởng kinh tế**

GDP theo giá so sánh (năm 2010) năm 2020 tăng 3,9% so với năm 2019, trong đó khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 9,53% và đóng góp 3,13% vào tăng trưởng chung, khu vực công nghiệp và xây dựng giảm 1,34% (công nghiệp giảm 3,06% còn xây dựng tăng 2,88%), đóng góp 0,26%, trong khi khu vực dịch vụ tăng 1,61%, đóng góp 0,67%.

GDP theo giá hiện hành đạt 58,23 nghìn tỷ đồng, bình quân đầu người 56,93 triệu đồng, tương đương 2.358 USD, tăng 111 USD so với năm 2019. Về cơ cấu kinh tế, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản chiếm 36,24%, khu vực công nghiệp và xây dựng chiếm 17,25% và dịch vụ là 46,51%.

#### **2) Đầu tư**

Tổng mức đầu tư theo giá hiện hành năm 2020 đạt 14,544 nghìn tỷ đồng, tăng 2,52% so với năm 2019. Trong đó, vốn đầu tư nhà nước chiếm 26,81% tổng số, đạt 3.899 nghìn tỷ đồng, tăng 23,83% so với năm trước; vốn ngoài Nhà nước chiếm 9.141 nghìn tỷ đồng, tương đương 62,85% tổng số, tăng 0,52%; vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài đạt 1,504 nghìn tỷ đồng, chiếm 10,34% tổng số, giảm 22,64%.

Năm 2020, có 5 dự án FDI được cấp phép mới với số vốn đăng ký là 88,82 triệu USD. So với năm 2019, đã giảm 7 dự án và giảm 23,8% vốn đăng ký.

Tổng số dự án nước ngoài đến năm 2020 là 69 dự án với số vốn đăng ký 86,34 triệu USD, hầu hết thuộc lĩnh vực công nghiệp chế biến, chế tạo.

#### **3) Nông – Lâm – Ngư nghiệp (Khu vực I)**

Sản lượng lương thực có hạt 898,8 nghìn tấn, giảm 1,49%. Trong đó, sản lượng lúa đạt 895 nghìn tấn, giảm 1,46%. Sản lượng lương thực có hạt bình quân đầu người đạt 879 kg/người, giảm 13 kg/người so với năm 2019.

Năm 2020, tổng sản lượng khai thác gỗ đạt 16,5 nghìn m<sup>3</sup> và củi đạt 376,4 nghìn tấn.

Sản lượng thủy sản đạt 153.303 tấn, giảm 2,58% so với năm trước. Trong đó, sản lượng nuôi trồng là 146.776 tấn, giảm 2,71%, và sản lượng khai thác là 6.527 tấn, tăng 0,45%.

#### **4) Công nghiệp - Xây dựng (Khu vực II)**

Chỉ số sản xuất toàn ngành công nghiệp năm 2020 thấp hơn năm trước 2,48%, trong đó cung cấp điện, gas, hơi nước và điều hòa không khí tăng 6,89%; cấp nước, xử lý nước thải, xử lý chất thải tăng 9,42%, khai thác mỏ và khai thác đá tự nhiên giảm 29,21%, và sản xuất chế tạo giảm 3,13%.

#### **5) Thương mại - Dịch vụ (Khu vực III)**

Tổng mức bán lẻ hàng hóa và dịch vụ xã hội năm 2020 là 56,837 nghìn tỷ đồng, tăng 5,22%

---

<sup>41</sup> Niên giám thống kê tỉnh Vĩnh Long, 2020

so với năm 2019, trong đó tổng mức bán lẻ hàng hóa tăng 9,74%, còn lưu trú, ăn uống giảm 10,91%, du lịch giảm 43,54%, và dịch vụ khác giảm 1,95%.

Tổng số lượt khách lưu trú qua đêm và khách du lịch đạt 1,17 triệu lượt, giảm 20,22% so với năm trước, trong đó có 1,13 triệu lượt khách qua đêm, giảm 16,79% và 45 nghìn lượt khách trong ngày, giảm 60,99%.

## 6) Lao động và việc làm

Năm 2020, lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên của tỉnh đạt 603.596 người, giảm 3,02% so với năm 2019, trong đó bao gồm 331.502 lao động nam chiếm 54,92%, 272.094 lao động nữ chiếm 45,08%; lao động thành thị là 121.795, chiếm 20,18%, lao động nông thôn là 481.801, chiếm 79,82%.

Lao động từ 15 tuổi trở lên làm việc trong các lĩnh vực kinh tế năm 2020 đạt 589.489 người, giảm 2,97% so với năm 2019; Tỷ lệ lao động từ 15 tuổi trở lên đã qua đào tạo năm 2020 đạt 15,8%, trong đó khu vực thành thị là 32,51%, khu vực nông thôn là 12,72%.

Tỷ lệ thất nghiệp của người trong độ tuổi lao động (trên 15 tuổi) là 2,67%, trong đó khu vực thành thị là 5,11%, khu vực nông thôn là 2,14%.

### 2.3.6. Tỉnh Đồng Tháp<sup>42</sup>

#### 1) Tăng trưởng Kinh tế

GDP giá so sánh (năm 2010) năm 2020 tăng 2,50% so với năm 2019, trong đó khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 2,47%, đóng góp 0,87% vào tăng trưởng chung. Khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 5,77% (công nghiệp tăng 4,92% và xây dựng tăng 9,98%), đóng góp 1,34%. Khu vực dịch vụ tăng 4,20%, đóng góp 0,29%.

GDP theo giá hiện hành năm 2020 đạt 86,5375 nghìn tỷ đồng và GDP bình quân đầu người 54,1 triệu đồng/năm, tương đương 2.338 USD (tăng 115 USD so với năm 2019). Về cơ cấu kinh tế năm 2020, nông, lâm nghiệp và thủy sản chiếm 36,16%, công nghiệp và xây dựng 19,62%, dịch vụ 44,22%.

#### 2) Đầu tư

Tổng mức đầu tư xã hội theo giá hiện hành năm 2020 là 18,779 nghìn tỷ đồng, tăng 6,39% so với năm 2019. Trong đó, vốn nhà nước chiếm 23,27%, đạt 4.3694 nghìn tỷ đồng, giảm 14,42% so với năm trước đó. Khu vực ngoài nhà nước chiếm 73,93% trong tổng mức, đạt 13,8831 nghìn tỷ đồng, tăng 12,71%; Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) chiếm 2,80% trong tổng vốn, đạt 566,7 tỷ đồng, tăng 130,42%.

#### 3) Nông - Lâm - Ngư nghiệp (Khu vực I)

Sản lượng lương thực có hạt đạt 3.418,7 nghìn tấn, tăng 0,75% so với năm 2019. Trong đó, sản lượng thóc 3.374,5 nghìn tấn, tăng 0,74%. Sản lượng lương thực có hạt bình quân đầu người đạt 2.137 kg/người, tăng 14 kg/người so với năm 2019.

Sản lượng một số cây ăn quả như sau: cam, quýt, bưởi 119,9 nghìn tấn, nhãn 53,5 nghìn tấn, xoài 129,6 nghìn tấn, dứa 4,8 nghìn tấn.

Diện tích rừng trồng mới năm 2020 đạt 110 ha, tăng 8,11% so với năm 2019. Trong đó, 78

<sup>42</sup> Niên giám thống kê tỉnh Đồng Tháp, 2020



ha chủ yếu là rừng sản xuất. Diện tích rừng trồng mới tập trung chủ yếu ở huyện Cao Lãnh (72 ha) Tổng sản lượng gỗ khai thác đạt 109,4 nghìn m<sup>3</sup>, sản lượng củi khai thác đạt 342,7 nghìn ster.

Diện tích nuôi trồng thủy sản năm 2020 là 6.457 ha, giảm 0,34% so với năm 2019. Sản lượng thủy sản đạt 565.837 tấn, giảm 3,15% so với năm trước, trong đó sản lượng nuôi trồng là 547.116 tấn, giảm 3,34% và sản lượng đánh bắt là 18.721 tấn, tăng 2,52%.

#### **4) Công nghiệp - Xây dựng (Khu vực II)**

Do tác động tiêu cực của đại dịch Covid-19, chỉ số Sản xuất Công nghiệp (IIP) năm 2020 thấp hơn so với năm trước. Chỉ số IIP năm 2020 tăng 3,55% (năm 2019 là 8,30%), trong đó công nghiệp chế biến, chế tạo tăng 3,43% (năm 2019 tăng 7,92%), ngành sản xuất, phân phối điện, khí đốt tăng 2,91% (năm 2019 là 11,88%), cung cấp nước, quản lý và xử lý chất thải tăng 11,78% (năm 2019 là 11,89%) và khai thác khoáng sản tăng 2,71% (năm 2019 là 27,56%).

Chỉ số tiêu thụ toàn ngành công nghiệp chế biến, chế tạo năm 2020 chỉ tăng 0,59% so với năm trước. Sản xuất lương thực, thực phẩm tăng 0,76%, dệt tăng 3,54%, sản xuất gỗ và sản phẩm từ gỗ, nứa tăng 20,10%, sản xuất đồ uống tăng 22,12%, may mặc tăng 27,12%, sản xuất sản phẩm thuốc lá giảm 4,83%, thuốc và hóa dược và dược liệu, giảm 16,99%.

Vào tháng 12/ 2020, chỉ số tồn kho của lĩnh vực sản xuất tăng 38,21% so với năm trước. Một số ngành có chỉ số tăng cao so với cùng kì như: sản xuất trang phục tăng 57,95%, da và các sản phẩm liên quan tăng 47,08%, hàng dệt may 42,33%; dược phẩm, hóa chất làm thuốc tăng 39,89%, thực phẩm tăng 38,36%, gỗ và các sản phẩm từ gỗ, nứa tăng 38,22%.

#### **5) Thương mại - Dịch vụ (Khu vực III)**

Thương mại, dịch vụ có mức tăng trưởng âm vào năm 2020. Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng năm 2020 đạt 94,1957 nghìn tỷ đồng, giảm 0,18% so với năm 2019. Trong đó, mức bán lẻ hàng hóa tăng 2,54%, doanh thu dịch vụ lưu trú và ăn uống giảm 8,03 du lịch giảm 68,51%, dịch vụ khác giảm 12,56%.

Tổng lượt khách lưu trú và khách du lịch theo tour năm 2020 là 1.174,7 nghìn lượt người, giảm 24,81% so với năm trước. Trong đó, khách lưu trú là 1.160,6 nghìn lượt người, giảm 21,59%, khách đi tour là 14,2 nghìn lượt người, giảm 82,74%.

Hoạt động giao thương còn gặp nhiều khó khăn do đại dịch COVID-19, đặc biệt là ngoại thương. Năm 2020, tổng kim ngạch xuất khẩu đạt 1.135,5 triệu USD, giảm 16,24% so với năm 2019. Tổng kim ngạch nhập khẩu đạt 291,8 triệu USD, giảm 25,04%. Xuất siêu hàng hóa năm 2020 là 843,6 triệu USD.

#### **6) Lao động và việc làm**

Năm 2020, lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên của tỉnh đạt 941.849 người, giảm 1,08% so với năm 2019, trong đó lao động nam là 517.736 người, chiếm 54,98%, lao động nữ là 424.113 người, chiếm 45,02%. Trong tổng số lực lượng lao động, khu vực thành thị là 168.590, chiếm 17,90%, lao động nông thôn là 773.259, chiếm 82,10%.

Lao động từ 15 tuổi trở lên làm việc trong các khu vực kinh tế năm 2020 đạt 924.122 người, giảm 1,08% so với năm 2019. Tỷ lệ lao động từ 15 tuổi trở lên đã qua đào tạo năm 2020 đạt 14,97%, trong đó 26,50% ở thành thị và 12,49% ở nông thôn. Tỷ lệ thất nghiệp ở người trong độ tuổi lao động là 2,79%, trong đó ở thành thị là 3,93% và ở nông thôn là 2,55%.

### 2.3.7. Tỉnh An Giang<sup>43</sup>

#### 1) Tăng trưởng Kinh tế

GDP của An Giang năm 2020 tăng 2,46% so với năm 2019. Trong đó khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 1,97%, đóng góp 0,74% vào mức tăng chung. Công nghiệp và xây dựng tăng 6,66%, đóng góp 0,98%, trong khi dịch vụ tăng 1,48%, đóng góp 0,65%.

#### 2) Đầu tư

Tổng mức đầu tư xã hội năm 2020 là 18.833,6 tỷ đồng, tăng 6,43% so với năm 2019 theo giá thực tế. Mức đầu tư đạt 21,22% GDP của tỉnh. Khu vực nhà nước đạt 7.3419 nghìn tỷ đồng (chiếm 38,98% vốn đầu tư thực hiện trên địa bàn), tăng 8,34%. Khu vực ngoài Nhà nước đạt 11.331,2 tỷ đồng (60,16% tổng số), tăng 6,34%. Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài là 160,4 tỷ đồng (chiếm 0,85% tổng vốn), giảm 61,08%.

#### 3) Nông - Lâm - Ngư nghiệp (Khu vực I)

Năm 2020 toàn tỉnh đã gieo trồng cây hàng năm đạt 687,8 nghìn ha, tăng 1% so với năm trước. Trong đó, sản xuất lúa 637,2 nghìn ha, tăng 1,76%. Tổng sản lượng lúa là 4 triệu tấn, tăng 2,4%. Diện tích cây lâu năm hiện có 19,3 nghìn ha, tăng 5,0% (trồng mới 2.951 ha). Trong số đó, diện tích xoài là 11,9 nghìn ha, chuối 872 ha, cam quýt 501 ha, dứa 1.269 ha. Sản lượng thu hoạch đạt khoảng 270 nghìn tấn, tăng 6,53% so với năm trước. Sản lượng xoài tăng 8,25% lên 178,1 nghìn tấn, chuối tăng 77% lên 11,5 nghìn tấn, cam tăng 17,61% lên 1,8 nghìn tấn và hạt điều tăng 72,5% lên 1,2 nghìn tấn.

Năm 2020, do đại dịch Covid-19, xuất khẩu cá tra gặp khó khăn và giá bán giảm sâu dưới giá thành dẫn đến sản lượng giảm so với năm trước. Diện tích gieo trồng (bao gồm cả diện tích sản xuất giống) là 3.310 ha, giảm 4,23% so với năm 2019, trong số đó tổng diện tích nuôi trồng thủy sản là 1.764 ha (53,3% tổng diện tích).

Sản lượng thủy sản năm 2020 là 511,1 nghìn tấn, giảm 5,33%. Sản lượng khai thác cá tra là 413,6 nghìn tấn, giảm 5,36%. Sản lượng các loài cá khác như cá lóc, rô phi, cá basa đạt khoảng 80 nghìn tấn (tăng 8,1 ngàn tấn).

#### 4) Công nghiệp - Xây dựng (Khu vực II)

Chỉ số IPI năm 2020 tăng 3,28% so với năm 2019, là mức tăng thấp nhất kể từ năm 2015. Các ngành có chỉ số sản xuất tăng cao nhất là sản xuất và phân phối điện (có thêm sản phẩm mới là điện mặt trời), tăng 19,17%; ngành công nghiệp chế biến, chế tạo có chỉ số thấp nhất là 0,61%; cấp nước, xử lý nước thải và rác thải phát triển ổn định, tăng 9,22%; còn khai khoáng tăng 9,94%.

#### 5) Thương mại - Dịch vụ (Khu vực III)

Năm 2020, tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng đạt 80,657 tỷ đồng, tăng 6,29% so với năm 2019. Mức bán lẻ hàng hóa đạt 57,379 nghìn tỷ đồng, tăng 11,59%. Dịch vụ lưu trú và ăn uống đạt 13.818 tỷ đồng, tăng 10,66%. Dịch vụ khác 9.428 tỷ đồng, tăng 5,41%.

Năm 2020, hoạt động xuất nhập khẩu bị ảnh hưởng tiêu cực bởi dịch bệnh Covid-19 và đứt gãy chuỗi cung ứng toàn cầu, nhưng lượng giao dịch xuất nhập khẩu vẫn duy trì mức tăng

<sup>43</sup> Niên giám thống kê tỉnh An Giang, 2020

trường ổn định. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa đạt 1.101,6 triệu USD, tăng 4,92% so với năm 2019. Trong đó, xuất khẩu hàng hóa đạt 930 triệu USD, tăng 4,49% so với năm 2019. Trong đó, xuất khẩu đạt 852 triệu USD (chiếm 91,61% tổng kim ngạch xuất khẩu), tăng 5,14%.

Mặt hàng gạo - mặt hàng có giá trị xuất khẩu lớn nhất năm 2020 - đạt 270,1 triệu USD, tăng 18,60% so với năm 2019. Xuất khẩu thủy sản đạt 281,9 triệu USD, tăng 1,42%. Rau quả đạt 16,7 triệu USD, tăng 4,38%. Hàng dệt may đạt 135,4 triệu USD, tăng 4,17%.

Nhập khẩu hàng hóa năm 2020 đạt 171,61 triệu USD, tăng 7,26% so với năm 2019. Hàng hóa nhập khẩu chủ yếu là tư liệu sản xuất đạt 145,61 triệu USD, tăng 5,37%. Hàng tiêu dùng 26,01 triệu USD, tăng 19,19%.

## 6) Lao động và việc làm

Năm 2020, lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên của tỉnh đạt 985.550 người, giảm 16.947 người so với năm 2019, gồm: 58,73% lao động nam và 41,27% lao động nữ, 30,86% lao động thành thị và 69,14% lao động nông thôn.

Số lao động từ 15 tuổi trở lên có việc làm năm 2020 là 962.445 người, giảm 9.714 người so với năm 2019. Khu vực kinh tế nhà nước có 59.989 người, chiếm 6,23% tổng số lao động toàn tỉnh, 895.082 lao động khu vực kinh tế ngoài nhà nước chiếm 93%, và 7.374 lao động thuộc khu vực dùng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài, chiếm 0,77%.

Năm 2020, tỷ lệ lao động từ 15 tuổi trở lên qua đào tạo làm việc trong các khu vực kinh tế là 13,86% (thấp hơn năm 2019 là 14,56%), trong đó khu vực thành thị là 19,09% và khu vực nông thôn là 11,53%.

Tỷ lệ thất nghiệp của người trong độ tuổi lao động năm 2020 là 2,53% (thấp hơn so với năm 2019 là 3,18%), trong đó khu vực thành thị là 2,59% và khu vực nông thôn là 2,50%. Tỷ lệ thiếu việc làm của người trong độ tuổi lao động năm 2020 là 2,72% (cao hơn mức 2% năm 2019), khu vực thành thị là 1,13% và khu vực nông thôn là 3,43%.

### 2.3.8. Tỉnh Kiên Giang<sup>44</sup>

#### 1) Tăng trưởng Kinh tế

Tổng sản phẩm trên địa bàn theo giá so sánh (năm 2010) năm 2020 là 68.956,9 tỷ đồng, đạt 96,10% kế hoạch năm, tăng 3,05% so với năm trước và thấp hơn các năm trước đây.

GDP năm 2020 (theo giá hiện hành) đạt 96.817,62 tỷ đồng, thu nhập bình quân đầu người đạt 56,00 triệu đồng, tương đương với 2.421 USD. Về cơ cấu nền kinh tế năm 2020, tiếp tục phát triển ổn định, bền vững theo định hướng, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản chiếm tỷ trọng 32,74% GDP; khu vực công nghiệp và xây dựng chiếm 20,65%; khu vực dịch vụ chiếm 42,67%; thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm chiếm 3,95% (Cơ cấu tương ứng năm 2019 là: 32,80%; 20,14%; 43,02%; 4,04%).

#### 2) Đầu tư

Tổng vốn đầu tư toàn xã hội năm 2020 đạt 46.319,65 nghìn tỷ đồng, đạt 96,50% kế hoạch, giảm 3,37% so với năm 2019. Vốn đầu tư phát triển do địa phương quản lý là 41,44 nghìn tỷ đồng, đạt 93,39% kế hoạch, giảm 1,35% so với năm 2019. Vốn đầu tư của bộ ngành

---

<sup>44</sup> Niên giám thống kê tỉnh Kiên An, 2020

quản lý đạt 4,879 nghìn tỷ đồng, đạt 134,61% kế hoạch, giảm 17,71% so với cùng kì. Trong tổng vốn đầu tư phát triển do tình quản lý, vốn ngân sách nhà nước là 6.573,2 tỷ đồng, đạt 107,6% kế hoạch, tăng 20,57% so với năm trước.

Về tình hình đầu tư và sản xuất trong các khu kinh tế của tỉnh đến năm 2020, tổng vốn đầu tư vào các khu công nghiệp đạt 809,56 tỷ đồng, tăng 6,96% so với năm 2019. Trong đó, đầu tư vào Khu công nghiệp Thạnh Lộc là 803,94 tỷ đồng, tăng 7,11% (chủ yếu từ nguồn vốn doanh nghiệp). Việc tăng vốn đầu tư chủ yếu là nhờ các dự án mới như dự án đầu tư xây dựng nhà máy may Thạnh Lộc là 178,3 tỷ đồng, dự án nhà máy sản xuất và gia công đế giày Toàn Lộc là 138 tỷ đồng, và dự án sản xuất lắp ráp thiết bị điện, nước và ống nhựa của PT Mekong là 117 tỷ đồng. Dự án Khu công nghiệp Thạnh Lộc có sản lượng và giá trị kinh doanh hàng năm là 5,16 nghìn tỷ đồng, chủ yếu là sản xuất bia, vật liệu xây dựng, giày da, chế biến thủy sản đông lạnh.

### 3) Nông - Lâm - Ngư nghiệp (Khu vực I)

Tình hình sản xuất nông, lâm nghiệp và thủy sản năm 2020, trong điều kiện gặp rất nhiều khó khăn đó là mùa khô năm nay xâm nhập mặn xuất hiện sớm và sâu hơn mùa khô năm trước và ở mức cao hơn trung bình nhiều năm. Tình hình chăn nuôi do ảnh hưởng dịch tả lợn châu Phi nên sản lượng thịt heo giảm mạnh. Thời tiết nắng nóng bất thường vào mùa khô, mưa, bão xảy ra liên tục và kéo dài nhiều ngày nên đã ảnh hưởng đến tình hình sản xuất và nuôi trồng thủy sản. Lĩnh vực thủy sản mặc dù còn gặp nhiều khó khăn nhưng vẫn duy trì phát triển ổn định.

Giá trị sản xuất lĩnh vực nông, lâm, thủy sản năm 2020 (theo giá so sánh 2010) ước tính đạt 63.477,218 tỷ đồng, đạt 101,54% kế hoạch, tăng 3,34% so cùng kỳ năm trước. Trong đó, nông nghiệp đạt 31.557,52 tỷ đồng, tăng 3,70%.

Giá trị sản xuất thủy sản (giá so sánh 2010): Năm 2020 ước đạt 31.646 tỷ đồng, đạt 99,73% so kế hoạch năm, tăng 3,05% so với cùng kỳ năm trước.

### 4) Công nghiệp - Xây dựng (Khu vực II)

**Chỉ số sản xuất công nghiệp (IIP):** Tính chung 12 tháng, chỉ số sản xuất công nghiệp toàn ngành tăng 4,29% so cùng kỳ năm trước, trong đó ngành cung cấp nước, hoạt động quản lý và xử lý rác thải tăng 6,12%; ngành khai khoáng tăng 7,17%; ngành sản xuất phân phối điện, khí đốt, nước đá tăng 1,93%; ngành chế biến, chế tạo tăng 4,35%.

**Giá trị sản xuất công nghiệp (theo giá so sánh 2010):** giá trị sản xuất công nghiệp toàn ngành cả năm ước tính 50.336,95 tỷ đồng, đạt 97,37% kế hoạch, tăng 5,61% so với năm 2019.

Một số sản phẩm công nghiệp chủ yếu cả năm có tăng so với năm trước như mặt hàng điện thương phẩm tăng 11,58%; nước máy tăng 6,74%, tôm đông lạnh tăng 9,86%; Gỗ MDF tăng 0,18%. Nhưng cũng còn nhiều sản phẩm giảm so với năm trước như: Bia các loại đạt 74,62% kế hoạch, giảm 26,05%; Bao bì PP đạt 97,55% kế hoạch, giảm 9,89%.

### 5) Thương mại - Dịch vụ (Khu vực III)

Năm 2020, tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng đạt 110,8 nghìn tỷ đồng, tăng 2,28% so với năm trước. Theo ngành, mức bán lẻ hàng hóa là 82,706 nghìn tỷ đồng, chiếm 74,64% tổng mức, tăng 4,86% so với năm trước. Dịch vụ lưu trú và ăn uống đạt 14.552 tỷ đồng, chiếm 13,14% trong tổng mức, giảm 8,52%, còn dịch vụ lữ hành và du

lịch chiếm 0,20% với 211 tỷ đồng, giảm 50,69%. Các dịch vụ khác chiếm 12,02%, đạt 13,321 nghìn tỷ đồng, tăng 1,67%. Năm 2020, thu từ lưu trú đạt 4,272 nghìn tỷ đồng, giảm 8,05% so với năm 2019.

Năm 2020, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa đạt 707,39 triệu USD, tăng 3,93% so với năm 2019. Mặt hàng xuất khẩu chủ lực của tỉnh là nông sản đạt 236,15 triệu USD tăng 19,85%, thủy sản đạt 242,87 triệu USD tăng 14,34%, giày da, tại 147,23 triệu USD, giảm 18,32%; điện sản xuất 8,58 triệu USD, giảm 12,76%; hàng hóa khác 72,58 triệu USD, giảm 10,53% so với năm 2019.

Kim ngạch nhập khẩu hàng hóa năm 2020 đạt 130 triệu USD, giảm 5,05% so với năm 2019. Một số mặt hàng nhập khẩu lớn nhất năm 2020 là máy móc, thiết bị và dụng cụ phụ tùng đạt 87,36 triệu USD, giảm 4,02%; nguyên liệu, vật liệu là 42,64 triệu USD, giảm 7,08% so với năm 2019.

## 6) Lao động và Việc làm

Năm 2020, lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên (số liệu sơ bộ) là 950.376 người, ít hơn 2.186 người so với năm 2019. Nam chiếm 567.527 hay 59,72%, nữ chiếm 382.849 hay 40,28%. Theo khu vực, khu vực thành thị có 262.060 lượt lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên, chiếm 27,57%, khu vực nông thôn có 688.316 người, chiếm 72,43%.

Tỷ lệ lao động từ 15 tuổi trở lên tham gia các hoạt động kinh tế năm 2020 là 14,90% (cao hơn mức 13,60% của năm 2019), khu vực thành thị là 23,80% và khu vực nông thôn là 11,60%.

Tỷ lệ thất nghiệp trong độ tuổi lao động ước tính là 4,22% (năm 2019 là 3,56%), trong đó khu vực thành thị là 3,92% (năm 2019 là 3,52%) và khu vực nông thôn là 4,83% (năm 2019 là 3,57%). Tỷ lệ thiếu việc làm là 2,58% (năm 2019 là 2,69%), trong đó khu vực thành thị là 2,02% (năm 2019 là 0,77%) và khu vực nông thôn là 3,21% (năm 2019 là 3,47%).

### 2.3.9. Thành phố Cần Thơ<sup>45</sup>

#### 1) Tăng trưởng Kinh tế

GRDP theo giá so sánh (năm 2010) năm 2021 giảm 2,79% so với cùng kì. Trong đó, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng trưởng 1,12%, đóng góp 0,13% vào mức tăng chung; khu vực công nghiệp và xây dựng giảm 10,70%, tức giảm 3,31% ở mức tăng trưởng chung, dịch vụ tăng 0,79%, đóng góp 0,40%. Tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn năm 2021 ước giảm 2,79% so với cùng kì và không đạt kế hoạch đề ra

#### 2) Đầu tư

Tổng vốn đầu tư từ nguồn ngân sách nhà nước do thành phố quản lý tháng 12 năm 2021 là 673,26 tỷ đồng. Trong đó vốn cân đối ngân sách thành phố thực hiện được là 114,89 tỷ đồng, vốn trung ương hỗ trợ đầu tư theo mục tiêu thực hiện được 84,46 tỷ đồng, vốn nước ngoài ODA thực hiện là 100,1 tỷ đồng, vốn khác là 34,42 tỷ đồng, vốn ngân sách cấp huyện là 255,96 tỷ đồng. Vốn đầu tư từ nguồn vốn ngân sách nhà nước do thành phố quản lý ước thực hiện năm 2021 đạt 4,210,41 tỷ đồng, bằng 67,31% kế hoạch năm của thành phố. Thành phố chuyển đổi một dự án từ nguồn vốn FDI (dự án trung tâm bảo dưỡng ô tô, đại lý ô tô và tòa nhà văn phòng cho thuê với vốn đăng ký 6 triệu USD)

---

<sup>45</sup> Website của thành phố Cần Thơ

sang sử dụng vốn trong nước, đồng thời đã phê duyệt 5 dự án FDI mới với vốn đăng ký khoảng 1.316,8 triệu USD. Lũy kế thành phố có 85 dự án FDI với vốn đầu tư đăng ký xấp xỉ 2.043 triệu USD và vốn thực hiện xấp xỉ 531,58 triệu USD, chỉ đạt khoảng 26% tổng vốn đầu tư đăng ký.

### 3) Nông - Lâm - Ngư nghiệp (Khu vực I)

Về sản xuất nông, lâm nghiệp và thủy sản năm 2021, nhờ thời tiết tương đối thuận lợi mà cây trồng, vật nuôi và nuôi trồng thủy sản đạt năng suất khá. Số cây lâm nghiệp trồng được là 867.000 cây, tăng 7.000 cây so với cùng kỳ năm 2020. Mức tăng chủ yếu là do trồng cây trong vườn. Nguyên nhân gia tăng có thể là tốc độ đô thị hóa ngày càng tăng. Lâm sản năm 2021 không tăng hoặc giảm nhiều so với năm trước. Gỗ xẻ giảm 0,10%, củi giảm 0,72%, tre, nứa giảm 3,13%, xây dựng tăng 0,23%, măng giảm 6,25%, dứa nước giảm 13,33%.

Diện tích nuôi trồng thủy sản khoảng 8.253 ha, tăng 322 ha so với năm 2020. Trong tổng diện tích nuôi thâm canh và bán thâm canh cá tra là 721 ha (giảm 2,04% so với năm 2020), các loài còn lại khoảng 7.495 ha (tăng 4,66%); diện tích tôm dự trữ là 9,6 ha (giảm 2 ha so với năm 2020) và diện tích thủy sản khác là 27,85 ha, hầu như không thay đổi so với năm 2020. Tổng sản lượng nuôi trồng thủy sản đạt 217.345 tấn, giảm 7.746 tấn, tương đương 3,44% so với năm 2020. Sản lượng thủy sản nội địa khoảng 6.627 tấn, tăng 276 tấn, tương đương 4,34% so với năm 2020. Sản lượng nuôi trồng khoảng 217.718 tấn, giảm 3,67% so với năm 2020. Trong số này, sản lượng từ cá nuôi nước ngọt đạt 209.463 tấn, giảm 3,77% so với năm 2020.

### 4) Công nghiệp - Xây dựng (Khu vực II)

IPI năm 2021 giảm 10,11% so với năm trước. Chỉ số sản xuất toàn ngành công nghiệp năm 2021 sụt giảm mạnh hơn so với năm trước. Trong đó, lĩnh vực chế biến, chế tạo giảm 9,98%, phân phối điện giảm 12,03% và cung cấp nước và xử lý rác thải và nước thải giảm 6,92%. Các sản phẩm công nghiệp chủ yếu vẫn giảm, với sản phẩm phi lê đông lạnh giảm 9,03%, xay xát gạo giảm 22,47%, bia lon giảm 19,4%, thuốc viên giảm 25,6%, xi măng giảm 33,33% và đinh, mũ, kim bấm và đinh vít giảm 40,8%. Tình hình hoạt động sản xuất công nghiệp của các doanh nghiệp có chuyển biến tích cực so với trước, tuy nhiên số lượng doanh nghiệp hoạt động sản xuất kinh doanh và số lao động làm việc trong các doanh nghiệp này vẫn ở mức thấp so với cùng kỳ năm trước.

### 5) Thương mại - Dịch vụ (Khu vực III)

Năm 2021, số doanh nghiệp đăng ký thành lập mới là 1.250 doanh nghiệp với tổng vốn là 16 nghìn tỷ đồng, đạt 78,12% kế hoạch về số doanh nghiệp và hơn 23,07% kế hoạch về vốn, giảm 16,56% về số doanh nghiệp và tăng 30% về vốn so với năm 2020.

### 6) Lao động và việc làm

Tháng 12/2021, chỉ số việc làm của người lao động làm việc trong các cơ sở công nghiệp tăng 1,67% so với tháng trước, trong đó doanh nghiệp nhà nước tăng 0,33%, doanh nghiệp ngoài quốc doanh giảm 0,29% và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài tăng 15,96%. Lực lượng lao động làm việc trong các doanh nghiệp ít thay đổi so với tháng trước, nhưng vẫn giảm so với năm trước do COVID-19. Tỷ lệ lao động có việc làm giảm so với cùng kỳ.

### 2.3.10. Tỉnh Hậu Giang<sup>46</sup>

#### 1) Tăng trưởng Kinh tế

Năm 2020, GDP tăng 4,53% so với năm 2019, trong đó khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 3,09%, đóng góp 0,85% vào tăng trưởng chung; khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 14,62%, đóng góp 3,40%; khu vực dịch vụ tăng 1,41% với mức đóng góp 0,55%.

Năm 2020, GDP theo giá thực tế đạt 38.362.167 triệu đồng, GDP bình quân đầu người là 52,78 triệu đồng, tương đương với 2.275 USD, tăng 177 USD so với năm 2019. Về cơ cấu kinh tế năm 2020, nông, lâm, thủy sản chiếm 26,53%, công nghiệp và xây dựng 24,58%, dịch vụ 39,13%, thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm 9,76% (cơ cấu tương ứng năm 2019 là 25,86%, 22,97%, 40,95% và 10,21%).

#### 2) Đầu tư

Tổng vốn đầu tư theo giá hiện hành là 21.369.240 triệu đồng, tăng 10,72% so với năm 2019. Trong đó, vốn nhà nước đạt 5.188.515 triệu đồng, giảm 1,19% so với năm trước, vốn khu vực ngoài nhà nước đạt 15.030.233 triệu đồng, tăng 20,36% và vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài là 1.150.492 triệu đồng, giảm 26,35%.

#### 3) Nông - Lâm - Ngư nghiệp (Khu vực I)

Sản lượng lương thực có hạt đạt 1.312.712 tấn, tăng 34.823 tấn so với năm 2019, trong đó sản lượng lúa 1.294.044 tấn, tăng 35.120 tấn.

Về sản lượng một số cây hàng năm như sản lượng mía là đạt 590.450 tấn, giảm 299.967 tấn, trong khi sản lượng rau đậu là 249.178 tấn, tăng 8.426 tấn. Sản lượng cây lâu năm và cây ăn trái, cò đạt 9.855 tấn, tăng 78 tấn, cam là 104.751 tấn, tăng 6.377 tấn, xoài là 12.673 tấn, tăng 470 tấn.

Diện tích rừng trồng mới là 420,62 ha, rừng sản xuất và sản lượng gỗ tăng 14,192 m<sup>3</sup>, tương đương 2,11%.

Sản lượng nuôi trồng thủy sản đạt 76.260 tấn, tăng 4,94% so với năm trước. Tổng sản lượng thủy sản nuôi trồng đạt 73.594 tấn, tăng 5,23% so với năm trước, trong đó sản lượng cá đạt 73.921 tấn, tăng 4,68%. Sản lượng tôm đạt 42 tấn, tăng 0,84%. Sản lượng thủy sản, chủ yếu là cá nước ngọt, đạt 2.666 tấn, giảm 2,31% so với năm trước.

#### 4) Công nghiệp - Xây dựng (Khu vực II)

Năm 2020, IPI tăng 7,80% so với năm 2019, bao gồm chế biến và chế tạo tăng 7,77%, sản xuất và phân phối điện tăng 8,55% và cấp nước, xử lý chất thải, nước thải tăng 12,41%. Năm 2020, nhiều sản phẩm công nghiệp tăng so với năm trước. Cá phi lê tươi, ướp lạnh và thịt cá khác đạt 11.267 tấn, tăng 3,30%. Dừa đóng hộp đạt 15.266 tấn, tăng 9,03%, gạo (xay hoặc chưa xay) 761.220 tấn, tăng 17,04% và thức ăn chăn nuôi 220.500 tấn, tăng 7,43%.

#### 5) Thương mại - Dịch vụ (Khu vực III)

Năm 2020, tổng giá trị bán lẻ hàng hóa và doanh nghiệp dịch vụ tiêu dùng là 39.527,15 nghìn tỷ đồng, tăng 0,14% so với năm trước. Trong tổng mức này, ngành hàng bán lẻ đạt

---

<sup>46</sup> Niên giám thống kê tỉnh Hậu Giang, 2020

30,188 nghìn tỷ đồng, chiếm 76,22% tổng mức, tăng 2,37% so với năm 2019. Dịch vụ lưu trú và ăn uống đạt 5,943 nghìn tỷ đồng, chiếm 15,04% tổng mức và giảm theo 5,71%. Dịch vụ và du lịch đạt 3.4501 nghìn tỷ đồng, chiếm 8,74% tổng mức, giảm 7,53% so với năm trước. Doanh thu từ dịch vụ lưu trú đạt 110,04 tỷ đồng, giảm 11,39% so với năm trước. Số lượt khách do các cơ sở lưu trú phục vụ đạt 506,65 nghìn lượt người.

## 6) Lao động và việc làm

Năm 2020, lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên là 402.327 người, giảm 17.973 người so với năm 2019, trong đó lao động nam là 58,05% và lao động nữ là 41,95%. Lực lượng lao động thành thị chiếm 23,83%, còn lao động nông thôn chiếm 76,17% tổng số lao động, trong khi lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên giảm 15,8% so với năm 2019. Lực lượng lao động nông thôn năm 2020 giảm 20.000 người.

391.394 lao động từ 15 tuổi trở lên có tham gia vào các hoạt động kinh tế vào năm 2020, giảm 16.806 lao động so với năm 2019, trong đó 90.302 lao động ở thành thị và 301.092 lao động ở nông thôn.

Tỷ lệ thất nghiệp của người trong độ tuổi lao động năm 2020 là 3,05%, trong đó khu vực thành thị là 6,57%, khu vực nông thôn là 1,93%.

### 2.3.11. Tỉnh Sóc Trăng<sup>47</sup>

#### 1) Tăng trưởng Kinh tế

GDP theo giá so sánh năm 2010 ước đạt 35.035 tỷ đồng, tăng 1,71% so với năm 2019. Trong đó, nông lâm nghiệp và thủy sản đạt 15,942 nghìn tỷ đồng, giảm 0,29%; công nghiệp và xây dựng đạt 5,823 nghìn tỷ đồng, tăng 12,60%; dịch vụ là 12,85 nghìn tỷ đồng, giảm 0,41%.

#### 2) Đầu tư

Trong sáu tháng đầu năm 2020, do ảnh hưởng của đại dịch Covid 19, việc thực hiện vốn đầu tư từ các nguồn vốn do địa phương quản lý còn chậm, thực hiện vốn đầu tư toàn xã hội tương đối thấp. Trong 6 tháng cuối năm 2020, tình hình dịch bệnh trên cả nước được kiểm soát, tiến độ thi công các dự án, công trình được đẩy nhanh, đồng thời, một số dự án có tổng giá trị đầu tư lớn (đặc biệt là các dự án điện gió) được khởi công. Thực hiện vốn đầu tư phát triển trên địa bàn đạt 14,9604 nghìn tỷ đồng theo giá hiện hành, tăng 11,58% so với năm trước (trong đó vốn nhà nước là 4.591,65 tỷ đồng, tăng 11,93%; vốn ngoài nhà nước 10.134,1 tỷ đồng, tăng 11,72% và vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài là 136,9 tỷ đồng, tăng 18,93% so với năm trước).

#### 3) Nông - Lâm - Ngư nghiệp (Khu vực I)

Năm 2020, diện tích lúa đạt 353.687 ha. Sản lượng lúa đạt 2.079.945 tấn, vượt 1,66% so với kế hoạch nhưng giảm 4,24% so với năm trước.

Diện tích trồng cây hàng năm là 49.958 ha, chiếm 12,38% tổng diện tích gieo trồng. Năm 2020, sản xuất cây hàng năm chịu tác động tiêu cực từ thời tiết và thiên tai. Những tháng đầu năm là thời kỳ nắng nóng kéo dài và nước biển xâm nhập sâu, trong khi đó những tháng cuối năm lại chịu tác động từ những trận mưa lớn và triều cường. Cây ăn quả đạt

<sup>47</sup> Niên giám thống kê tỉnh Sóc Trăng, 2020



27.781 ha, trong đó cây lấy dầu 7.276 ha, chủ yếu là cọ, tổng diện tích 1.383 ha, tăng 23,47% so với năm trước.

Hoạt động lâm nghiệp tập trung chủ yếu vào việc trồng lại rừng đã khai thác, trồng mới và chăm sóc diện tích rừng đã trồng. Năm 2020, diện tích rừng trồng mới là 835 ha, giảm 11,16% so với năm trước. Sản lượng khai thác gỗ 98.567 m<sup>3</sup>, tăng 3,48% so với năm trước. Sản lượng củi là 105.762 tấn, tăng 1,50% so với năm trước.

Tổng sản lượng thủy sản năm 2020 là 325.295 tấn, tăng 3,69% so với năm trước, trong đó sản lượng cá đạt 149.686 tấn, chiếm 46,02% tổng sản lượng, tăng 12,55% so với năm trước. Sản lượng tôm đạt 162.090 tấn, chiếm 49,83% tổng số, giảm 3,71% so với năm trước, tương đương 6.238 tấn, trong khi sản lượng thủy sản khác là 13.519 tấn, chiếm 4,16% tổng số, tăng 9,15% so với năm trước, tương đương 1.333 tấn.

Sản lượng khai thác thủy sản đạt 66.987 tấn, chiếm 20,59% tổng sản lượng, tương đương 2.805 tấn, tăng 4,37% so với năm trước. Sản lượng thủy sản nuôi trồng đạt 258.308 tấn, chiếm 79,41% tổng sản lượng, tương đương 8.784 tấn, tăng 3,52% so với năm trước. Năm 2020, diện tích nuôi trồng thủy sản là 76.270 ha, giảm 3,42% so với năm trước. Theo loại hình thủy sản, diện tích nuôi tôm là 51.738 ha, giảm 10,16%, diện tích nuôi cá là 22.872 ha, tăng 13,64% so với năm trước và nuôi trồng thủy sản khác là 1.160 ha, tăng 32,27%.

#### **4) Công nghiệp - Xây dựng (Khu vực II)**

Năm 2020, sản xuất công nghiệp của tỉnh không bị ảnh hưởng mạnh bởi đại dịch COVID-19 như ngành dịch vụ do tỷ trọng của ngành chế biến thủy sản tương đối lớn. Sản xuất công nghiệp vẫn duy trì tốc độ tăng trưởng thuận lợi. Trong đó, công nghiệp chế biến lương thực, thực phẩm (chủ yếu là chế biến thủy hải sản xuất khẩu) chiếm 84% tổng giá trị và đóng góp quan trọng vào tăng trưởng chung của ngành công nghiệp tỉnh.

Năm 2020, chỉ số sản xuất toàn ngành công nghiệp tăng 17,48% (trong đó chế biến, chế tạo tăng 18,14%; chế biến thực phẩm tăng 24,12%; chế biến, bảo quản các sản phẩm như thủy sản tăng 24,79%; sản xuất và phân phối điện, khí đốt, nước nóng, hơi nước và điều hòa không khí tăng 6,22%, cấp nước, xử lý rác thải và nước thải tăng 2,58%). Một số ngành giảm mạnh, trong đó có ngành đồ uống giảm 14,61% do tác động kép từ dịch COVID-19 và sự sụt giảm tiêu thụ đồ uống có cồn, hàng may mặc giảm 29,26% (chủ yếu của các công ty FDI)

#### **5) Thương mại - Dịch vụ (Khu vực III)**

Năm 2020, tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng là 48.0059 nghìn tỷ đồng, giảm 9,16% so với năm 2019 (trong đó mức bán lẻ hàng hóa giảm 3,07% và dịch vụ lưu trú, ăn uống giảm 16,01%). Các dịch vụ khác giảm 26,18%.

Tổng mức bán lẻ hàng hóa năm 2020 là 33,0832 nghìn tỷ đồng, giảm 3,07% so với năm 2019. Trong 09 nhóm ngành chủ yếu có 08 nhóm giảm trên 10% riêng nhóm thực phẩm tăng 7,33%. Tuy các nhóm hàng hóa trên có tỷ lệ giảm khá cao nhưng do tỷ trọng nhóm hàng lương thực, thực phẩm trong nhóm hàng hóa tăng nên tổng mức chung chỉ giảm nhẹ .

Doanh thu dịch vụ lưu trú và lữ hành năm 2020 là 7.673,5 tỷ đồng, giảm 16,01% so với năm 2019. Doanh thu dịch vụ khác là 6.500,3 tỷ đồng, giảm 26,18% so với năm trước. Dịch vụ lưu trú, ăn uống cũng như các hoạt động dịch vụ, đặc biệt là dịch vụ giải trí và dịch vụ giáo dục và đào tạo tuy có tăng trở lại trong quý 4 năm 2020, nhưng bị ảnh hưởng nặng nề bởi đại dịch Covid-19 và nhìn chung cả năm 2020 vẫn sụt giảm mạnh .

Giá trị xuất khẩu hàng hóa thực tế năm 2020 là 1,115 tỷ USD, tăng 23,89% so với kế hoạch năm 2020 và tăng 28,73% so với năm trước. Nhập khẩu hàng hóa thực tế năm 2020 là 192 triệu USD, tăng 28% so với kế hoạch năm 2020 và 78,66% so với năm trước.

## 6) Lao động và việc làm

Tỉnh tạo được 27.614 việc làm (106,07% kế hoạch), giảm 13,43% so với năm trước. Tư vấn tìm việc làm trong và ngoài nước cho người lao động, giới thiệu và cung ứng người lao động đi làm việc trong và ngoài tỉnh, hướng dẫn người lao động có nhu cầu đăng ký đi làm việc có thời hạn ở nước ngoài, giới thiệu cung ứng người lao động thị trường lao động ngoài nước, tổ chức hội chợ việc làm và tiếp nhận, xử lý hồ sơ đăng ký tham gia bảo hiểm thất nghiệp theo quy định.

### 2.3.12. Tỉnh Bạc Liêu<sup>48</sup>

#### 1) Tăng trưởng Kinh tế

GDP năm 2020 tăng 4,08% so với năm 2019. Trong đó, nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 3,52%, công nghiệp và xây dựng tăng 7,71%, dịch vụ tăng 2,79%, và thuế sản phẩm trừ trợ trợ cấp sản phẩm tăng 4,21%.

GDP bình quân đầu người đạt 54,37 triệu đồng. Cơ cấu kinh tế đến năm 2020 tiếp tục chuyển dịch theo hướng công nghiệp hóa, trong đó nông, lâm nghiệp và thủy sản chiếm 42,57%, công nghiệp và xây dựng chiếm 19,20%, dịch vụ chiếm 33,15%, thuế sản phẩm trừ trợ trợ cấp sản phẩm chiếm 5,08%.

#### 2) Đầu tư

Tổng vốn đầu tư thực hiện trên địa bàn tỉnh Bạc Liêu năm 2020 là 27,5423 nghìn tỷ đồng theo giá hiện hành, tăng 17,83% so với năm 2019. Khu vực nhà nước đạt 3.768 nghìn tỷ đồng (chiếm 13,68% tổng vốn đầu tư thực hiện của tỉnh), tăng 10,74 % so với năm trước; khu vực ngoài nhà nước 23,6141 nghìn tỷ đồng (tỷ trọng 85,74%), tăng 18,71%; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài tăng lên 159,7 tỷ đồng (0,58%), tăng 101,38% so với năm trước. Về nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), năm 2020, tỉnh khởi động 1 dự án mới với tổng vốn đầu tư đăng ký là 4 tỷ USD.

#### 3) Nông - Lâm - Ngư nghiệp (Khu vực I)

Sản lượng lương thực có hạt năm 2020 đạt 1.172,18 nghìn tấn, tăng 2,05% so với năm trước. Trong đó, sản lượng lúa đạt 1.171,13 nghìn tấn, tăng 2,05%.

Rừng trồng mới đạt 1,57 ha. Sản lượng khai thác gỗ đạt 4.320 m<sup>3</sup>, tăng 2,49% so với năm trước.

Sản lượng thủy sản khai thác đạt 380,75 nghìn tấn, tăng 5,74% so với năm 2019. Sản lượng nuôi trồng thu hoạch 257,68 nghìn tấn, tăng 6,54%. Sản lượng khai thác thủy sản đạt 123,07 nghìn tấn, tăng 4,11%. Trong năm, thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, tỉnh Bạc Liêu đã đầu tư xây dựng “Khu nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao ngành tôm” với mục tiêu “đưa Bạc Liêu trở thành trung tâm ngành tôm của cả nước.” Hiện dự án đã hoàn thành 90% hạ tầng kỹ thuật giai đoạn 1 và đã lựa chọn được 9 nhà đầu tư.

<sup>48</sup> Niên giám thống kê tỉnh Bạc Liêu, 2020

#### 4) Công nghiệp - Xây dựng (Khu vực II)

Chỉ số IPI năm 2020 tăng 4,11% so với năm 2019. Trong đó, chỉ số ngành khai khoáng (khai thác muối) tăng 11,17%, công nghiệp chế biến, chế tạo tăng 5,13% và cung cấp điện, khí đốt, hơi nước và điều hòa không khí là 92,85%, ngang với chỉ số năm trước đó. Ngoài ra, chỉ số cấp nước, xử lý rác thải và nước thải tăng 12,61% so với năm trước đó.

Sản lượng một số sản phẩm công nghiệp chủ lực của tỉnh tăng khá so với năm trước. Đơn cử, mặt hàng thủy sản đông lạnh xuất khẩu đạt 97.146 tấn, tăng 9,80%; muối i-ốt đạt 10.152 tấn, tăng 5,09%, điện thương phẩm đạt 1.101,4 triệu kwh, tăng 5,21%; nước máy đạt 19.288.900 m<sup>3</sup>, tăng 80,49%; bia các loại đạt 31,98 triệu lít, tăng 66,03% so với năm trước.

#### 5) Thương mại - Dịch vụ (Khu vực III)

Năm 2020, tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng đạt 63,8386 nghìn tỷ đồng, tăng 3,69% so với năm trước.

Doanh thu du lịch đạt 4,64 tỷ đồng, tăng 87,05% so với năm trước. Khách lưu trú đạt 620,81 nghìn lượt, tăng 87,51%, khách du lịch trong ngày đạt 2.400,15 nghìn lượt người, tăng 91,15%.

Lưu lượng hành khách vận chuyển năm 2020 đạt 128,22 triệu lượt, tăng 4,67% so với năm trước, lưu lượng hành khách luân chuyển đạt 3.062,29 triệu lượt khách-km, tăng 4,32%. Lưu lượng hàng hóa vận chuyển đạt 17,33 triệu tấn, tăng 5,44% so với năm trước và lưu lượng hàng hóa luân chuyển đạt 821,91 triệu tấn-km, tăng 4,75%.

#### 6) Lao động và Việc làm

Năm 2020, dân số lao động trên 15 tuổi của tỉnh đạt 525.275 người, tăng 915 người so với năm 2019. Cùng năm, dân số lao động trên 15 tuổi là 508.135 người, tăng 502 người so với năm 2019, trong đó khu vực nhà nước có 27.336 người, chiếm 5,38%, khu vực ngoài nhà nước có 21.477.647 lao động, chiếm tỷ trọng cao nhất 94%, khu vực có vốn đầu tư nước ngoài có 3.152 lao động, chiếm 0,62%.

Tỷ lệ thất nghiệp trong độ tuổi lao động năm 2020 là 3,26%, trong đó nam là 3,09% và nữ là 3,44%, thành thị là 2,84% và nông thôn là 3,34%. Tỷ lệ thiếu việc làm của dân số trong độ tuổi lao động là 0,6%, nam là 0,58% và nữ là 0,62%, thành thị là 0,55% và nông thôn là 0,62%.

### 2.3.13. Tỉnh Cà Mau<sup>49</sup>

#### 1) Tăng trưởng Kinh tế

GDP theo giá so sánh (năm 2010) năm 2020 đạt 41.318 tỷ đồng, tăng 1,1% so với năm 2019. Trong mức tăng 1,1% của toàn nền kinh tế địa phương, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 2,8%; khu vực công nghiệp, xây dựng giảm 2,1%; khu vực thương mại, dịch vụ tăng 3%%; thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm tăng 4,6%.

Cơ cấu GDP năm 2020 (theo giá hiện hành) khu vực ngư, nông, lâm nghiệp chiếm tỷ trọng 33% (năm 2019 chiếm 33,4%); khu vực công nghiệp, xây dựng chiếm 30,9% (năm 2019 chiếm 32,03%); khu vực thương mại, dịch vụ chiếm 31,6% (năm 2019 chiếm 30,7%); thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm chiếm 4,6% (năm 2019 chiếm 3,9%).

---

<sup>49</sup> Niên giám thống kê tỉnh Cà Mau, 2020

GDP bình quân đầu người đạt 52,7 triệu đồng, tăng 2 triệu đồng so với năm 2019. Tính theo USD, GDP bình quân đầu người năm 2020 đạt 2.262 USD, tăng 77 USD so với năm 2019.

## 2) Đầu tư

Tổng vốn tư phát triển kinh tế - xã hội đạt 16,851 nghìn tỷ đồng, bằng 98,5% kế hoạch, tăng 9,22% so với năm trước. Trong đó: vốn khu vực Nhà nước đạt 4.794,48 tỷ đồng, tăng 25,73% so với năm 2019; vốn khu vực ngoài Nhà nước đạt 12.033,05 tỷ đồng, tăng 5,09% so với năm 2019; vốn khu vực đầu tư trực tiếp của nước ngoài đạt 23,60 tỷ đồng, giảm 85,73% so với năm 2019.

## 3) Nông - Lâm - Ngư nghiệp (Khu vực I)

Sản lượng cây lương thực có hạt toàn tỉnh năm 2020 là 449,90 nghìn tấn, giảm 78,42 nghìn tấn, giảm 14,84% so với năm 2019; trong đó: lúa 446,88 nghìn tấn, giảm 78,54 nghìn tấn, giảm 14,95% so với năm 2019; ngô 3,02 nghìn tấn, tăng 0,12 nghìn tấn, tăng 4,18% so với năm 2019.

Sản lượng một số cây công nghiệp lâu năm năm 2020 là 34.700,94 tấn, tăng 1.026,24 tấn, tăng 3,05% so với năm 2019; trong đó: dừa là 34.687,19 tấn, tăng 1.025,97 tấn, tăng 3,05% so với năm 2019.

Về lâm nghiệp, diện tích rừng hiện có phân theo loại rừng là 96.113 ha, tăng 31 ha, tăng 0,03% so với năm 2019; bao gồm: rừng tự nhiên 11.911 ha, không đổi so với năm 2019; rừng trồng 84.202 ha, tăng 31 ha, tăng 0,04% so với năm 2019.

Sản lượng gỗ khai thác 231.778 m<sup>3</sup>, tăng 1.173 m<sup>3</sup>, tăng 0,51% so với năm 2019; sản lượng củi khai thác 208.601 ste, tăng 995 ste, tăng 0,48% so với năm 2019.

Năm 2020, diện tích nuôi trồng thủy sản trên địa bàn tỉnh Cà Mau là 299.444 ha, giảm 5.577 ha, giảm 1,83% so với năm 2019

Sản lượng thủy sản năm 2020 là 592.635 tấn, tăng 26.985 ha, tăng 4,77% so với năm 2019; chia ra: khai thác 237.535 tấn, tăng 9.535 tấn, tăng 4,18% so với năm 2019; nuôi trồng 355.100 tấn, tăng 17.450 tấn, tăng 5,17% so với năm 2019.

## 4) Công nghiệp - Xây dựng (Khu vực II)

Chỉ số sản xuất ngành công nghiệp năm 2020 tăng 4,25% so với năm 2019; trong đó: ngành khai khoáng giảm 13,15%; ngành chế biến, chế tạo tăng 15,62%; sản xuất và phân phối điện, khí đốt, hơi nước, nước nóng và điều hòa không khí giảm 12,51%; cung cấp nước, hoạt động quản lý và xử lý rác thải, nước thải tăng 10,44%.

Số cơ sở sản xuất công nghiệp năm 2020 là 6.202 cơ sở; trong đó: ngành khai khoáng 81 cơ sở; ngành chế biến, chế tạo 6.017 cơ sở; sản xuất và phân phối điện, khí đốt, hơi nước, nước nóng và điều hòa không khí 92 cơ sở; cung cấp nước, hoạt động quản lý và xử lý rác thải, nước thải 12 cơ sở.

## 5) Thương mại - Dịch vụ (Khu vực III)

Năm 2020, tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng là 65.599,63 tỷ đồng, tăng 5,17% so với năm trước; trong đó: ngành kinh doanh bán lẻ hàng hóa đạt 52.664,13 tỷ đồng, chiếm 80,28% trong tổng mức và tăng 7,51% so với năm 2019; ngành dịch vụ lưu

trú ăn uống đạt 6.450,84 tỷ đồng, chiếm 9,83% và giảm 8,16%; ngành du lịch lữ hành đạt 53,85 tỷ đồng, chiếm 0,08% và giảm 10,87%; ngành dịch vụ khác đạt 6.430,81 tỷ đồng, chiếm 9,80% và tăng 1,96%.

Năm 2020, số khách du lịch trong nước đến Cà Mau là 1.478,71 nghìn lượt người, giảm 628,60 nghìn lượt người, tương đương với 29,83% so với năm 2019; số khách du lịch nước ngoài 47,31 nghìn lượt người, giảm 5,68 nghìn lượt người, giảm 10,71% so với năm 2019; số ngày khách do các cơ sở lưu trú phục vụ là 1.336,82 nghìn ngày, giảm 493,32 nghìn ngày, giảm 26,96% so với năm 2019

## 6) Lao động và Việc làm

Năm 2020, lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên của cả tỉnh đạt 669.773 người, trong đó lao động nam 404.672 người, chiếm 60,42%; lao động nữ 265.101 người, chiếm 39,58%; lực lượng lao động ở khu vực thành thị 133.881 người, chiếm 19,99%; lực lượng lao động ở khu vực nông thôn 535.892 người, chiếm 80,01%.

Lao động từ 15 tuổi trở lên đang làm việc phân theo thành phần kinh tế năm 2020 đạt 656.368 người, trong đó: Khu vực Nhà nước 38.988 người, chiếm 5,94%; khu vực ngoài Nhà nước 616.592 người, chiếm 93,94%; khu vực đầu tư nước ngoài 788 người, chiếm 0,12%.

Năm 2020, tỷ lệ lao động từ 15 tuổi trở lên đang làm việc trong nền kinh tế đã qua đào tạo (từ 3 tháng trở lên) đạt 13,02%, trong đó lao động khu vực thành thị đạt 31,69%; khu vực nông thôn đạt 8,35%.

Tỷ lệ thất nghiệp của lực lượng lao động trong độ tuổi năm 2020 là 2,27%, trong đó: nam 1,62%, nữ 3,32%; khu vực thành thị là 4,88%, khu vực nông thôn 1,58%. Tỷ lệ thiếu việc làm của lực lượng lao động trong độ tuổi là 3,30%, trong đó khu vực thành thị là 1,17%; khu vực nông thôn 3,84%.

## 2.4. Điều kiện Tự nhiên

### 2.4.1. Đặc điểm Địa lý

#### 1) Đặc điểm địa hình vùng ĐBSCL

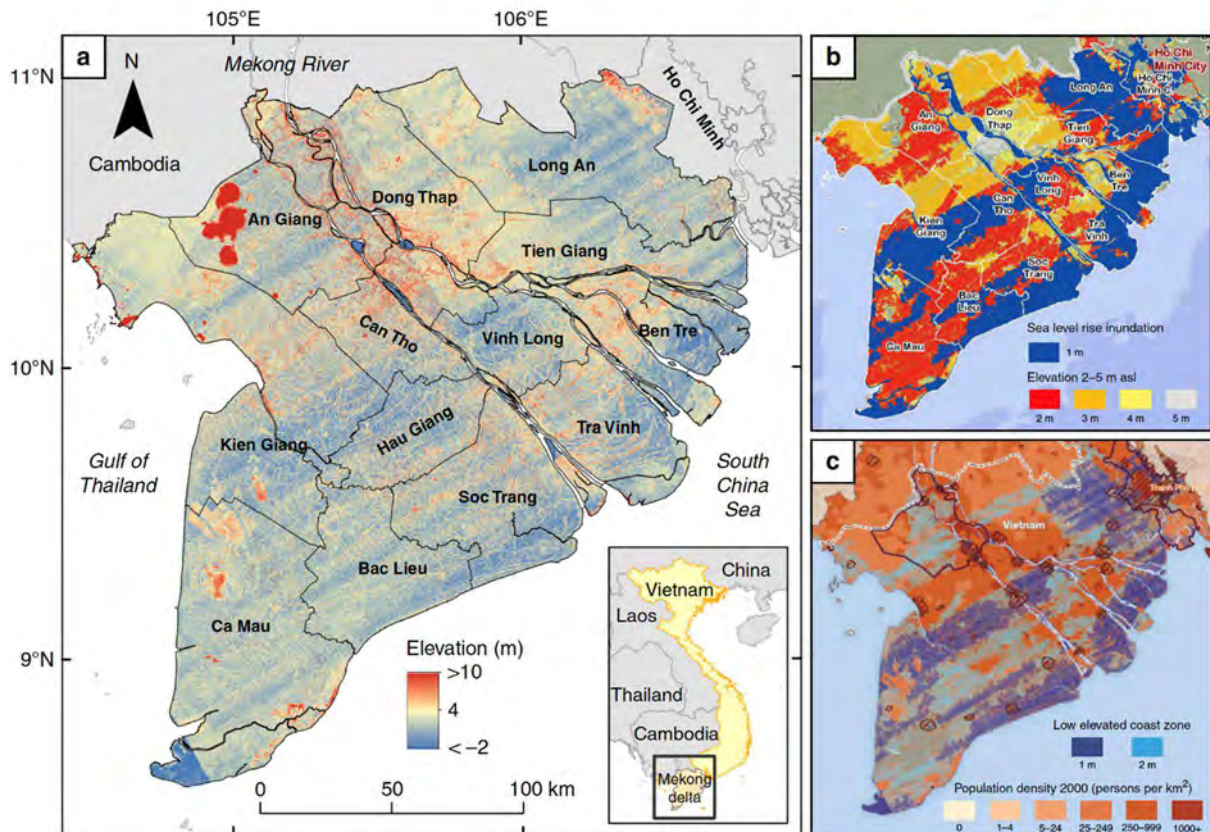
Phần thuộc Việt Nam của vùng châu thổ sông Mekong là khu vực ở cực nam của đất nước. Vùng đồng bằng này gần như tạo thành một tam giác có diện tích 3,9 triệu ha, trải dài từ Mỹ Tho ở phía Đông đến Châu Đốc và Hà Tiên ở phía Tây Bắc, xuống Cà Mau ở cực Nam của đất nước. Về phía thượng nguồn, đồng bằng này trải dài theo hướng của hai phân lưu là sông Hậu (Bassac) và sông Tiền (Mekong). Về quản lý hành chính, vùng đồng bằng này gồm 13 tỉnh, thành trong đó thành phố Cần Thơ đóng vai trò trung tâm của vùng. (Quy hoạch đồng bằng sông Cửu Long, 2013).

Đồng bằng sông Cửu Long là vùng đồng bằng tương đối trẻ, bằng phẳng và thấp, có độ cao trung bình từ 0,5 đến 1,2 m so với mực nước biển. Địa hình này tạo nên một trong những đặc điểm nổi bật nhất của khu vực là sự kết nối tuyệt vời thông qua hệ thống kênh rạch, và do đó một số học giả đã ví khu vực này như một đầm lầy, thể hiện ở đặc điểm bị ngập nước của khu vực này.

Tuy độ cao giữa các khu vực không chênh lệch nhiều nhưng cũng có điểm chung là cao hơn một chút so với vùng ven sông và ven biển do tính chất phù sa bồi từ sông và cát từ biển. Thấp nhất là khu vực phía Tây bán đảo Cà Mau. Khu vực phía Bắc, dọc theo biên giới với Campuchia tương đối cao hơn, nhưng do vùng ven biển tạo thành vành đai cao nên vào mùa mưa, khu vực phía Bắc này là vùng bị ngập. Vùng hạ lưu sông Cái Lớn - Cái Bé, U Minh Thượng, U Minh Hạ là vùng đất thấp nhất, cao trình từ 0,1 - 0,7m, luôn bị ngập khi triều cường và mưa lớn.

Khu vực ven biển có các cồn cát cao xen kẽ với các vùng ngập triều thấp, phổ biến nhất là ở các tỉnh Bến Tre, Trà Vinh, Sóc Trăng. Đồng Tháp Mười là vùng trũng thấp nên vào mùa lũ thường bị ngập úng. Một số khu vực thuộc tỉnh An Giang và Kiên Giang gần biên giới với Campuchia có nhiều núi, núi đá, địa hình cao.

Với ưu thế là vùng đất ngập nước cuối lưu vực sông lớn, vùng ĐBSCL có gần 20 đơn vị địa mạo: vùng ven biển, vùng ngập mặn, vùng bãi bồi, vùng đất ngập nước, vùng triều, vùng đồng bằng ngập lũ, vùng đầm lầy, v.v.



Ghi chú:

- Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) Digital Elevation Model (DEM) of the Mekong delta in Vietnam
- Các khu vực ngập lụt có độ cao 1-5 m so với mực nước biển. Bản đồ này đã được đưa vào một số tài liệu chính sách, cùng với một số tài liệu khác, Ngân hàng Phát triển Châu Á, tài liệu kỹ thuật của Ủy ban sông Mê Kông; Đánh giá rủi ro của Quỹ Động vật hoang dã Thế giới Mekong và Quy hoạch Đồng bằng sông Cửu Long của Hà Lan-Việt Nam, hiện là tài liệu hàng đầu cho các dự án lớn của Ngân hàng Thế giới ở đồng bằng
- Các khu vực bờ biển cao thấp với mật độ dân số, bản đồ này đã được đưa vào đánh giá rủi ro Mekong của Quỹ Động vật Hoang dã Thế giới.
- Low elevated coast zones with population density, this map was included in, amongst others, the risk assessment Mekong by the World Wildlife Fund.

Nguồn: "Đồng bằng sông Cửu Long thấp hơn nhiều so với giả định trước đây trong đánh giá tác động của mực nước biển dâng"  
 P. S. J. Minderhoud, L. Coumou, G. Erkens, H. Middelkoop & E. Stouthamer, Nature Communications

**Hình 2.4.1 Đặc điểm địa hình vùng Đồng bằng Sông Cửu Long**

## 2) Hệ thống sông ngòi

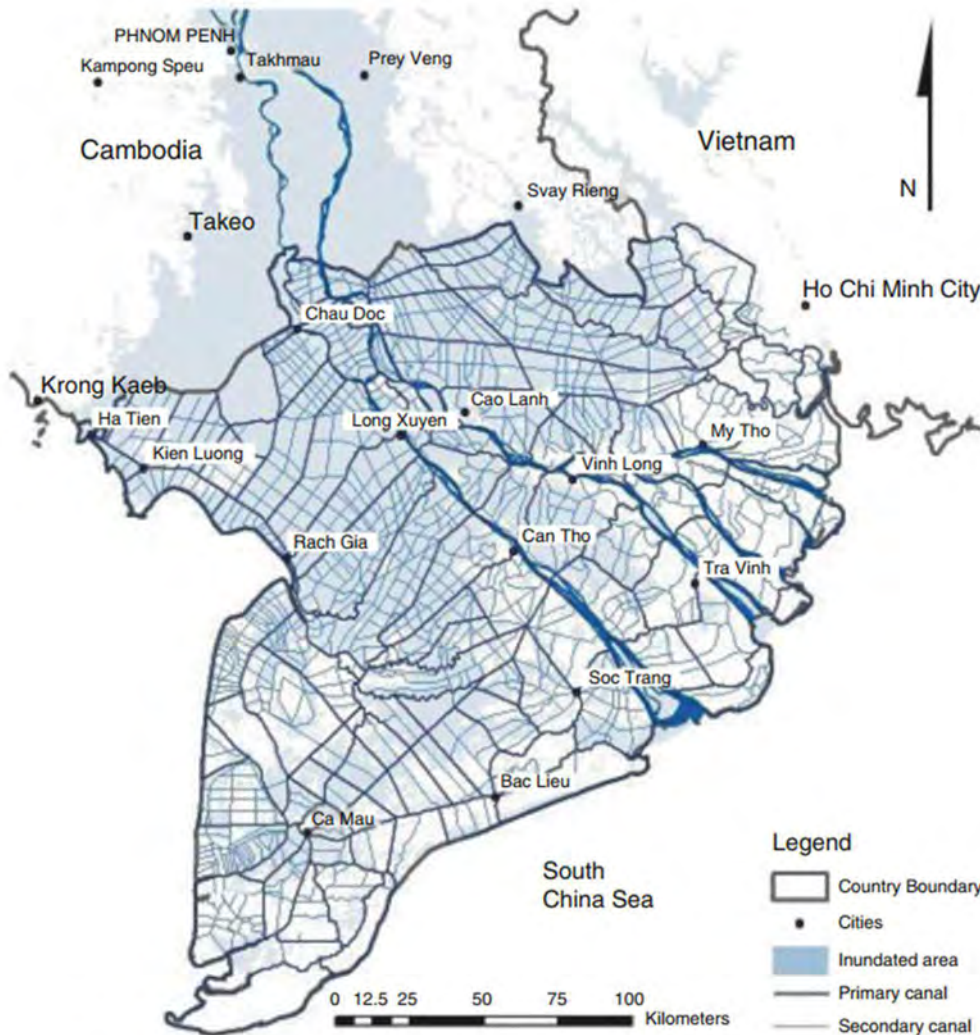
Chế độ thủy văn vùng Đồng bằng sông Cửu Long chịu tác động trực tiếp của dòng chảy thượng nguồn, thủy triều Biển Đông, một phần triều Vịnh Thái Lan và được chia thành 3 vùng chính: (i) Vùng chịu ảnh hưởng chủ yếu của dòng lũ thượng nguồn; (ii) Khu vực bị ảnh hưởng bởi lũ và thủy triều; và (iii) Vùng ảnh hưởng của thủy triều chính. Dòng chảy trên dòng chính sông Mê Kông được chia thành hai mùa rõ rệt. Vào mùa lũ, lưu lượng lớn nhất 38.000-40.000m<sup>3</sup>/s, gây ngập khoảng 1,2-1,9 triệu ha, độ sâu từ 0,5m-4,5m. Vào mùa kiệt, lưu lượng tối thiểu từ 2.000-2.400m<sup>3</sup>/s.

Sông Mekong chảy vào đồng bằng sông Cửu Long qua biên giới Campuchia theo hai phân lưu lớn là sông Tiền (hay sông Cửu Long) và sông Hậu (sông Bassac). Cả hai con sông này lại tách thành chín nhánh tạo nên địa mạo của châu thổ này trước khi đổ ra biển Đông.

Mạng lưới sông ngòi tại vùng Đồng bằng sông Cửu Long tương đối dày đặc và phức tạp, bao gồm các hệ thống sông tự nhiên cũng như kênh rạch nhân tạo. Dòng chảy theo mùa,

chế độ thủy văn của sông ngòi và mạng lưới kênh rạch chịu tác động mạnh mẽ của dòng chảy thượng nguồn, lượng mưa vùng nội địa và chế độ thủy triều của Biển Đông và của Biển Tây.

Tuy nhiên, lũ lụt nghiêm trọng vào mùa mưa và xâm nhập mặn vào mùa khô là những yếu tố thiên tai kìm hãm sự phát triển kinh tế của vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Các vấn đề khác như ô nhiễm nguồn nước, xói lở, bồi lấp sông cũng ảnh hưởng nghiêm trọng đến đời sống của người dân trong vùng. Gần đây, chế độ thủy văn của vùng Đồng bằng sông Cửu Long đã bị thay đổi nghiêm trọng do sự hình thành và khai thác của các đập thủy điện và sự thay đổi trong việc sử dụng đất của các quốc gia ở thượng nguồn.



Nguồn: Renaud, Fabrice G., and Claudia Kuenzer, eds. The Mekong Delta system: Interdisciplinary analyses of a river delta. Springer Science & Business Media, 2012.

**Hình 2.4.2 Hệ hống sông ngòi ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long (13 địa phương)**

### 2.4.2. Hiện trạng Sử dụng đất

Phát triển kinh tế là yếu tố quyết định tác động đến việc sử dụng đất và mặt nước. Ngược lại, định hướng sử dụng đất và mặt nước cũng sẽ ảnh hưởng đến định hướng phát triển kinh tế. Đồng bằng sông Cửu Long là vùng rất phù hợp với cách tiếp cận như vậy vì việc sử dụng đất và nước đã và đang rất sôi động trong thập kỷ qua.

Trong giai đoạn từ 1990 đến 2015, cùng với sự phát triển mạnh mẽ của nền kinh tế theo



hướng công nghiệp hóa và hiện đại hóa, thì sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế và lao động đã dẫn đến sự chuyển dịch cơ cấu sử dụng đất trong vùng. Diện tích đất nông nghiệp và phi nông nghiệp đều tăng, còn đất chưa sử dụng giảm trên tổng diện tích đất tự nhiên.

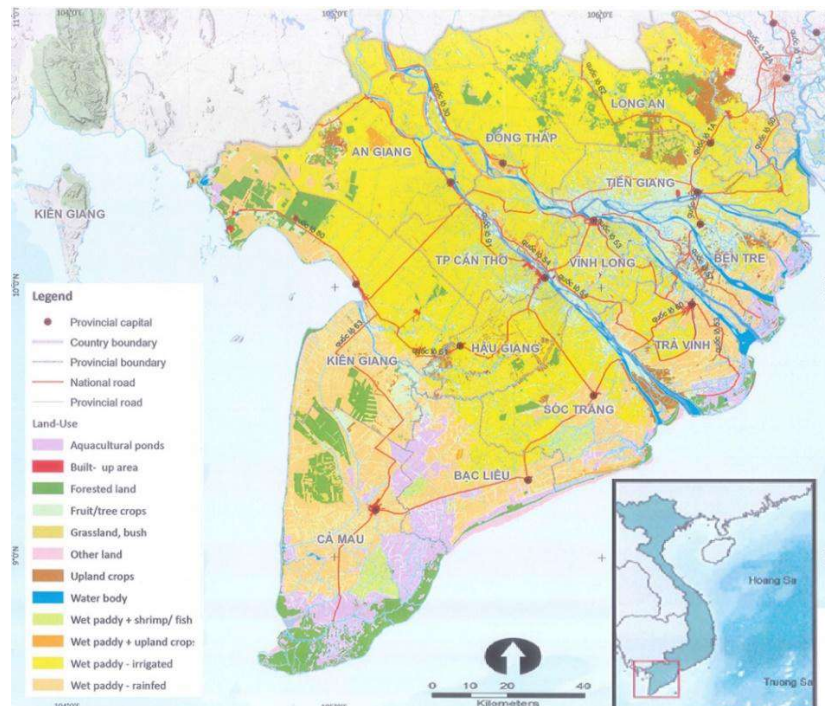
Tuy nhiên, việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất không theo quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất một cách tự phát theo cơ chế thị trường (chuyển đổi đất trồng lúa, đất rừng sang đất nuôi trồng thủy sản, ...) đã khiến diện tích đất lúa, đất rừng giảm, tăng xâm nhập mặn, sạt lở đất ... trong những năm gần đây. Tỷ trọng đất dành cho hạ tầng tuy có tăng nhưng vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế của vùng và hội nhập quốc tế; diện tích đất các khu công nghiệp mặc dù tăng mạnh nhưng tỷ lệ lấp đầy tại các khu công nghiệp vẫn còn thấp.

**Bảng 2.4.1 Hiện trạng sử dụng đất tại vùng Đồng bằng sông Cửu Long (13 địa phương)**

Đơn vị: 1000 ha

TT	Địa phương	Tổng diện tích	Đất sản xuất nông nghiệp	Đất lâm nghiệp	Đất chuyên dụng	Đất trồng trọt
1	Long An	449,5	317,3	29,1	39,4	26,9
2	Tiền Giang	251,1	179,3	3,0	14,3	10,0
3	Bến Tre	239,5	140,4	7,0	11,1	8,1
4	Trà Vinh	235,8	147,7	7,9	13,8	4,9
5	Vĩnh Long	152,6	119,6	-	10,2	6,1
6	Đồng Tháp	338,4	260,2	11,1	25,7	14,6
7	An Giang	353,7	282,6	11,6	24,3	13,5
8	Kiên Giang	634,9	463,0	71,1	29,8	13,8
9	Cần Thơ	143,9	112,2	-	119	8,3
10	Hậu Giang	162,2	135,8	4,3	11,3	4,5
11	Sóc Trăng	331,2	212,6	10,2	20,8	5,8
12	Bạc Liêu	266,9	101,8	3,6	12,0	5,1
13	Cà Mau	522,1	143,1	95,1	23,6	66
<b>Tổng</b>		<b>4081,6</b>	<b>2651,6</b>	<b>254,0</b>	<b>248,2</b>	<b>128,2</b>

Nguồn: Tổng cục Quản lý Đất đai, Bộ TNMT



Nguồn: Sử dụng đất 2002, Phân viện Quy hoạch Thiết kế Nông Nghiệp

**Hình 2.4.3 Hiện trạng sử dụng đất vùng ĐBSCL**

### 2.4.3. Thảm thực vật và Rừng

Thảm thực vật tự nhiên hoặc tương đối tự nhiên còn lại phản ánh các dạng điều kiện địa hình, thổ nhưỡng và thủy văn của vùng. Các quần thể nước ngọt bao gồm thảm thực vật rừng đầm lầy, đồng cỏ thân thảo và lau sậy, thảm thực vật ven sông và thảm thực vật thủy sinh. Các quần thể chịu mặn phần lớn là rừng ngập mặn.

Rừng đầm lầy chủ yếu bao gồm các rừng tràm hoàn toàn tự nhiên. Mặc dù có một số vùng rừng bán tự nhiên, nhưng phần lớn các khu rừng đầm lầy ngày nay là rừng trồng. Rừng tràm tái sinh phần lớn được tìm thấy trên đất phèn và tràm tích phù sa cũ, gồm những cây cao 2-6 m, cá biệt 10-12 m. Lợi ích của việc trồng tràm đã được công nhận rộng rãi và diện tích loại rừng này đã tăng lên trong những năm gần đây. Mặc dù đầm tràm có độ đa dạng thực vật thấp nhưng lại có ý nghĩa to lớn trong việc duy trì chức năng hệ sinh thái tự nhiên. Những đầm lầy này làm giảm lưu lượng nước vào mùa mưa và do đó giảm thiểu lũ lụt, tích trữ nước ngọt, giảm chua cho đất, thúc đẩy đa dạng sinh học của nhiều sinh vật thủy sinh, đồng thời là nguồn cung cấp nguồn gỗ bền vững cho xây dựng và sản xuất nhiên liệu.

Thảm thực vật thân thảo bao gồm các khu vực rộng lớn của vùng đất ngập nước theo mùa, chủ yếu là cỏ và lau sậy. Chúng được chia thành 4 nhóm chính, xét theo số lượng và thời gian ngập lụt trong mùa mưa. Đầu tiên là các vùng ngập nước ngọt sâu và kéo dài trên đất phèn, chủ yếu gồm các loài năng củ (*Eleocharis dulcis*), lúa tẻ (*Oryza rufipogon*), và *Phragmites australis*. Thứ hai là vùng ngập nước ngọt ở độ sâu vừa phải và trong thời gian ngắn hơn, chủ yếu là các loài năng củ (*E. dulcis*), năng kim (*Eleocharis ochrostachys*), cỏ mồm (*Ischaemum rugosum*) và cỏ bàng (*Lepironia articulata*). Thứ ba là đồng cỏ trên đất cát và đất phù sa cũ chỉ ngập nông và trong một thời gian ngắn, chủ yếu là các loài cỏ tình thảo trở đen (*Eragrostis atrovirens*), cỏ đuôi cáo (*Setaria viridis*), ký vĩ láng (*Mnesithea laevis*) và cỏ ống (*Panicum repens*). Cuối cùng là các vùng đất ngập nước lợ, chủ yếu là các loài *Paspalum vaginatum*, *Scirpus littoralis*, *Zoysia matrella*, *E. dulcis* và *Eleocharis spiralis*.

Đồng bằng Hà Tiên là vùng rộng lớn cuối cùng còn sót lại của đồng cỏ ngập nước theo mùa tương đối nguyên thủy ở Đồng bằng sông Cửu Long, đồng thời cũng như có một số lâm phần tràm (*Melaleuca*) và đầm lầy dừa nước (*Nypa fruticans*). Khu vực này không được đưa vào chương trình bảo tồn chính thức, hầu hết được dành phát triển khu dân cư. Loài mai dương (*M. pigra*) xâm lấn hung hãn đã trở nên phổ biến ở các vùng ngập nước tại vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Sự xâm lấn của mai dương đã trở thành vấn đề đặc biệt khó khăn tại các khu bảo tồn như Vườn Quốc gia Tràm Chim vì nó có nguy cơ làm giảm tính đa dạng sinh học. Rừng ngập mặn từng bao phủ khoảng 4000 km<sup>2</sup> ở Việt Nam, trong đó hơn một nửa là ở Đồng bằng sông Cửu Long. Do bị quân đội (chế độ cũ) phun chất diệt cỏ đồng thời rải bom napalm trong Chiến tranh Việt Nam (1962-1972) nên hơn 1000 km<sup>2</sup> diện tích rừng ngập mặn đã bị hủy hoại, và hiện nay đang dần phục hồi nhờ các chương trình tái trồng rừng tích cực, nhưng phần lớn diện tích chỉ là cây bụi hoặc là các cánh rừng được chừa không hình thành các tán cây khép kín như đã từng tồn tại. Tuy nhiên, việc mở rộng nuôi tôm nhanh chóng cũng đã làm giảm mạnh diện tích rừng ngập mặn. Tính đa dạng của rừng được ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long là tương đối cao. Trong số khoảng 50 loài được thực sự phân bố ở Nam và Đông Nam Á, bao gồm cả Indonesia, thì có tới 29 loài xuất hiện ở Việt Nam. Rừng được thường có xu hướng phân vùng rõ nét. Các loài tiên phong phân bố dọc theo bờ biển thường là *Avicenniaceae*. Tiếp theo là phân vùng có độ lộ thiên đảm tương đối, bị ngập trong nước biển, thì các loài *Rhizophora apiculata* và *Brugiera parviflora* (*Rhizophoraceae*) đã dần thay thế à phát triển để thay thế *Avicennia* sau khoảng

20 năm. Các vùng đất cao hơn chịu với đặc trưng là nước lợ có chủ yếu chủ yếu là *Avicenniaceae*, *Sonneratiaceae*, *N. fruticans* (*Arecaceae*) và *Phoenix paludosa* (*Arecaceae*).

Vùng rừng đước ngập mặn ở nơi có độ cao lớn hơn dần bị thay thế bằng rừng đầm lầy với các loài ưu thế không phải là loài cây ngập mặn cổ điển mà là *M. cajuputi* (*Myrtaceae*), *Acronychia laurifolia* (*Rutaceae*), *Canthium didynum* (*Rubiaceae*), *Alstonia spathulata* (*Apocynaceae*), và dương xỉ *Stenochlaena palustris* (*Blechnaceae*) và *Polybotrya appendiculata* (*Aspleniaceae*).<sup>50</sup>

**Bảng 2.4.2 Diện tích rừng ở vùng ĐBSCL**

Đơn vị: 1000 ha

Địa phương	Rừng tự nhiên	Rừng trồng	Tỷ lệ bao phủ rừng (%)	Tổng
Cần Thơ	-	-	-	-
Long An	0,8	21,8	3,4	22,6
Đồng Tháp	0	6,2	1,7	6,2
An Giang	1,1	12,7	3,7	13,8
Kiên Giang	58,0	18,4	12,0	76,4
Tiền Giang	0	2,6	1,0	2,6
Bến Tre	1,2	3,2	1,8	4,4
Vĩnh Long	-	-	-	-
Trà Vinh	2,9	6,3	4,0	9,2
Hậu Giang	0	3,6	1,6	3,6
Sóc Trăng	1,9	8,8	2,7	10,7
Bạc Liêu	2,0	2,8	1,8	4,8
Cà Mau	11,9	84,2	18,4	96,1
<b>Tổng</b>	<b>250,4</b>	<b>79,8</b>	<b>170,6</b>	<b>4,9</b>

Nguồn: Niên giám thống kê Việt Nam

#### 2.4.4. Các khu vực bảo tồn

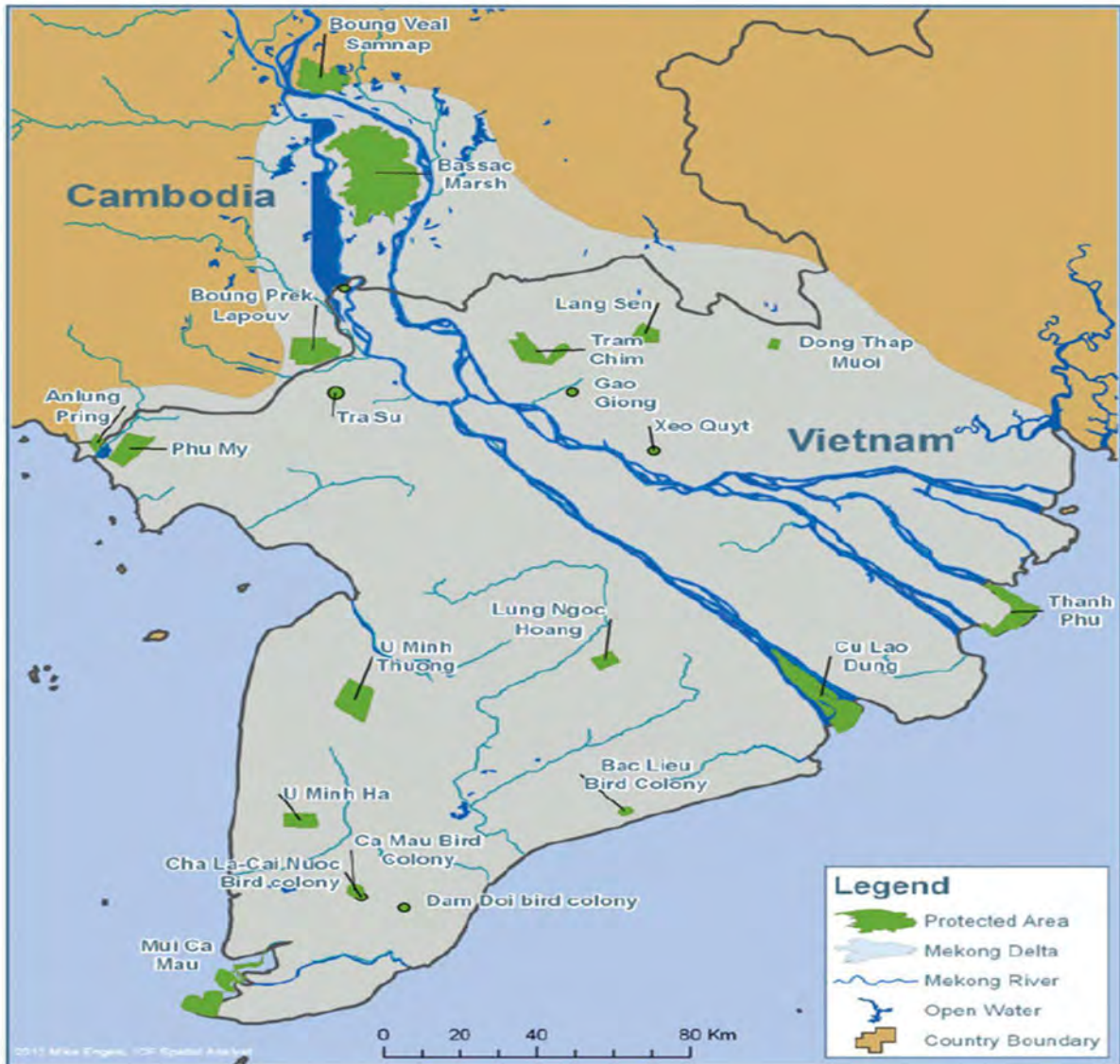
Đồng bằng sông Cửu Long là một trong những vùng châu thổ lớn nhất thế giới. Bắt đầu tại thành phố Phnom Penh (Campuchia), dòng chính Mekong chia đôi thành Mekong và Bassac. Bảng sau thể hiện các khu bảo tồn trên lãnh thổ Việt Nam

<sup>50</sup> Rundel, Philip W. "Thảm thực vật ở lưu vực sông Mekong." Mekong. Academic Press, 2009. 143-160.

**Bảng 2.4.3 Các vùng đất ngập nước được bảo vệ hiện có và các vùng chim quan trọng ở ĐBSCL**

STT	Địa danh	Loại hình đất ngập nước	Vị trí	Diện tích (Héc-ta)	Hiện trạng
1	Làng Sen	Rừng tràm và đầm lầy nước ngọt	Tỉnh Long An	5.030	Khu bảo tồn cấp tỉnh (Khu Ramsar)
2	Đồng Tháp Mười	Rừng tràm và đầm lầy nước ngọt	Tỉnh Long An	633	Khu bảo tồn cấp tỉnh
3	Tràm Chim	Rừng tràm và đầm lầy nước ngọt	Tỉnh Đồng Tháp	7.300	Vườn quốc gia (khu Ramsar)
4	Xẻo Quýt	Rừng tràm và đầm lầy nước ngọt	Tỉnh Đồng Tháp	50	Khu bảo tồn thiên nhiên và lịch sử cấp tỉnh
5	Trà Sư	Rừng tràm và đầm lầy nước ngọt	Tỉnh An Giang	850	Khu bảo tồn cấp tỉnh
6	Lung Ngọc Hoàng	Rừng tràm và đầm lầy nước ngọt	Tỉnh Hậu Giang	790	Khu bảo tồn cấp tỉnh
7	U Minh Thượng	Rừng đầm lầy than bùn	Tỉnh Kiên Giang	8.038	Công viên quốc gia
8	U Minh Hạ	Rừng đầm lầy than bùn	Tỉnh Cà Mau	7.926	Công viên quốc gia
9	Thanh Phú	Rừng ngập mặn	Tỉnh Bến Tre	2.584	Khu bảo tồn cấp tỉnh
10	Vườn chim Bạc Liêu	Rừng ngập mặn	Tỉnh Bạc Liêu	385	Khu bảo tồn cấp tỉnh
11	Vườn chim Đầm Dơi	Rừng ngập mặn	Tỉnh Cà Mau	130	Khu bảo tồn cấp tỉnh
12	Mũi Cà Mau	Rừng ngập mặn	Tỉnh Cà Mau	41.089	Công viên quốc gia
13	Phú Mỹ	Rừng tràm và đầm lầy nước ngọt	Tỉnh Kiên giang	1.106	Khu bảo tồn cấp tỉnh
14	Rừng phòng hộ Tri Tôn	Rừng tràm	Tỉnh An giang	1.900	Khu bảo tồn cấp tỉnh
15	Búng Bình Thiên	Hồ nước ngọt cạn	Tỉnh An Giang	500	Khu bảo tồn tỉnh
16	Đầm Đông Hồ	Đầm nước lợ	Tỉnh Kiên giang	1.597	Khu bảo tồn cấp tỉnh
17	Đầm Thị Tường	Đầm nước lợ	Tỉnh Cà Mau	700	
18	Cù Lao Dung	Rừng ngập mặn	Tỉnh Trà Vinh	25.333	Khu bảo tồn cấp tỉnh
19	Rừng phòng hộ Long Khánh	Rừng ngập mặn	Tỉnh Trà Vinh	828	Khu bảo tồn cấp tỉnh
20	Cửa sông Ba Lai	Cửa sông	Tỉnh Bến Tre	10.000	Khu bảo tồn cấp tỉnh
21	Cửa sông Hàm Luông	Cửa sông	Tỉnh Bến Tre	10.000	Khu bảo tồn cấp tỉnh

Nguồn: Chính phủ Việt Nam, và Vùng châu thổ xuyên biên giới sông Mekong (Campuchia và Việt Nam) 2014  
Lưu ý: Số liệu cập nhật năm 2020.



Nguồn: Châu thổ sông Mekong xuyên biên giới (Campuchia và Việt Nam), 2014

Lưu ý: Con số trên được lập vào năm 2014 và chưa bao gồm dữ liệu được cập nhật vào năm 2020. Do đó, vẫn còn một số bất cập giữa hình này và bảng.

**Hình 2.4.4** Vị trí một số khu bảo tồn vùng ngập nước ở ĐBSCL

### 2.4.5. Khu vực chịu lũ

Đồng bằng sông Cửu Long ở Việt Nam là vùng nhận toàn bộ nước của sông Mekong trước khi đổ ra biển Đông. Về khí hậu, vùng có hai mùa rõ rệt là mùa mưa (tháng 5 đến tháng 12) và mùa khô (tháng 1 đến tháng 4). Những tháng cuối của hai mùa này là thời điểm xảy ra những sự kiện khắc nghiệt như lũ lụt và hạn hán. Những đặc điểm khí tượng thủy văn này không chỉ ảnh hưởng lớn đến hoạt động canh tác nông nghiệp, nuôi trồng thủy sản mà còn cả sinh hoạt, tập quán của người dân trên toàn vùng.

Trong hơn hai thập kỷ qua, lưu vực sông Mekong nói chung và đồng bằng sông Cửu Long nói riêng, đã chứng kiến nhiều hiện tượng khí hậu cực đoan, phá vỡ các quy luật về khí tượng thủy văn đã được ghi nhận trước đây.

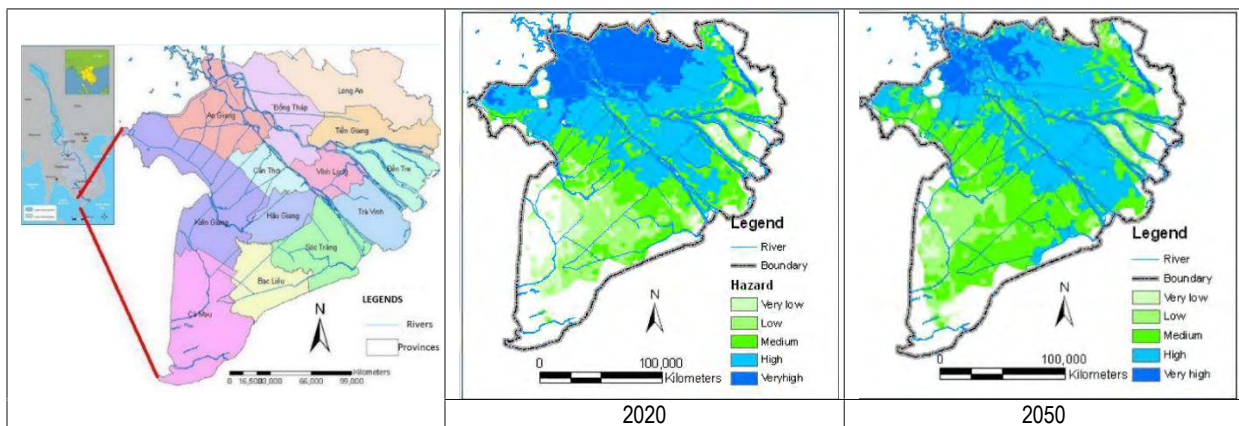
Trong giai đoạn 2000 đến 2006, Bộ NNPTNT đã triển khai hàng loạt dự án thủy lợi theo quy hoạch vùng Tứ giác Long Xuyên và Đồng Tháp Mười được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Năm 1998, nhiều công trình đê bao ngăn lũ đã được xây dựng theo chủ trương dồn sức

thực hiện 3 vụ lúa liên tiếp mỗi năm, đưa Việt Nam trở thành một trong những nước đi đầu về sản xuất và xuất khẩu gạo trên thị trường thế giới. Điều này đã làm thu hẹp không gian chứa lũ của hai vùng trũng, cụ thể là vùng Tứ giác Long Xuyên đã giảm khả năng hấp thụ lũ từ 9,2 tỷ m<sup>3</sup> năm 2000 xuống còn 4,5 tỷ m<sup>3</sup> vào năm 2011 (giảm 4,7 tỷ m<sup>3</sup>).

Nước lũ, do không gian hấp thụ giảm, tràn về hạ lưu nhiều hơn, một phần kết hợp với triều cường, nước biển dâng và sụt lún đã làm gia tăng mức độ ngập lụt tại các khu vực như Cần Thơ và Hậu Giang. Tại Vĩnh Long, điều này làm gia tăng xu hướng lũ ở vùng hạ du.

Theo đánh giá của Nghiên cứu “Tác động của phát triển đề điều ở Đồng bằng sông Cửu Long tới việc dịch chuyển nguy cơ lũ lụt về hạ lưu”, thì việc gia tăng ngập lụt đã gây thiệt hại cho thành phố Cần Thơ từ 3 đến 11 triệu USD trong trận lụt năm 2011. Với những năm lũ lớn như 2011, mực nước đỉnh tại Châu Đốc là 427 cm, thấp hơn 63 cm so với đỉnh lũ năm 2000 là 490 cm, nhưng mực nước lũ tại TP.Cần Thơ năm 2011 là 215 cm, cao hơn 36 cm so với đỉnh lũ kỷ lục là 179 cm vào năm 2000. Theo Bộ NN&PTNT, đợt lũ năm 2011 đã tăng diện tích ngập lũ ở ĐBSCL lên hơn 1/3 so với diện tích ngập lũ năm 2000.

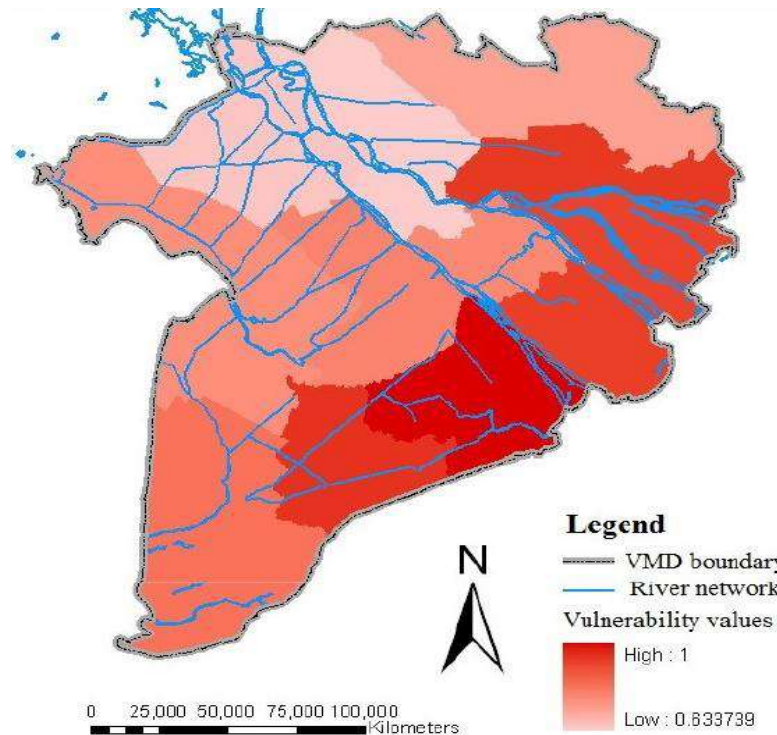
Trong khuôn khổ nghiên cứu của Trường Đại học Cần Thơ năm 2012, “Nguy cơ lũ lụt ở Đồng bằng sông Cửu Long Việt Nam (VMD): lập bản đồ và đánh giá mức độ không đảm bảo”, bản đồ lũ lụt vùng Đồng bằng sông Cửu Long đã được lập, căn cứ vào trận lũ lịch sử năm 2000 và Kịch bản lũ được tính toán đến năm 2050. Trong đó, hình thái lũ sẽ thay đổi do biến đổi khí hậu và nước biển dâng nên nguy cơ lũ lụt cũng thay đổi theo. Vì vậy, mục tiêu của nghiên cứu là: (1) Xác định các khu vực ưu tiên về thích ứng và giảm nhẹ tác động lũ lụt, (2) Cung cấp cái nhìn sâu sắc cho các chính quyền địa phương trong ĐBSCL về những thay đổi về tình hình lũ lụt trong tương lai. Bản đồ này được thể hiện dưới đây.



Nguồn: “Nguy cơ lũ lụt ở vùng ĐBSCL: lập bản đồ và đánh giá mức độ không đảm bảo”, Đại học Cần Thơ

**Hình 2.4.5 Các địa phương trong vùng và bản đồ hiện trạng ngập lụt (2000) và dự báo ngập lụt trong tương lai (2050)**

Nghiên cứu của Trường Đại học Cần Thơ cũng lập bản đồ nguy cơ, theo đó các tỉnh ven biển Đông đứng trước nguy cơ cao hơn các tỉnh khác khi nước biển dâng, do bờ biển dài và triều cường, như thể hiện trong Hình 2.4.5.



Nguồn: "Nguy cơ ngập lụt ở vùng ĐBSCL: lập bản đồ và đánh giá mức độ không đảm bảo", Đại học Cần Thơ

**Hình 2.4.6 Bản đồ nguy cơ ngập lụt tại vùng ĐBSCL**

Theo báo cáo của Ủy ban sông Mekong (MRC) năm 2019, tại các tiểu vùng thuộc lưu vực hạ lưu sông Mekong (LMB) ở Việt Nam, mùa mưa bắt đầu muộn và kết thúc sớm hơn so với trung bình nhiều năm. Tính riêng cho tháng 8 (thời kỳ cao điểm của mùa mưa), tổng lượng mưa ở Tây Nguyên và Nam Bộ phổ biến ở mức cao hơn mức trung bình nhiều năm từ 20% đến 50%. Các tháng khác lượng mưa thường xuyên ở mức thấp hơn so với trung bình nhiều năm. Tổng lượng mưa cả năm ở Tây Nguyên và Nam Bộ năm 2019 phổ biến ở mức thấp hơn trung bình nhiều năm từ 10% đến 25%.

Cũng trong năm 2019, lũ ven sông chủ yếu là vừa và nhỏ trong mùa mưa ở khu vực Tây Nguyên, nhưng lũ lụt và sạt lở đất đã xảy ra ở một số tỉnh. Tại Đồng bằng sông Cửu Long, mùa lũ năm 2019 ở vùng hạ lưu đến muộn hơn thường lệ khoảng một tháng. Do không có mưa ở thượng nguồn nên mực nước sông Cửu Long xuống nhanh và ở mức thấp kỷ lục.

#### 2.4.6. Triều cường và Ngập lụt

Ngập lụt ở các đô thị tại Đồng bằng sông Cửu Long đã trở nên thường xuyên. Hàng năm, con nước vào những ngày giữa và cuối tháng 8, 9, 10 âm lịch được cho là đợt triều cường cao nhất trong năm do thủy triều từ biển Đông kết hợp với nước lũ từ thượng nguồn sông Cửu Long đổ về gây ra tình trạng ngập lụt. Các yếu tố khác cũng góp phần làm cho tình hình ngập lụt trở nên tồi tệ hơn.

Nguy cơ ngập lụt do nước biển dâng vì biến đổi khí hậu có thể sẽ gia tăng do cộng hưởng của các yếu tố khác như phay nghịch địa chất, biến đổi địa hình, sụt lún, thủy triều và triều cường. Đặc biệt, hiện tượng sụt lún đất đang diễn ra ở Đồng bằng sông Cửu Long và TP.HCM nơi có địa hình thấp nhất cả nước.

Về mực nước dâng, như đã đề cập trong Nghiên cứu "Thủy triều và tác động của nước biển dâng (SLR) đối với ngập lụt ở các đô thị Đồng bằng sông Cửu Long", thủy triều là yếu tố chính quyết định mực nước ngay cả ở vị trí thượng nguồn như Thành phố Cần Thơ, cách

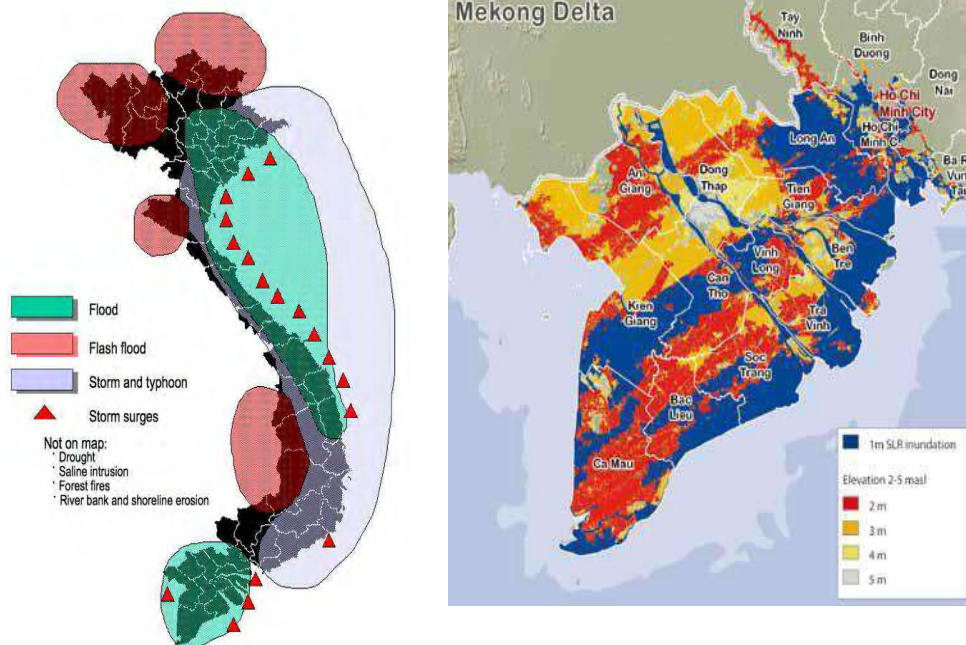
cửa sông tới 80 km, và dòng chảy của sông làm giảm thủy triều và làm giảm năng lượng của thủy triều đến một cách hiệu quả. Thủy triều suy giảm đặc biệt rõ rệt trong mùa mưa.

Phân tích dựa trên mực nước do MRC thực hiện cho thấy mặt đất gần bờ sông ở Cần Thơ đã bị ngập tổng cộng 215 giờ trong giai đoạn từ tháng 7 năm 2009 đến tháng 6 năm 2010 (2,5% thời gian trong một năm này) và độ sâu đạt tới khoảng 40 cm. Trong tương lai, có ý kiến quan ngại rằng ngập lụt có thể xảy ra vào bất kỳ mùa nào trong năm, cho dù hiện nay hầu như chỉ xảy ra vào mùa mưa với mực nước biển hiện nay. Cuộc khảo sát thực địa do nhóm tác giả thực hiện cho thấy, tình trạng ngập úng lên đến 47 cm so với mặt đường xảy ra ở trung tâm thành phố Cần Thơ vào tháng 11 năm 2009.

Theo phân tích của MRC trong các báo cáo tình trạng ngập lụt hàng năm, ở Việt Nam, ở Đồng bằng sông Cửu Long, lũ xảy ra với thời gian dài và cường độ thấp. Nguyên nhân gây ra lũ lụt ở Đồng bằng sông Cửu Long là do dòng lũ tự nhiên của sông Mekong, sự đóng góp tự nhiên từ Biển Hồ (Tonle Sap), lượng mưa cục bộ và ảnh hưởng của nước ngược do thủy triều. Ngày nay, có vẻ như quy luật lũ lụt hàng năm đã thay đổi, rõ ràng là do sự phát triển cơ sở hạ tầng thủy lợi ở thượng nguồn. Lũ xuất hiện muộn, thường thấp hơn mức TBNN và có xu hướng giảm dần.

Mực nước sông Cửu Long thay đổi tùy theo ảnh hưởng của thủy triều. Mực nước trên sông Tiền và sông Hậu đạt mức kỷ lục vào tháng 10/2017, ghi nhận tại trạm Tân Châu là 3,43m và tại trạm Châu Đốc là 3,07m vào ngày 8/10/2017.

Do biến đổi khí hậu, Đồng bằng sông Cửu Long sẽ đứng trước một số tác động tiềm ẩn như lũ lụt và hạn hán nhiều hơn (ít nước hơn trong mùa khô), có thể xảy ra ngập vĩnh viễn ở một số nơi, gia tăng xâm nhập mặn (về diện tích và thời gian), tăng nguy cơ lây nhiễm dịch bệnh.<sup>51</sup>



Nguồn: Toru Konishi, Nghiên cứu của NHTG

**Hình 2.4.7** Triệu cường và khu vực ngập lụt khi mực nước biển dâng 1-5 m

<sup>51</sup> Bài phát biểu của ông Toru Konishi về Biến đổi Khí hậu ở Việt Nam, vùng châu thổ sông Mekong, trong khuôn khổ dự án của NHTG, 2009



## 2.4.7. Tác động của xâm nhập mặn đối với sản xuất nông nghiệp

Một trong những trở ngại tự nhiên chính của ĐBSCL là vấn đề xâm nhập mặn trong mùa khô, không chỉ ảnh hưởng đến sản xuất nông nghiệp mà còn ảnh hưởng đến nguồn nước sinh hoạt và đời sống của hàng triệu hộ dân ven biển. Trong bối cảnh phát triển nhanh ở cả thượng nguồn và nội đồng trong vùng (các đập thủy điện), cùng với tác động của biến đổi khí hậu (nước biển dâng), tình hình xâm nhập mặn ngày càng diễn biến phức tạp, ảnh hưởng lớn đến sản xuất và cuộc sống của người dân 13 địa phương thuộc ĐBSCL.

Xâm nhập mặn là hiện tượng tự nhiên xảy ra hàng năm ở vùng ĐBSCL và phụ thuộc vào các yếu tố như: dòng chảy từ thượng nguồn sông Mekong xuống các khu vực thấp hơn; khả năng trữ nước cuối mùa lũ của vùng; tình hình biến động mực nước biển ven bờ; và thực trạng sử dụng nước trong vùng. Hàng năm, xâm nhập mặn thường xảy ra ở khu vực các cửa sông, từ khoảng tháng 12 năm trước đến tháng 5 năm sau, cao điểm vào cuối tháng 4, đầu tháng 5.

Kỷ lục xâm nhập mặn được ghi nhận tại các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long là trong các giai đoạn 2015 - 2016 và 2019 - 2020.

### 1) Tác động của xâm nhập mặn trong năm giai đoạn 2015-2016

Theo số liệu thống kê, năm 2016, xâm nhập mặn đã ảnh hưởng đến 9 trên tổng số 13 địa phương trong vùng ĐBSCL. Ước tính thiệt hại trong vụ hạn mặn 2015-2016 trên toàn vùng ĐBSCL lên đến 5.500 tỷ đồng. Số liệu thiệt hại do mặn gây ra đối với sản xuất nông nghiệp trong vùng ĐBSCL niên vụ 2015 - 2016 được tóm tắt trong bảng dưới đây.

**Bảng 2.4.4** Tình hình thiệt hại do xâm nhập mặn đối với sản xuất nông nghiệp tại vùng ĐBSCL, 2015-16

STT	Địa phương	Tổng diện tích bị ảnh hưởng (ha)
1	Kiên Giang	55.000
2	Cà Mau	50.000
3	Long An	9.000 – 15.000
4	Trà Vinh	
5	Sóc Trăng	
6	Bạc Liêu	
7	Bến Tre	
8	Tiền Giang	1.000
9	Hậu Giang	1.000

Nguồn: Báo cáo của ông Nguyễn Ngọc Anh – SIWRP

Ngoài các địa phương chịu tác động từ xâm nhập mặn nêu trên, các địa phương khác như An Giang, Đồng Tháp, Long An, Cần Thơ không bị ảnh hưởng từ xâm nhập mặn mà chỉ khó khăn do hạn - thiếu nước tưới – nên năng suất lúa và các loại cây trồng khác vẫn bị ảnh hưởng.

### 2) Thiệt hại do xâm nhập mặn gây ra trong giai đoạn 2019-2020

Mùa khô 2019-2020 xuất hiện sớm hơn trung bình nhiều năm. Một điểm bất thường nữa là thời gian hạn hán - xâm nhập mặn cũng dài gấp đôi so với năm 2015-2016, duy trì ở mức nghiêm trọng trong cả mùa khô. Độ mặn trên các sông Cửa Tiểu, Cửa Đại, Hàm Luông liên tục duy trì ở mức đỉnh, cao liên tục từ tháng 2 đến tháng 5, hầu như không giảm hoặc chỉ giảm không đáng kể trong các đợt triều cường. Xâm nhập mặn trong mùa khô giai đoạn 2019-2020 ở Đồng bằng sông Cửu Long là mức nghiêm trọng nhất trong lịch sử.

Về sản xuất nông nghiệp, xâm nhập mặn đã ảnh hưởng trực tiếp đến 10 trên tổng số 13

địa phương. Khoảng 41.900 ha trong tổng số diện tích lúa đông xuân 2019-2020 ở Đồng bằng sông Cửu Long đã bị thiệt hại do xâm nhập mặn và hạn hán; trong đó, có 26.000 ha bị mất trắng ở các tỉnh Trà Vinh, Tiền Giang, Sóc Trăng, Kiên Giang, Long An và Cà Mau (diện tích bị ảnh hưởng cụ thể của từng tỉnh được trình bày trong bảng dưới đây). Diện tích lúa Đông Xuân 2019-20 bị thiệt hại do hạn hán, thiếu nước, xâm nhập mặn, chủ yếu có nơi gieo sạ muộn sau tháng 12 năm 2019 do nông dân tự phát, không theo khuyến cáo của cơ quan chuyên môn. Ngoài ra, diện tích cây ăn quả bị hạn hán và xâm nhập mặn là khoảng 6.650 ha. Đối với cây trồng ven biển, diện tích bị ảnh hưởng khoảng 1.241 ha. Bảng dưới đây tổng hợp số liệu thiệt hại do xâm nhập mặn gây ra đối với ngành nông nghiệp vùng ĐBSCL trong mùa vụ 2019-2020.

**Bảng 2.4.5 Tác động của xâm nhập mặn tới sản xuất nông nghiệp, 2019-20**

No.	Địa phương	Tổng diện tích bị ảnh hưởng (ha)
I	Vụ lúa đông xuân 2019-20	26.000 (mất trắng)
1	Trà Vinh	14.300
2	Tiền Giang	4.500
3	Sóc Trăng	4.100
4	Kiên Giang	1.600
5	Long An	800
6	Cà Mau	600
II	Cây ăn quả	6.650
1	Long An	2.397
2	Tiền Giang	2.297
3	Bến Tre	931
4	Vĩnh Long	740
5	Trà Vinh	267
6	Sóc Trăng	18
III	Hoa màu	1.241
1	Long An	100
2	Tiền Giang	810
3	Bến Tre	168
4	Trà Vinh	87
5	Sóc Trăng	44
6	Cà Mau	32

Nguồn: Cục Trồng trọt, Bộ NN&PTNT

#### 2.4.8. Tác động từ biến đổi khí hậu

Biến đổi khí hậu (BĐKH) là một trong những thách thức lớn nhất mà nhân loại phải đối mặt trong thế kỷ XXI. Các hiện tượng thời tiết bất thường, thiên tai, bão lụt và hạn hán gia tăng ở hầu hết các quốc gia trên thế giới. Nhiệt độ trung bình toàn cầu tiếp tục tăng nhanh dẫn tới đẩy nhanh quá trình tan băng ở các cực, dẫn tới mực nước biển dâng cao.

Vùng Đồng bằng sông Cửu Long, nơi dòng nước mang phù sa của sông Mekong chảy qua trước khi đổ ra biển, là vùng sản xuất lúa gạo, trái cây và thủy sản lớn nhất của Việt Nam. Biến đổi khí hậu, hạn hán, xâm nhập mặn, nước biển dâng, sạt lở đất đang gây ra các tác động không nhỏ đến. Đồng bằng sông Cửu Long là một trong những vùng dễ bị ảnh hưởng bởi biến đổi khí hậu. Nền kinh tế, hệ sinh thái, tính bền vững và an sinh xã hội của Đồng bằng sông Cửu Long đều đang chịu rủi ro.

Biến đổi khí hậu đã gây ra những hậu quả rõ ràng. Nhiệt độ tăng, thay đổi về lượng mưa cũng như dòng chảy của sông, lũ lụt và hạn hán đang tàn phá nhà cửa, hạ tầng, hoạt động canh tác và nuôi trồng thủy sản. Hệ quả của tình trạng này là thiếu lương thực và giảm sinh kế đối với những nhóm yếu thế trong xã hội. Hơn nữa, mực nước biển dâng cao dự kiến có thể làm trầm trọng thêm tình trạng nhiễm mặn và lũ lụt ở ĐBSCL, gây ra tác động tiêu cực tới sản xuất nông nghiệp ở những nơi có năng suất cao nhất của lưu vực.

Các yếu tố nguy cơ tác động vì biến đổi khí hậu của ĐBSCL được liệt kê dưới đây.

**Nguy cơ tác động liên quan tới dân số:** Tăng trưởng dân số là động lực chính giúp tạo ra những thay đổi trong vùng, xét về cả những gia tăng từ tác động biến đổi khí hậu mà người dân và hộ gia đình phải đối mặt cũng như những nhu cầu đặt ra đối với các nguồn tài nguyên thiên nhiên sẵn có và tác động đối với sinh kế bền vững. Về dài hạn, sự gia tăng dân số có khả năng góp phần và làm trầm trọng thêm không chỉ mức độ chịu tác động từ biến đổi khí hậu mà cả những khó khăn trong việc tìm cách thích ứng với bất kỳ thay đổi bất lợi nào của khí hậu. Trong bối cảnh này, một địa phương được coi là dễ bị tác động nếu có các đặc điểm như dân số cao, tốc độ tăng trưởng hoặc quy mô gia đình lớn.

**Nguy cơ tác động liên quan tới đói nghèo:** Các hộ nghèo hay cận nghèo và người dân nói chung ở Đồng bằng sông Cửu Long đứng trước nguy cơ chịu tác động từ biến đổi khí hậu. Tỷ lệ nghèo ở các địa phương có sự chênh lệch do có một số các yếu tố 'đặc biệt khó khăn' như vấn đề dân tộc thiểu số, việc thiếu khả năng tiếp cận đất nông nghiệp, giáo dục và y tế, cấp điện và nước và thị trường. Nghèo làm giảm khả năng phục hồi và thích ứng của người dân và hộ gia đình do người dân thiếu tiền tiết kiệm và vốn đầu tư để triển khai công nghệ sản xuất tốt hơn, đồng thời cũng thiếu nhận thức và kiến thức về các phương án thích ứng sẵn có. Giống như vấn đề dân số, nghèo đói cũng là điều kiện dẫn đến nguy cơ chịu tác động từ biến đổi khí hậu, chẳng hạn như tính dễ hứng chịu những tác động và các cú sốc xảy ra trong tương lai - và ít có khả năng chống chịu và thích ứng với biến đổi khí hậu. Biến đổi khí hậu dự kiến sẽ làm gia tăng bệnh tật, trong đó phụ nữ mang thai và trẻ em là các nhóm đối tượng đặc biệt dễ bị ảnh hưởng từ các tác động tiêu cực. Ngoài ra, chi phí y tế cũng là gánh nặng cho các hộ gia đình nghèo, làm giảm khả năng đối phó với các cú sốc kinh tế do biến đổi môi trường gây ra. Trình độ học vấn thấp dẫn đến nhận thức thấp về tác động từ biến đổi khí hậu, từ đó làm tăng nguy cơ hứng chịu tác động. Hơn nữa, kỹ năng hạn chế cũng làm giảm năng lực của người lao động khi phải đối mặt với việc mất đất hoặc sinh kế.

**Nguy cơ tác động liên quan tới nông nghiệp và sinh kế** bao gồm rủi ro về sản xuất nông nghiệp, hạ tầng và sinh kế trước tác động của biến đổi khí hậu. Các tác động đến sinh kế là mối quan tâm trọng yếu vì các hộ nghèo phụ thuộc vào tiền thù lao, cũng như canh tác và nuôi trồng thủy sản, vốn là những yếu tố hứng chịu tác động đáng kể từ biến đổi môi trường. Ngoài ra, những nơi sử dụng, thu hút lao động lại thường tập trung ở những vùng chịu ảnh hưởng của biến đổi khí hậu, do đó khiến thu nhập bấp bênh. Nợ và thiếu khả năng tiếp cận các nguồn lực là một hạn chế lớn khi người dân phải đối phó và thích ứng với điều kiện sinh kế thay đổi. Các khu vực nghèo dễ bị tác động hơn do cơ sở hạ tầng thiếu hoặc tạm bợ, và cũng bị ảnh hưởng nặng nề nhất bởi tác động tiêu cực của thời tiết khắc nghiệt.

**Nguy cơ tác động liên quan tới phát triển đô thị và giao thông:** Các hộ gia đình không có hoặc có ít đất là những đối tượng đặc biệt dễ bị tác động. Hơn nữa, mất đất do phát triển hạ tầng hoặc xói lở bờ sông cũng là vấn đề được quan tâm đặc biệt vì vừa tác động mạnh nhất đến các nhóm đối tượng yếu thế, vừa làm tăng nguy cơ hứng chịu hậu quả từ các tác động tiêu cực khác.

### 3. MẠNG LƯỚI HẠ TẦNG GIAO THÔNG HIỆN TẠI Ở ĐBSCL

#### 3.1. Mạng lưới Hạ tầng Giao thông Vận tải Hiện tại<sup>52</sup>

##### 3.1.1. Đường bộ

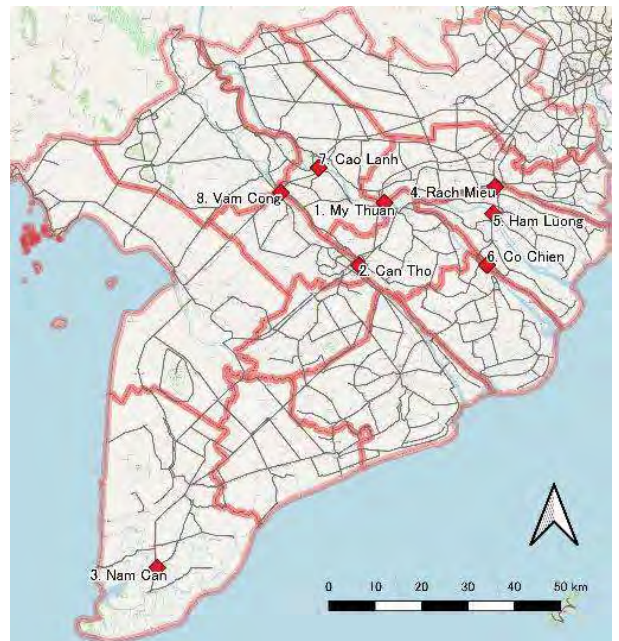
Mạng lưới đường bộ chính yếu bao gồm gần 170,1 km cao tốc, 2.539 km quốc lộ và 4.559 km tỉnh lộ. Tất cả các khu vực quan trọng trong vùng ĐBSCL đều có kết nối đường bộ nhưng chưa thể hiện được vai trò chiến lược trong phát triển vùng. Hệ thống hạ tầng giao thông cấp vùng gần đây mới bắt đầu được chú trọng đầu tư, trên cơ sở Nghị quyết 120/NQ-CP về Phát triển bền vững đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu. Hệ thống kết nối nội vùng, liên vùng trên cơ sở các tuyến quốc lộ mới cơ bản đã hoàn thiện, nhưng cấp kỹ thuật, chất lượng mặt đường chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu. Tỷ lệ chiều dài đường 4 làn xe chỉ đạt 13,13%, chất lượng mặt đường chủ yếu ở mức trung bình chiếm 65,37%, tỷ trọng các tuyến có mặt đường xấu và rất xấu còn cao 18,71%.

Các vấn đề chính đã xác định cho mạng lưới đường bộ như sau:

- Chất lượng đường kém,
- Chưa có mạng lưới đường cao tốc,
- Ùn tắc giao thông, đặc biệt là khu vực quanh thành phố Hồ Chí Minh,
- Không đủ ngân sách để bảo trì hệ thống đường bộ,
- Không đủ kết nối trong các khu vực nuôi trồng thủy sản: vận tải hàng hóa phải phụ thuộc vào đường thủy nội địa, và
- Thiếu kết nối đồng bộ giữa đường bộ và đường thủy nội địa.

Đường bộ là hạ tầng dùng chung cho cả luồng phương tiện tốc độ cao và tốc độ thấp, do đó tốc độ chung bị ảnh hưởng, đồng thời gây mất an toàn giao thông, tác động tới môi trường sống của người dân ven đường. Nhiều tuyến quốc lộ chưa được đầu tư như quy hoạch, hoạt động gián đoạn, sử dụng chung cho cả giao thông địa phương. Hệ thống cầu còn yếu, năng lực thấp trên các tuyến quốc lộ trở thành các điểm nghẽn, ảnh hưởng đến năng lực thông xe trên toàn hành lang. Nhiều đoạn đường (như QL91) có nguy cơ sạt lở, nhất là trong mùa mưa lũ. Mặc dù đầu tư xây dựng đường bộ không phải là giải pháp tiêu biểu cho vùng, nhưng đầu tư đường bộ lại có thể dễ dàng thực hiện ở nhiều phân kỳ đầu tư, hiệu quả chi phí tốt hơn, nên được ưu tiên triển khai.

ĐBSCL bị chia cắt bởi hệ thống sông ngòi. Mặc dù đã có tám cầu nhịp dài (dài hơn 800 m), nhưng những cầu này vẫn không đủ đáp ứng nhu cầu đi lại, sản xuất, phát triển kinh tế của 17 triệu dân trong vùng (Hình 3.1.1 và Bảng 3.1.1)



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu tổng hợp từ nhiều nguồn

**Hình 3.1.1 Vị trí các cầu nhịp dài ở ĐBSCL**

<sup>52</sup> Quy hoạch vùng ĐBSCL giai đoạn 2021–2030, Tầm nhìn 2050 (Ngân hàng Thế giới, 2022)

**Bảng 3.1.1 Cầu nhịp dài hiện có ở ĐBSCL**

STT	Tên	Đường	Sông (tỉnh)	Thông số cơ bản	Hiện trạng
1	Mỹ Thuận	QL1A	Sông Tiền (Tiền Giang - Vĩnh Long)	4 làn xe, dây văng Chiều dài: 1.535 m, Tĩnh không: 37,5 m	Thông xe năm 2000, Chi phí: 91 triệu A\$ Nguồn vốn: AusAID
2	Cần Thơ	QL1A	Sông Hậu (Hậu Giang - Cần Thơ)	4 làn xe, dây văng, Chiều dài: 2.750 m, Tĩnh không: 39,0 m	Thông xe năm 2010, Chi phí: 29.473 triệu JYN. Nguồn vốn: JICA
3	Năm Căn	QL1A	Cửa Lớn (Cà Mau)	2 làn xe, dầm hộp, Chiều dài: 817 m Tĩnh không: 30 m	Thông xe năm 2015, Chi phí: 640 tỷ đồng Nguồn vốn: NSNN
4	Rạch Miễu	QL60	Sông Tiền (Tiền Giang - Bến Tre)	2 làn xe, dây văng Chiều dài: 2.868 m Tĩnh không: 37,5 m	Thông xe năm 2009, Chi phí: 1.400 tỷ đồng Nguồn vốn: NSNN
5	Hàm Luông	QL60	Hàm Luông (Bến Tre)	4 làn xe, dầm hộp Chiều dài: 1.280 m Tĩnh không: 20,5 m	Thông xe năm 2010, Chi phí: 787 tỷ đồng. Nguồn vốn: NSNN
6	Cổ Chiên	QL60	Cổ Chiên (Bến Tre - Trà Vinh)	4 làn xe, đúc hẫng Chiều dài: 1.599 m, Tĩnh không: 25,0 m	Thông xe năm 2015, Chi phí: 2.308 tỷ đồng Nguồn vốn: NSNN
7	Cao Lãnh	Dự án Kết nối Vùng Trung tâm ĐBSCL (CMDCP)	Sông Tiền (Đồng Tháp)	6 làn xe, dây văng, Chiều dài: 2.010 m Tĩnh không: 37,5 m	Thông xe năm 2018 Chi phí: 160 triệu A\$ Nguồn vốn: AusAID Tên chính thức là cầu Hữu nghị Cao Lãnh
8	Vàm Cống		Sông Hậu (Đồng Tháp - Cần Thơ)	4 làn xe, dây văng, Chiều dài: 2.970 m, Tĩnh không: 39,0 m	Thông xe năm 2019 Chi phí: 240 tỷ KRW Nguồn vốn: KOICA

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu tổng hợp từ nhiều nguồn

Trên sông Hậu có nhiều bến phà, tạo kết nối bổ sung cho mạng lưới giao thông đường bộ. Tuy nhiên số lượng phà hoạt động khá hạn chế, thường phổ biến là 15-30 phút mỗi chuyến. Điều đó có nghĩa rằng hành khách có thể phải chờ thêm và phải xếp hàng khá lâu. Đối với phà Đại Ngãi, số giờ hoạt động không phải là 24 giờ, phà không hoạt động vào ban đêm.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 3.1.2 Phà hoạt động trên sông Hậu**

### 3.1.2. Vận tải thủy nội địa

ĐTNĐ được coi là phương thức vận tải đặc trưng của vùng ĐBSCL nhờ có mạng lưới sông ngòi dày đặc có thể sử dụng làm các tuyến vận tải thủy nội địa kết nối trong vùng và kết nối với hệ thống cảng tại thành phố Hồ Chí Minh và Campuchia. Mạng lưới ĐTNĐ bao gồm khoảng 817 km đường thủy cấp đặc biệt, 50 km đường thủy cấp I, 139 km đường thủy cấp II, 1.807 km đường thủy cấp III và 177 km đường thủy cấp IV. Ưu điểm chính của vận tải ĐTNĐ là tàu có thể chở được nhiều hàng trên đơn vị dài (km) hơn so với vận tải đường bộ (xe tải) và có tính cạnh tranh hơn (chi phí vận tải rẻ hơn).

Nông sản chủ yếu được thu gom thông qua hệ thống kênh rạch, chuyển tải từ thuyền nhỏ sang thuyền lớn, rồi tập trung vào các phương tiện lớn hơn ở các điểm đầu mối. Đặc điểm này cũng xuất phát từ thực tế là người dân thường sống bám vào hai bờ kênh, thay vì bám dọc đường như các vùng khác.

Về vận tải hành khách, có phà chở khách qua sông rạch, đồng thời ĐTNĐ cũng phục vụ du lịch (trong vùng, hay các tuyến nối với thành phố Hồ Chí Minh và Campuchia) và có dịch vụ vận tải đường biển kết nối với Phú Quốc và Côn Đảo.

Các vấn đề của đường thủy nội địa như sau:

- **Năng suất thấp.** Mặc dù mạng lưới đường thủy dày đặc nhưng năng lực vận tải rất thấp. Khoảng một nửa đội tàu (46,44%) có tải trọng dưới 50 tấn nhưng chỉ vận chuyển 9,5% tổng lượng hàng hóa. Hiện tại, các tàu lớn chỉ có thể đi lại giữa TP.HCM và Cần Thơ qua các tuyến trên sông Hậu, sông Tiền, sông Vàm Nao với cự ly rất dài - khoảng 260 km. Mặc dù có các tuyến đường thủy với cự ly ngắn hơn đóng vai trò là các tuyến thay thế, nhưng các tuyến này chỉ phù hợp cho các tàu nhỏ có trọng tải thấp vì hạn chế về chiều sâu, chiều rộng, bán kính cong cũng như hạn chế về tĩnh không cầu. Mặc dù đã có đề xuất mở rộng các tuyến kênh, nhưng cũng có những quan ngại về tình trạng sa bồi lòng kênh, tình trạng dễ bị tác động từ biến đổi khí hậu, đòi hỏi phải nạo vét tốn kém. Mặt khác, hầu hết các cảng ĐTNĐ đều có quy mô nhỏ và nằm ở các khu vực đông dân cư, nên khó khăn và phức tạp khi cần mở rộng, hoặc không thể thực hiện được.
- **Không đủ nhu cầu.** Mặc dù thị phần vận tải thủy nội địa cao nhưng sản phẩm chủ yếu là hàng rời, có giá trị thấp, hiệu quả đầu tư chưa cao. Các chuỗi sản xuất hàng hóa giá trị cao xuất khẩu chưa tập trung trong vùng. ĐTNĐ chưa tham gia sâu vào chuỗi vận tải hàng hóa container trong khu vực. Với việc hình thành các trung tâm đầu mối và tập trung phát triển ngành nông nghiệp hướng vào chất lượng và giá trị gia tăng, vai trò của ĐTNĐ sẽ tăng lên theo.

### 3.1.3. Hàng hải

Hầu hết các cảng ở Đồng bằng sông Cửu Long chỉ phục vụ vận tải nội vùng và ven biển nội địa, chủ yếu đến cảng Cái Mép - Thị Vải. Hiện tại, chỉ có hai cảng trên sông An Giang và Cần Thơ có thể tiếp nhận tàu 2.000–8.000 tấn xuất khẩu trực tiếp trên các tuyến ngắn tới Singapore và Philippines.

Lượng hàng hóa toàn vùng hiện nay chỉ lấp đầy khoảng 10 tàu cỡ 100.000 DWT mỗi năm, đồng thời đang có sự mất cân đối giữa lượng hàng xuất và nhập khẩu. Tuy nhiên, ước tính cho thấy lượng hàng hóa thông qua cửa vùng sẽ đạt trên 1 triệu TEU mỗi năm nên cần đầu tư xây dựng cảng nước sâu.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu:

**Hình 3.1.3 Mạng lưới đường thủy nội địa và cảng ở ĐBSCL**

### 3.1.4. Vận tải hàng không<sup>53</sup>

Hiện nay, ở ĐBSCL có 4 cảng hàng không, trong đó có 2 cảng hàng không quốc tế, chưa có dịch vụ vận chuyển hàng hóa (máy bay chuyên dùng).

- **Cảng hàng không Quốc tế Phú Quốc** khánh thành vào cuối năm 2012 và có công suất phục vụ khoảng 3,4 triệu lượt khách (2018) mỗi năm. Cảng hàng không này có thể đáp ứng 7 triệu lượt hành khách sau khi hoàn thành xây dựng giai đoạn 2.
- **Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ** bắt đầu hoạt động từ năm 2011 với vai trò là cửa ngõ giao thương quốc tế của vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Dù có công suất phục vụ 3-5 triệu hành khách mỗi năm, nhưng cơ quan chức năng cho biết rằng cảng này chỉ phục vụ khoảng 612.000 lượt hành khách tính tới cuối năm 2017, tương đương khoảng 20% công suất.<sup>54</sup>
- **Cảng hàng không Rạch Giá** (tỉnh Kiên Giang) có công suất phục vụ chỉ 200.000 lượt hành khách mỗi năm và hiện đang hoạt động dưới công suất. Chỉ có các chuyến bay đến/từ Hà Nội và Tp.HCM.
- **Cảng hàng không Cà Mau** nằm ở cực Nam của đất nước, chỉ có chuyến bay tới TpHCM. Cảng này cũng đang hoạt động dưới công suất.

<sup>53</sup> Tổng công ty cảng hàng không Việt Nam (<https://www.vietnamairport.vn/>)

<sup>54</sup> VNExpress International: Việt Nam cảnh báo đang quy hoạch quá nhiều sân bay, 2017 (<https://e.vnexpress.net/news/business/industries/vietnam-warned-it-is-planning-one-airport-too-many-3816096.html>)



<sup>1)</sup> Cảng hàng không Côn Đảo nằm ở đảo Côn Sơn, thuộc địa phận tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 3.1.4** Cảng hàng không trong vùng ĐBSCL<sup>1)</sup>



## 3.2. Phân tích lưu lượng hành khách và vận chuyển hàng hóa hiện tại

### 3.2.1. Đặc điểm về tình hình giao thông

Cũng như các khu vực khác ở Việt Nam, ở vùng ĐBSCL xe máy là phương tiện chiếm ưu thế và tỷ lệ người sử dụng dịch vụ vận tải công cộng rất thấp. Năm 2013, 1,6 triệu người dân thành phố Cần Thơ thực hiện 2,6 triệu lượt đi lại mỗi ngày, nhưng 80% trong số đó là đi xe máy, chỉ 2% là đi xe buýt<sup>55</sup>. Xe buýt hiện tại chủ yếu được sử dụng bởi những người thuộc nhóm thu nhập thấp hơn, những người không có phương tiện cá nhân hoặc không có khả năng kinh tế để sử dụng các dịch vụ khác.

### 3.2.2. Tình trạng giao thông đường bộ

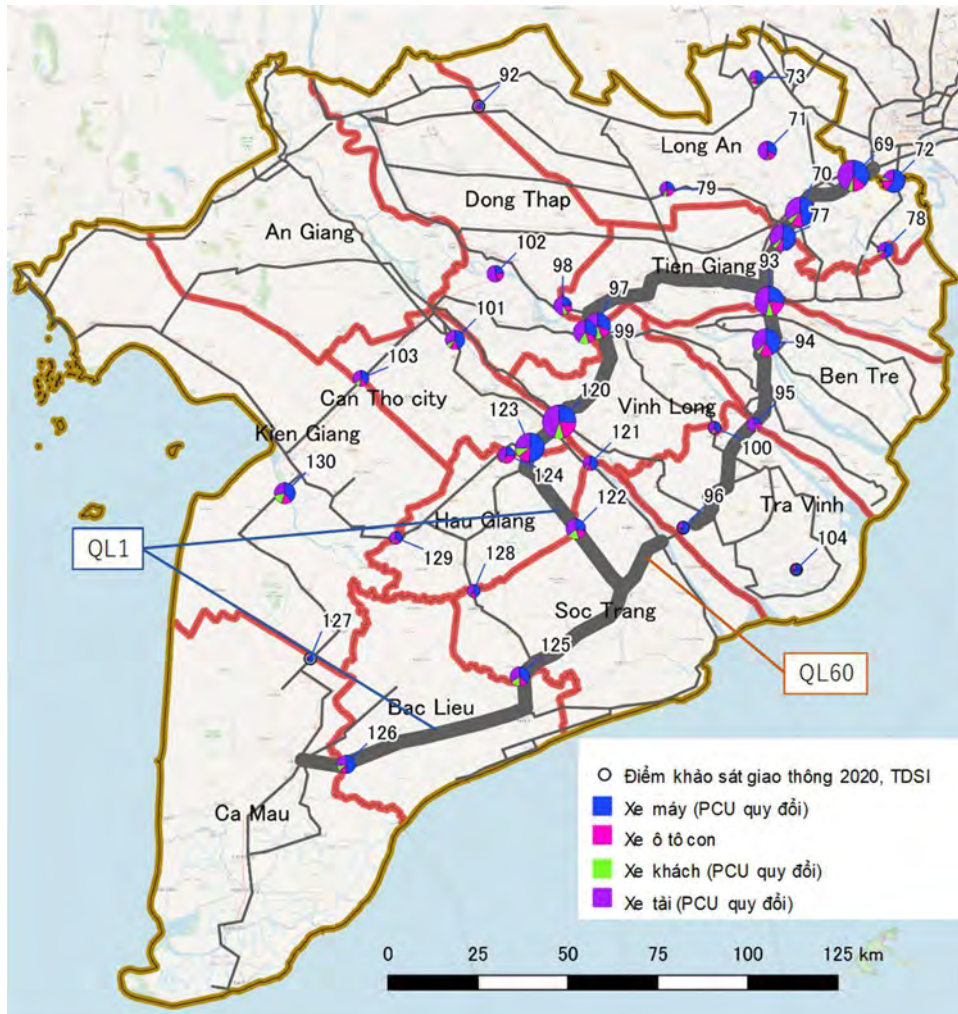
#### 1) Lưu lượng giao thông trên Quốc lộ

Từ tháng 5 đến tháng 6 năm 2020, đã có một đợt khảo sát đếm xe thực hiện tại 136 điểm trên các tuyến quốc lộ trên cả nước, là hoạt động trong khuôn khổ dự án nghiên cứu lập “Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050”. Trong số đó có 32 điểm ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Lưu lượng giao thông tại các trạm này được thể hiện trong Bảng 3.2.1, còn vị trí của các trạm khảo sát và lưu lượng giao thông (kích thước của biểu đồ tròn thể hiện lưu lượng giao thông) được thể hiện trong Hình 3.2.1.

- Lưu lượng giao thông cao chủ yếu tập trung trên QL1 và QL60, các hành lang chính kết nối với thành phố Hồ Chí Minh.
- Lưu lượng giao thông cao nhất được ghi nhận trên Cầu Cần Thơ (120), với 57.200 PCU/ngày/2 chiều. Xét về loại phương tiện, các loại xe chở hàng chiếm gần một nửa lưu lượng (25.700 PCU), trong khi trên đoạn Cai Răng - Cần Thơ liền kề (123) lưu lượng vận tải hàng hóa giảm một nửa xuống còn 11.100 PCU. Kết quả này cho thấy có nhiều phương tiện đến/đi từ nội thành Cần Thơ hoặc phân tán theo hướng Bắc - Nam qua Quốc lộ 91 (QL91/QL91B).
- Trên QL60, lưu lượng giao thông ở cầu Hàm Long (94) gần 1/4 lưu lượng ở cầu Cổ Chiên (95), còn lưu lượng xe đến/từ tỉnh Bến Tre về phía nam là rất ít. Tại vị trí dự kiến xây dựng Cầu Đại Ngãi mới giữa hai tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng, hiện nay đang có dịch vụ phà, nhưng năng lực lưu thông rất hạn chế, có thể trở thành yếu tố cản trở tăng trưởng nhu cầu giao thông.

---

<sup>55</sup> Quy hoạch Giao thông Đô thị thành phố Cần Thơ tới năm 2020, Định hướng tới 2030, 2013



Nguồn: Nghiên cứu lập “Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050”

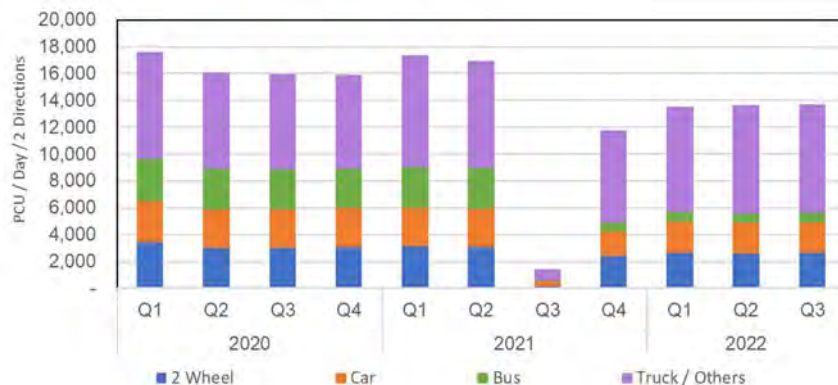
**Hình 3.2.1 Lưu lượng giao thông trên các quốc lộ tại vùng ĐBSCL, 2020**

**Bảng 3.2.1 Lưu lượng giao thông trên các quốc lộ tại vùng ĐBSCL**

STT	Tên trạm khảo sát	Đếm xe										Tổng PCU					QL-01	QL-60	
		2 bánh		Ô tô từ 12 chỗ xuống	Xe khách		Xe tải/Xe khách				Xe đạp / Xe máy	Ô tô / Taxi	Xe khách	Xe tải / xe khác	Tổng				
		Xe đạp	Xe máy, xe đạp điện		Nhỏ (<=30 chỗ)	Lớn (>=30 chỗ)	<= 2 tấn	<= 4 tấn	<= 10 tấn	<= 18 tấn hoặc container 20 ft						>18 tấn hoặc container 40 ft			Khác
69	QL.1 - Ben Luc - Long An	165	58.523	6.913	732	611	799	2.027	2.141	1.484	2.028	736	17.590	6.913	2.845	21.535	48.883	○	-
70	QL.1 - Thu Thua - Long An	218	69.180	5.837	720	518	1.334	1.661	1.244	927	967	524	20.798	5.837	2.591	14.843	44.068	○	-
71	QL.N2 - Thu Thua - Long An	67	20.081	2.398	192	50	162	515	2.119	761	168	172	6.038	2.398	471	9.230	18.136	-	-
72	QL.50 - Can Giuoc - Long An	201	54.212	4.081	349	224	344	874	629	167	146	432	16.304	4.081	1.188	5.296	26.869	-	-
73	QL.N1 - Duc Hue - Long An	158	15.154	1.337	44	161	170	402	256	307	60	264	4.578	1.337	482	2.996	9.392	-	-
77	QL.1 - Tan An - Long An	314	57.536	3.231	407	488	2.008	1.041	680	517	939	352	17.324	3.231	1.953	12.260	34.767	○	-
78	Cau My Loi - QL.50	294	20.339	1.855	104	287	670	617	357	29	11	111	6.161	1.855	905	3.683	12.603	-	-
79	QL.N2 - Tan Thanh - Long An	26	9.686	2.627	353	143	240	610	783	241	65	53	2.911	2.627	993	4.508	11.039	-	-
92	QL.N1 - Tan Hong - Dong Thap	107	4.051	781	112	6	82	332	116	5	13	22	1.237	781	217	1.192	3.426	○	-
93	Cau Rach Mieu	94	39.570	7.969	925	803	1.556	3.904	1.787	704	827	488	11.890	7.969	3.673	20.117	43.648	-	○
94	Cau Ham Luong	189	53.796	6.190	460	440	2.397	1.426	1.127	603	588	655	16.177	6.190	1.928	14.390	38.685	-	○
95	Cau Co Chien	66	7.135	1.986	140	172	738	789	395	306	137	42	2.154	1.986	682	5.260	10.081	-	○
96	QL.60 - Tieu Can - Tra Vinh	391	12.491	510	89	21	235	239	230	75	17	21	3.826	510	213	1.783	6.331	-	○
97	Cau My Thuan	351	34.670	4.550	1.017	1.353	765	1.250	1.887	1.127	592	138	10.471	4.550	5.213	13.479	33.713	○	-
98	QL.30 - Cai Be - Tien Giang	344	13.681	2.607	323	361	486	1.337	792	598	371	199	4.173	2.607	1.484	8.433	16.697	-	-
99	QL.80 - Chau Thanh - Dong Thap	451	29.853	3.605	724	1.090	485	1.002	2.028	818	387	236	9.046	3.605	4.028	11.486	28.165	-	-
100	QL.53 - Vung Liem - Vinh Long	264	9.853	723	111	119	176	582	444	66	74	50	3.009	723	497	3.063	7.292	-	-
101	QL.91 - Thot Not - Can Tho	1.036	27.863	2.760	520	243	659	1.343	717	126	68	0	8.566	2.760	1.544	6.316	19.185	-	-
102	Cau Cao Lanh	80	11.021	2.760	70	58	987	1.365	541	175	507	1	3.322	2.760	271	8.016	14.369	-	-
103	QL.61C - Vinh Thanh - Can Tho	725	15.730	1.966	197	389	1.191	648	284	56	69	21	4.864	1.966	1.327	4.756	12.913	-	-
104	QL.53 - Duyen Hai - Tra Vinh	1.066	7.876	206	20	28	210	201	86	15	5	17	2.576	206	106	1.107	3.995	-	-
120	Cau Can Tho	61	48.972	11.479	1.100	1.356	1.240	3.441	3.656	1.221	1.354	52	14.704	11.479	5.370	25.669	57.221	○	-
121	QL.91C - Chau Thanh - Hau Giang	88	16.689	1.480	107	120	271	658	356	224	230	17	5.024	1.480	493	4.015	11.012	-	-
122	QL.1 - Ke Sach - Soc Trang	533	17.497	3.542	789	963	787	1.180	648	299	187	231	5.356	3.542	3.828	7.094	19.819	○	-
123	QL.1 - Cai Rang - Can Tho	120	71.881	5.920	846	1.012	710	2.468	999	492	325	39	21.588	5.920	4.053	11.098	42.659	○	-
124	QL.61C - Phong Dien - Can Tho	20	13.070	3.887	155	76	886	878	661	145	130	7	3.925	3.887	469	5.940	14.221	-	-
125	QL.1 - Vinh Loi - Bac Lieu	271	22.500	2.659	637	739	422	600	1.140	438	150	35	6.804	2.659	2.994	6.474	18.931	○	-
126	QL.1 - Tp. Ca Mau - Ca Mau	648	28.176	2.230	361	474	419	1.242	441	98	25	28	8.582	2.230	1.835	4.773	17.420	○	-
127	QL.63 - Thoi Binh - Ca Mau	531	6.696	158	38	6	60	144	76	11	3	1	2.115	158	83	636	2.992	-	-
128	QL.61B - Long My - Hau Giang	279	12.799	1.255	149	22	362	502	467	139	8	25	3.896	1.255	323	3.292	8.766	-	-
129	QL.61B - Vi Thanh - Hau Giang	234	9.702	1.485	132	41	626	435	220	85	13	60	2.957	1.485	340	2.984	7.766	-	-
130	Cau Cai Lon	105	29.885	3.542	789	963	787	1.180	648	196	70	61	8.987	3.542	3.828	6.315	22.671	-	-
Hệ số quy đổi đơn vị xe con (PCU)		0,2	0,3	1	1,8	2,5	2	2	2,5	2,5	3	1							

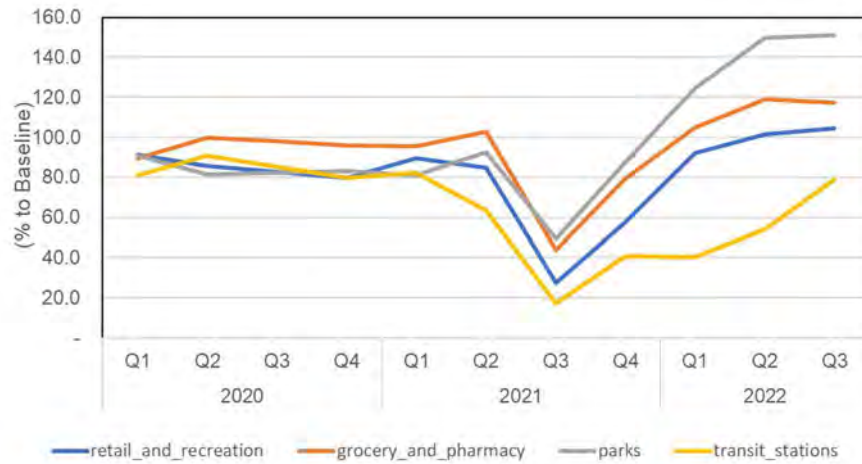
Nguồn: Nghiên cứu lập "Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050"

Số liệu lưu lượng giao thông trên tuyến QL61, khu vực dự án từ năm 2020, do Sở GTVT tỉnh Hậu Giang cấp, được tổng hợp như trong Hình 3.2.2. So với số liệu về tình hình di chuyển trong cộng đồng của Google (Hình 3.2.3), có thể thấy lưu lượng giao thông bị ảnh hưởng từ biện pháp hạn chế đi lại trong bối cảnh đại dịch COVID-19 trong khu vực. Các biện pháp cách ly xã hội nghiêm ngặt đã được thực hiện từ đầu tháng 7 đến cuối tháng 9 năm 2021 đã khiến lưu lượng giao thông giảm mạnh. Và, mặc dù việc di chuyển của người dân kể từ năm 2023 đã được khôi phục như giai đoạn trước đại dịch (100%), nhưng lưu lượng giao thông trên quốc lộ 61C vẫn chưa trở lại mức trước đó.



Nguồn: Sở GTVT, Hậu Giang

**Hình 3.2.2 Lưu lượng giao thông trên QL61C từ 2019**



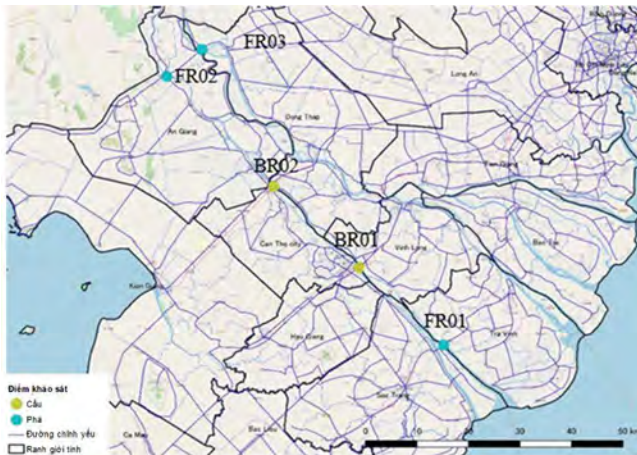
Nguồn: Báo cáo Tình hình đi lại (Mobility Report) của Google

Hình 3.2.3 Tình hình đi lại ở Hậu Giang kể từ đại dịch COVID-19

## 2) Lưu lượng giao thông qua Sông Hậu, 2022

### (a) Tổng quan về khảo sát hành lang sông Hậu

Để hiệu chỉnh lại kết quả dự báo nhu cầu chuyển đi hằng năm trên cơ sở mô hình tính toán lưu lượng giao thông hiện hữu cũng như các chỉ tiêu kinh tế - xã hội chính, Đoàn Nghiên cứu đã tổ chức đếm hành khách và lưu lượng xe qua sông Hậu. Hình dưới đây thể hiện vị trí và nội dung các điểm, trạm khảo sát hành lang ranh giới này.



Nguồn: Khảo sát hành lang sông Hậu

TT	Vị trí	Thời gian khảo sát	
		Đếm xe	Đếm hành khách
BR01	Cầu Cần Thơ	24 giờ	16 giờ
BR02	Cầu Vàm Cống		
FR01	Phà Đại Ngãi	17 giờ	17 giờ
FR02	Phà Châu Giang	24 giờ	24 giờ
FR03	Phà Tân Châu		

Hình 3.2.4 Sơ bộ về đợt khảo sát giao thông

### (b) Kết quả khảo sát

Bảng 3.2.2 và Hình 3.2.5 tổng hợp kết quả đợt khảo sát giao thông này. Các nội dung chính như sau:

- **Cầu (BR01, BR02):** Lưu lượng xe qua cầu Cần Thơ (BR01) nhiều hơn gấp đôi so với cầu Vàm Cống (BR02). Xét về PCU, thì lưu lượng phương tiện vận tải hàng hóa chiếm hơn một nửa tổng lưu lượng. So sánh giữa lưu lượng giao thông trên cầu Cần Thơ (BR01) với số liệu hiện có (xem Vị trí 120 tại mục 3.3.2-1), lưu lượng giao thông (tính theo PCU) gần như tương đương nhau, nhưng lưu lượng phương tiện vận tải hàng hóa (nhất là xe tải nặng) đã tăng lên.

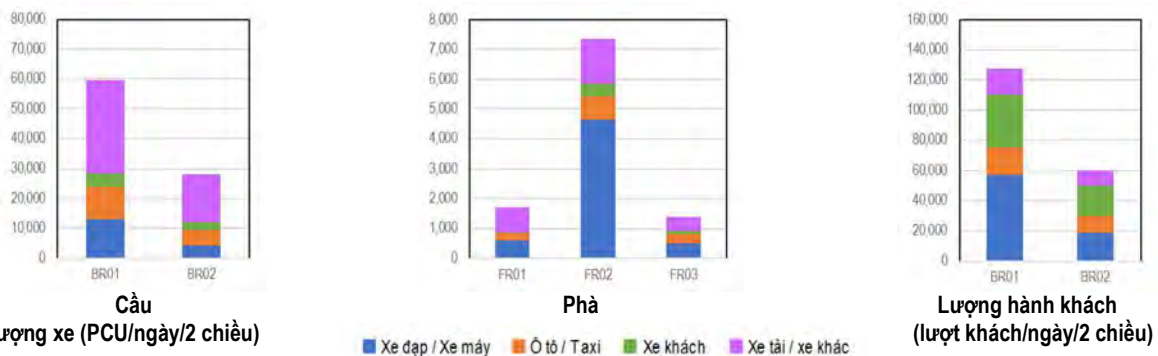
- **Phà (FR01-FR03):** Lưu lượng giao thông thấp hơn nhiều so với cầu. Trong đó, Phà Châu Giang (FR02) chở khoảng 7.000 PCU phương tiện và 25.000 lượt hành khách mỗi ngày. Tuy nhiên, xét về thành phần phương tiện thì xe máy chiếm hơn một nửa, thậm chí cả về PCU. Phà Tân Châu (FR03), trên cùng một hành lang, lại vận chuyển ít hơn 20% lưu lượng của FR02, và điều này cho thấy rằng lưu lượng giao thông đường dài qua tỉnh chủ yếu sử dụng cầu, còn người đi phà chỉ đi các đoạn đường tương đối ngắn.
- **Lượng hành khách chia theo loại phương tiện (chỉ áp dụng ở các cầu):** tỷ trọng của xe máy và xe khách cao hơn các loại phương tiện khác, và đây là điểm khác biệt đáng kể khi so về đặc điểm lưu lượng giao thông (tính theo PCU). Trong đó, nổi bật là hiệu quả vận tải hành khách cao của xe khách.

**Bảng 3.2.2 Lưu lượng qua Sông Hậu<sup>1)</sup>**

Khảo sát	Mã	Hướng		1) Xe đạp	2) Xe đạp điện	3) Xe máy	4) Ô tô	5) Taxi	6) Xe khách nhỏ	7) Xe khách	8) Xe tải nhỏ	9) Xe tải lớn	10) Xe chở container	11) Khác	Tính theo PCU				Tổng (PCU)
		Từ	Tới												Xe đạp / Xe máy (1-3)	Ô tô / Taxi (4-5)	Xe khách (6-7)	Xe tải / Khác (8-11)	
Đếm xe	BR01: Cầu Cần Thơ	Vinh Long	Cần Thơ	6	5	21.846	5.601	123	521	583	1.635	4.213	609	142	6.556	5.724	2.369	15.772	30.421
		Cần Thơ	Vinh Long	6	0	21.545	5.150	85	468	530	1.005	4.739	498	99	6.465	5.235	2.144	15.451	29.294
		<b>Tổng</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>43.391</b>	<b>10.751</b>	<b>208</b>	<b>989</b>	<b>1.113</b>	<b>2.640</b>	<b>8.952</b>	<b>1.107</b>	<b>241</b>	<b>13.021</b>	<b>10.959</b>	<b>4.513</b>	<b>31.222</b>	<b>59.715</b>	
	BR02: Cầu Vàm Cống	Đồng Tháp	Cần Thơ	13	0	6.856	2.686	58	337	311	1.163	2.091	195	41	2.059	2.744	1.367	8.180	14.350
		Cần Thơ	Đồng Tháp	14	0	6.650	2.474	47	307	313	1.255	1.979	161	28	1.998	2.521	1.320	7.969	13.807
		<b>Tổng</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>13.506</b>	<b>5.160</b>	<b>105</b>	<b>644</b>	<b>624</b>	<b>2.418</b>	<b>4.070</b>	<b>356</b>	<b>69</b>	<b>4.057</b>	<b>5.265</b>	<b>2.687</b>	<b>16.148</b>	<b>28.157</b>	
	Phà Đại Ngãi	Trà Vinh	Sóc Trăng	7	5	1.024	126	0	8	2	66	117	0	6	310	126	19	431	885
		Sóc Trăng	Trà Vinh	5	4	959	105	2	6	4	47	126	0	5	290	107	21	414	831
		<b>Tổng</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>1.983</b>	<b>231</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>113</b>	<b>243</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>599</b>	<b>233</b>	<b>40</b>	<b>845</b>	<b>1.716</b>	
	FR02: Phà Châu Giang	Đồng Tháp	An Giang	208	6	7.487	396	15	55	5	177	118	0	70	2.289	411	109	719	3.528
		An Giang	Đồng Tháp	199	9	7.644	378	16	129	35	182	137	0	86	2.335	394	313	793	3.835
		<b>Tổng</b>	<b>407</b>	<b>15</b>	<b>15.131</b>	<b>774</b>	<b>31</b>	<b>184</b>	<b>40</b>	<b>359</b>	<b>255</b>	<b>0</b>	<b>156</b>	<b>4.624</b>	<b>805</b>	<b>422</b>	<b>1.512</b>	<b>7.362</b>	
	FR03: Phà Tân Châu	Đồng Tháp	An Giang	38	3	760	151	0	31	2	27	61	0	18	236	151	59	225	671
		An Giang	Đồng Tháp	47	0	804	172	1	20	7	77	26	0	14	251	173	53	233	709
		<b>Tổng</b>	<b>85</b>	<b>3</b>	<b>1.564</b>	<b>323</b>	<b>1</b>	<b>51</b>	<b>9</b>	<b>104</b>	<b>87</b>	<b>0</b>	<b>32</b>	<b>487</b>	<b>324</b>	<b>112</b>	<b>458</b>	<b>1.380</b>	
Passenger Car Unit Factor				0,2	0,2	0,3	1,0	1,0	1,8	2,5	2,0	2,5	3,0	1,0					
Khảo sát	Mã	Hướng		1) Xe đạp	2) Xe đạp điện	3) Xe máy	4) Ô tô	5) Taxi	6) Xe khách nhỏ	7) Xe khách	8) Xe tải nhỏ	9) Xe tải lớn	10) Xe chở container	11) Khác	Xe đạp / Xe máy (1-3)	Ô tô / Taxi (4-5)	Xe khách (6-7)	Xe tải / Khác (8-11)	Tổng hành khách
		Từ	Tới																
Đếm hành khách	BR01: Cầu Cần Thơ	Vinh Long	Cần Thơ	6	5	29.255	9.538	185	3.757	15.289	2.245	5.742	678	285	29.266	9.723	19.046	8.950	66.985
		Cần Thơ	Vinh Long	6	0	27.989	8.263	110	3.315	12.421	1.198	6.458	573	201	27.995	8.373	15.736	8.430	60.534
		<b>Tổng</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>57.244</b>	<b>17.801</b>	<b>295</b>	<b>7.072</b>	<b>27.710</b>	<b>3.443</b>	<b>12.200</b>	<b>1.251</b>	<b>486</b>	<b>57.261</b>	<b>18.096</b>	<b>34.782</b>	<b>17.380</b>	<b>127.519</b>	
	BR02: Cầu Vàm Cống	Đồng Tháp	Cần Thơ	13	0	9.285	5.818	115	2.286	7.197	1.744	2.918	232	72	9.298	5.933	9.483	4.966	29.680
		Cần Thơ	Đồng Tháp	14	0	9.125	5.384	100	2.805	8.199	1.892	2.720	185	72	9.139	5.484	11.004	4.869	30.496
		<b>Tổng</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>18.410</b>	<b>11.202</b>	<b>215</b>	<b>5.091</b>	<b>15.396</b>	<b>3.636</b>	<b>5.638</b>	<b>417</b>	<b>144</b>	<b>18.437</b>	<b>11.417</b>	<b>20.487</b>	<b>9.835</b>	<b>60.176</b>	
	FR01: Phà Đại Ngãi	Trà Vinh	Sóc Trăng																1.920
		Sóc Trăng	Trà Vinh																1.981
		<b>Tổng</b>																	<b>3.901</b>
	FR02: Phà Châu Giang	Đồng Tháp	An Giang																12.016
		An Giang	Đồng Tháp																12.527
		<b>Tổng</b>																	<b>24.543</b>
	FR03: Phà Tân Châu	Đồng Tháp	An Giang																2.173
		An Giang	Đồng Tháp																2.134
		<b>Tổng</b>																	<b>4.307</b>

Nguồn: Khảo sát hành lang sông Hậu

1) Hành khách qua phà trừ lái xe phải đi bộ lên phà, chỉ đếm tổng số lượng khách.



**Hình 3.2.5 Lưu lượng giao thông của từng loại phương tiện trên hành lang khảo sát**

**(c) Lưu lượng xe qua phà Thới An – Phong Hòa**

Sau khi tiến hành khảo sát, JST thấy rằng phà Thới An - Phong Hòa góp phần kết nối giao thông giữa thành phố Cần Thơ và tỉnh Đồng Tháp (xem Hình 3.2.6 và Hình 3.2.7). JST đã phỏng vấn với Sở GTVT Đồng Tháp, đơn vị khai thác và quản lý phà, và thu được số liệu xe qua phà, như thể hiện trong Bảng 3.2.3. Lượng xe qua phà hàng ngày tương đương với các bến phà nhỏ như FR01 và FR03. Số liệu này được sử dụng để cập nhật mô hình dự báo nhu cầu giao thông.



Nguồn: Open Street Map



Source: Truyền Hình Đồng Tháp

**Hình 3.2.6 Vị trí phà Thới An – Phong Hòa**

**Hình 3.2.7 Hình ảnh phà hoạt động tại bến Thới An – Phong Hòa**

**Bảng 3.2.3 Lưu lượng xe hàng tháng qua phà Thới An – Phong Hòa**

Xe 2 bánh (Xe máy)	Ô tô dưới 12 chỗ	Ô tô 12-16 chỗ, xe tải 3-7t	Ô tô 16-30 chỗ	Ô tô trên 30 chỗ, xe tải 4-10 tấn	Xe tải trên 10 tấn
63.000	12.500	2.600	450	400	170

Nguồn: Sở GTVT, Đồng Tháp

### 3.3. Quy hoạch phát triển mạng lưới hạ tầng

#### 3.3.1. Các quy hoạch mới nhất về phát triển hạ tầng giao thông

Cơ sở pháp lý để thực hiện các dự án hạ tầng giao thông là quy hoạch cấp quốc gia, cấp vùng và cấp tỉnh. Ở cấp quốc gia, có năm quy hoạch chuyên ngành giao thông vận tải là đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, cảng biển và cảng hàng không. Theo Quyết định số 995/QĐ-TTg ngày 09/8/2018, Bộ GTVT chịu trách nhiệm lập năm quy hoạch chuyên ngành trong lĩnh vực giao thông vận tải.

Tiếp theo các quy hoạch ngành quốc gia, Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050 (gọi tắt là Quy hoạch vùng ĐBSCL 2021-2030) cũng đã được lập và phê duyệt theo Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28/02/2022.

Do đó, quy hoạch ngành lĩnh vực giao thông vận tải và quy hoạch tổng thể vùng Đồng bằng sông Cửu Long sẽ là những định hướng cơ bản cho việc triển khai xây dựng hạ tầng giao thông ở khu vực này.

#### 3.3.2. Tổng hợp các dự án giao thông đường bộ

Theo Quyết định số 11/2012/QĐ-TTg ngày 10 tháng 02 năm 2012 phê duyệt Quy hoạch tổng thể giao thông vận tải vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 (gọi tắt là Quy hoạch GTVT vùng ĐBSCL 2020), định hướng quy hoạch mạng lưới đường bộ là hình thành các hành lang giao thông dọc và ngang trên cơ sở xây dựng các tuyến đường cao tốc và quốc lộ. Từ định hướng này, mạng lưới quốc lộ theo trục dọc và ngang đã được đầu tư xây dựng trong giai đoạn 2010.-2019. Tuy nhiên, mạng lưới quốc lộ bị hạn chế về năng lực do hầu hết chỉ có hai làn xe, theo Quy hoạch GTVT vùng ĐBSCL 2020. Ngoài ra, trong giai đoạn này thì vùng ĐBSCL cũng chỉ được đầu tư thêm một vài đoạn đường cao tốc. Nguyên nhân chính là do trong giai đoạn này Chính phủ tập trung nguồn lực đầu tư xây dựng các tuyến đường cao tốc nối với thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

Sau Quy hoạch GTVT vùng ĐBSCL 2020 thì Quy hoạch ngành Đường bộ và Quy hoạch Tổng thể vùng ĐBSCL 2021-2030 vẫn giữ nguyên định hướng phát triển các hành lang dọc và ngang này. Tuy nhiên, so với Quy hoạch GTVT vùng ĐBSCL 2020 thì có hai điểm khác biệt chính. Điểm thứ nhất là mạng lưới đường cao tốc được mở rộng hơn; điểm thứ hai là mặt cắt của các tuyến quốc lộ cũng được mở rộng hơn. Danh sách tổng các dự án đường bộ được chia thành bốn nhóm như sau.

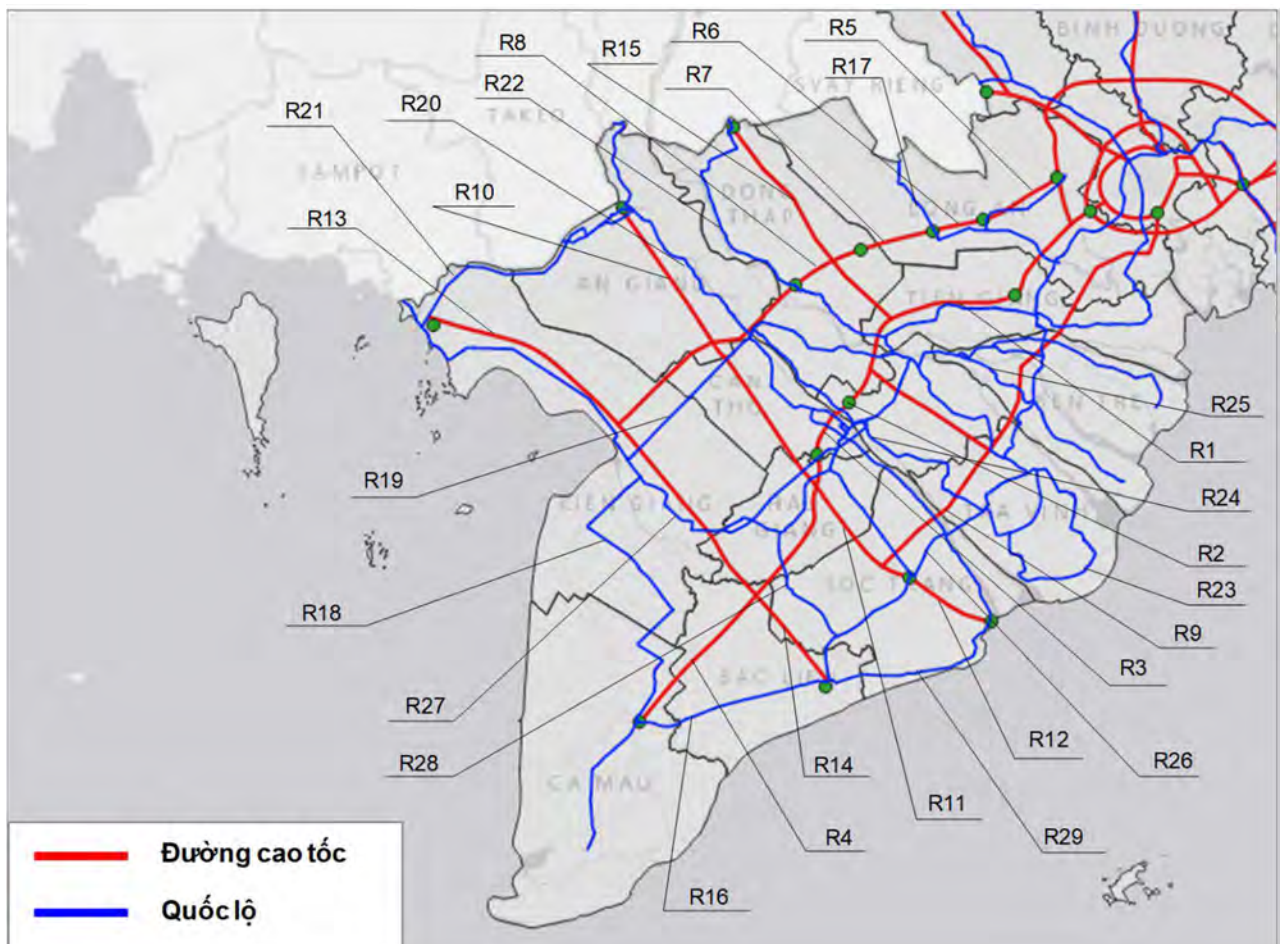
- (i) **Đường cao tốc:** Chương trình đầu tư đường cao tốc là nhằm hình thành các trục dọc và ngang cho vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Nhìn chung, các tuyến cao tốc này sẽ giúp cải thiện đáng kể năng lực, khả năng kết nối và khả năng tiếp cận của mạng lưới đường bộ cũng như năng lực cạnh tranh của toàn vùng Đồng bằng sông Cửu Long.
  - **Các tuyến cao tốc trục dọc:** Định hướng đặt ra là tăng cường kết nối và khả năng tiếp cận từ các tỉnh trong vùng ĐBSCL đến thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh trong vùng Đông Nam Bộ thông qua đầu tư xây dựng 3 tuyến đường cao tốc trên trục Bắc - Nam, bao gồm: đoạn thuộc đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông, đoạn thuộc đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây và tuyến cao tốc TP.HCM - Tiền Giang - Bến Tre - Trà Vinh - Sóc Trăng.
  - **Các tuyến cao tốc trục ngang:** Định hướng là nâng cao khả năng kết nối và khả năng tiếp cận từ các đô thị lớn và các khu công nghiệp đến các cửa khẩu với

Campuchia và các cảng trong vùng, thông qua việc đầu tư xây dựng 3 tuyến cao tốc theo hướng Đông Tây, cụ thể là: Đường cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, đường cao tốc Hà Tiên (Kiên Giang) - Rạch Giá - Bạc Liêu, và đường cao tốc Hồng Ngự (Đồng Tháp) - Trà Vinh.

(ii) **Quốc lộ:** Mục tiêu là nâng cao năng lực mạng lưới đường bộ nói chung và mạng lưới quốc lộ nói riêng thông qua việc nâng cấp, cải tạo các tuyến quốc lộ hiện có.

- **Các tuyến quốc lộ chính:** Các tuyến quốc lộ này sẽ là các tuyến đường thay thế cho các tuyến cao tốc trục dọc và ngang. Do đó, các tuyến này phải sẽ đảm bảo lưu thông hành khách và hàng hóa thông suốt trong vùng ĐBSCL, cải thiện khả năng kết nối và tiếp cận từ các đô thị lớn, các khu công nghiệp đến vùng Đông Nam Bộ (bao gồm cả TpHCM), các cửa khẩu với Campuchia, và các cảng trong vùng.
- **Các quốc lộ thứ yếu:** Mục tiêu là nâng cao khả năng kết nối và năng lực của mạng lưới đường bộ trong vùng Đồng bằng sông Cửu Long, từ đó giúp cải thiện khả năng tiếp cận của không chỉ các đô thị lớn mà cả các đô thị nhỏ đến các cửa khẩu, cảng cấp vùng và các địa phương trong vùng Đông Nam Bộ.

Danh mục và vị trí các dự án đường bộ được thể hiện trong Bảng 3.3.1 và Hình 3.3.1.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 3.3.1 Vị trí các dự án đường bộ trong vùng ĐBSCL



**Bảng 3.3.1 Danh mục các dự án đường bộ trong vùng ĐBSCL**

Nhóm dự án	Mã và tên dự án	Chi phí (tỷ đồng)	
		2021-2030	2031-2050
Cao tốc trực dọc	R1: Đường cao tốc Bắc Nam phía Đông (Trung Lương - Mỹ Thuận)	8.816	
	R2: Đường cao tốc Bắc Nam phía Đông (Cầu Mỹ Thuận 2)	1.210	
	R3: Đường cao tốc Bắc Nam phía Đông (Mỹ Thuận - Cần Thơ)	3.976	
	R4: Đường cao tốc Bắc Nam phía Đông (Cần Thơ - Cà Mau)	34.316	
	R5: Đường cao tốc Bắc Nam phía Tây (Ngọc Hồi - Chơn Thành - Rạch Giá; Đức Hòa – Thạnh Hóa)		4.350
	R6: Đường cao tốc Bắc Nam phía Tây (Ngọc Hồi - Chơn Thành - Rạch Giá: đoạn Thạnh Hóa - Tân Thành)		2.610
	R7: Phía Tây cao tốc Bắc Nam (Ngọc Hồi - Chơn Thành - Rạch Giá: đoạn Tân Thành - Mỹ An)		3.480
	R8: Đường cao tốc Bắc Nam phía Tây (Ngọc Hồi - Chơn Thành - Rạch Giá: đoạn Mỹ An - Cao Lãnh)	4.524	
	R9: TP.HCM – Tiền Giang – Bến Tre – Trà Vinh – Sóc Trăng		16.560
Cao tốc trực ngang	R10: Cao tốc Châu Đốc-Cần Thơ-Sóc Trăng (đoạn Châu Đốc-Cần Thơ)	24.100	
	R11: Cao tốc Châu Đốc-Cần Thơ-Sóc Trăng (đoạn Cần Thơ-Sóc Trăng)	9.800	
	R12: Cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng (đoạn Sóc Trăng - Trần Đề)	7.477	
	R13: Cao tốc Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu (đoạn Hà Tiên - Rạch Giá)	8.500	
	R14: Cao tốc Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu (đoạn Rạch Giá - Bạc Liêu)		19.328
	R15: Cao tốc Hồng Ngự - Trà Vinh		21.933
Quốc lộ chính yếu	R16: Quốc lộ 1 (đoạn Năm Căn - Phụng Hiệp)	6.178	
	R17: Quốc lộ 62 (đoạn Tân An (Long An) đến cửa khẩu Mộc Hóa (Long An))	2.266	
	R18: Quốc lộ 63 (Cà Mau - Kiên Giang)	2.700	
	R19: Quốc lộ 80 (Cần Thơ - Kiên Giang)	tbd	
	R20: Quốc lộ 91	5.107	
	R21: Quốc lộ N1	4.000	
Quốc lộ thứ yếu	R22: Quốc lộ 30 (Dinh Bà - Hồng Ngự - biên giới Campuchia)	1.618	
	R23: Quốc lộ 53 (Khu kinh tế Long Hồ - Ba Si - Long Toàn - Định An)	3.942	
	R24: Quốc lộ 54 (Đồng Tháp - Vĩnh Long - Trà Vinh)	4.744	
	R25: Quốc lộ 57 (Cầu Đĩnh Khao - Thị trấn Mỏ Cà (Bến Tre))	1.700	
	R26: Quốc lộ 60 (tính cả cầu Đại Ngãi và Rạch Miễu 2)	14.310	
	R27: Quốc lộ 61	1.560	
	R28: Quốc lộ 61B (Vĩnh Tường - TX. Long Mỹ - QL1A)	1.157	
	R29: Quốc lộ 91C / đường Nam Sông Hậu	3.500	

Nguồn: VITRANSS3, Thuyết minh quy hoạch mạng lưới đường bộ, và quy hoạch vùng ĐBSCL giai đoạn 2021-2030

### 3.3.3. Tổng hợp các dự án của các chuyên ngành giao thông khác

Về các chuyên ngành giao thông còn lại, các dự án đầu tư xây dựng mạng lưới hạ tầng trong quy hoạch được tổng hợp dưới đây.

#### 1) Dự án đường sắt

Quy hoạch GTVT vùng ĐBSCL 2020 chỉ có định hướng đầu tư tuyến đường sắt Tp.HCM - Mỹ Tho - Cần Thơ dài 170 km. Tuy nhiên, tuyến đường sắt này đã được quy hoạch kéo dài

đến tỉnh Cà Mau theo Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24 tháng 8 năm 2015 phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển đường sắt đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030. Trên thực tế, tuyến đường sắt này chưa được đầu tư xây dựng trong thập kỷ 2010 vì nhu cầu vận tải ở vùng ĐBSCL còn thấp, đồng thời vẫn ưu tiên đầu tư vào đường bộ.

Quy hoạch ngành đường sắt và Quy hoạch tổng thể vùng ĐBSCL 2021-2030 đều định hướng đầu tư tuyến đường sắt Tp.HCM-Cần Thơ trong giai đoạn 2031-2050. Tóm lại, vùng Đồng bằng sông Cửu Long chỉ có quy hoạch một tuyến đường sắt.

## 2) Các dự án đường thủy nội địa

Vùng ĐBSCL có đặc trưng là mạng lưới đường thủy dày đặc. ĐTNĐ là phương thức vận tải chủ lực cho cả hành khách và hàng hóa trong vùng. Tuy nhiên, ngành này đang vướng phải một số trở ngại về tăng trưởng và phát triển. Đối với hành lang vận tải trực dọc, mạng lưới ĐTNĐ có các sông lớn hơn cho phép tàu lớn di chuyển. Điều này là yếu tố thuận lợi giúp thúc đẩy vận tải sông - biển hoặc ven biển từ vùng ĐBSCL đến TpHCM hoặc khu vực cụm cảng Cái Mép - Thị Vải. Tuy nhiên, về hành lang trên trục ngang thì đường thủy nội địa lại chỉ gồm các tuyến ngắn nối tới TpHCM, phần lớn là các kênh hẹp, năng lực hạn chế. Ngoài ra, năng lực của mạng lưới ĐTNĐ cũng bị ảnh hưởng đáng kể do trong vùng còn có nhiều cầu có tính không thấp.

Quy hoạch GTVT vùng ĐBSCL 2020 đưa ra định hướng phát triển các hành lang vận tải thủy theo trục dọc và ngang. Bên cạnh đó, Chính phủ cũng có chính sách ưu tiên, thúc đẩy phát triển các dịch vụ vận tải thủy nội địa và vận tải sông pha biển theo Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 4 tháng 3 năm 2014 phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020 và Định hướng đến năm 2030 (gọi tắt là Chiến lược dịch vụ vận tải 318). Tuy nhiên, tiếp nối Quy hoạch GTVT vùng ĐBSCL 2020 và Chiến lược Dịch vụ Vận tải 318, thì Quy hoạch Kết cấu Hạ tầng ĐTNĐ 2021-2030 và Quy hoạch tổng thể vùng Đồng bằng Sông Cửu Long 2021-2030 đều đặt mục tiêu cải thiện hơn nữa mạng lưới ĐTNĐ về năng lực, khả năng tiếp cận và an toàn. Danh sách tổng hợp các dự án đường thủy trong quy hoạch gồm các nhóm dự án sau đây.

- (i) **Cải tạo đường thủy:** Các dự án nhóm này nhằm nâng cao năng lực và khả năng tiếp cận của mạng lưới đường thủy bằng cách nâng cấp các hành lang vận tải đường thủy chính, xóa bỏ các điểm thắt cổ chai, phát triển tuyến vận tải sông pha biển qua các khu vực cửa sông.
- (ii) **Đầu tư/Cải tạo cảng sông:** Các dự án nhóm này nhằm nâng cao năng lực của cảng sông, đảm bảo tiếp nhận tàu cỡ lớn, nâng cấp hệ thống xếp dỡ và tăng cường hiệu quả khai thác cảng.
- (iii) **Đầu tư xây dựng bến container nội địa cho đường thủy nội địa (ICD đường thủy):** Các dự án nhóm này nhằm cải thiện khả năng kết nối của dịch vụ vận tải ĐTNĐ với các phương thức vận tải khác và các trung tâm sản xuất công nghiệp.
- (iv) **Thay thế cầu có tính không thấp:** Các dự án nhóm này giúp nâng cao năng lực và khả năng kết nối của các tuyến giao thông đường thủy
- (v) **Đảm bảo An toàn Giao thông:** Dự án nhóm này nhằm đảm bảo yêu cầu an toàn giao thông và nâng cao độ tin cậy của giao thông đường thủy nội địa.

### 3) Các dự án cảng biển

Vùng Đồng bằng sông Cửu Long có lợi thế giáp với Vịnh Thái Lan ở phía Tây Nam và với Biển Đông ở phía Đông Nam. Tuy nhiên, hầu hết các cảng biển trong vùng chỉ phục vụ vận tải nội địa và ven biển. Chỉ có các cảng biển ở An Giang và Cần Thơ mới có khả năng tiếp nhận tàu lớn, có trọng tải 2000 đến 8000 tấn. Nguyên nhân chính là nhu cầu xuất nhập khẩu còn thấp vì mức độ công nghiệp hóa trong vùng còn thấp. Ngoài ra, hệ thống cảng biển ở khu vực TpHCM và Cái Mép-Thị Vải cũng đều đã được đầu tư, khai thác tốt. Do đó, luồng hàng hóa ra vào vùng ĐBSCL vẫn phải dựa vào hệ thống cảng biển tại TpHCM và Cái Mép - Thị Vải trong giai đoạn ngắn và trung hạn.

Với mục tiêu cải thiện năng lực cạnh tranh cho Vùng ĐBSCL, Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam 2021-2030 cũng như Quy hoạch tổng thể vùng Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2021-2030 đều hướng tới tiếp tục tăng cường năng lực, khả năng tiếp cận biển và an toàn cho hệ thống cảng biển trong vùng như sau:

- (i) **Đầu tư các cảng và ICD mới:** Các dự án nhóm này nhằm nâng cao năng lực và khả năng kết nối của hệ thống cảng biển trong Vùng, đặc biệt là cảng nước sâu Trần Đề.
- (ii) **Nâng cấp, cải tạo luồng vào cảng chính:** Các dự án nhóm này nhằm cải thiện khả năng tiếp cận từ phía biển đến các cảng biển hiện có thông qua biện pháp cải tạo các luồng vào cảng.
- (iii) **Tăng cường đầu tư trang thiết bị/công trình hàng hải:** Các dự án nhóm này nhằm đảm bảo an toàn và tăng cường độ tin cậy của giao thông hàng hải.

### 4) Các dự án cảng hàng không

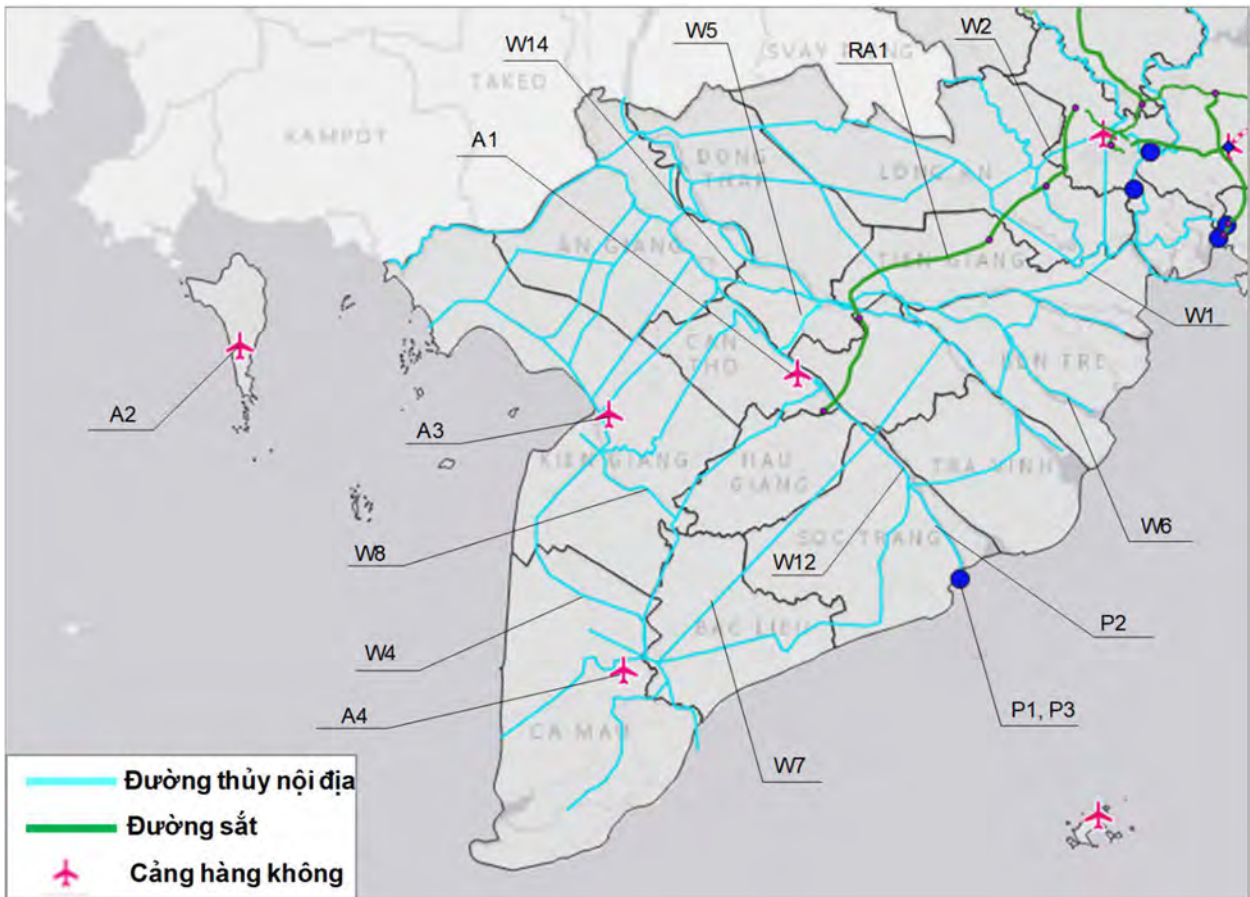
Mặc dù trong bối cảnh kinh tế toàn cầu suy thoái và hứng chịu các tác động tiêu cực của đại dịch COVID-19, nhu cầu đi lại bằng đường hàng không đã giảm đáng kể trong ngắn hạn và trung hạn, nhưng lưu lượng hành khách hàng không vẫn được kỳ vọng sẽ tăng trưởng trong giai đoạn dài hạn ở trong vùng ĐBSCL, đặc biệt là đối với các cảng hàng không quốc tế là Cần Thơ và Phú Quốc. Để đáp ứng sự tăng trưởng về nhu cầu đi lại bằng đường hàng không, Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng hàng không, sân bay và Quy hoạch tổng thể vùng Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2021-2030 đều hướng tới nâng cao năng lực của các cảng hàng không hiện có trong vùng bằng cách triển khai các dự án đầu tư xây dựng nhà ga mới, mở rộng sân đỗ tàu bay, xây dựng thêm đường CHC, đường lăn.

Danh sách và vị trí các dự án thuộc các chuyên ngành giao thông còn lại được thể hiện trong Bảng 3.3.2 và Hình 3.3.2.

**Bảng 3.3.2 Danh mục các dự án của các chuyên ngành giao thông khác trong vùng ĐBSCL**

Nhóm dự án	Mã và tên dự án	Chi phí (tỷ đồng)	
		2021-2030	2031-2050
Đường sắt	RA1: Đường sắt TpHCM – Cần Thơ		157.254
Đường thủy nội địa	W1: Kênh Chợ Gạo	1.500	
	W2: Tuyến đường thủy Chợ Đệm - Bến Lức	200	
	W3: Phát triển các hành lang logistics và đường thủy phía Nam	5.800	
	W4: Cải tạo tuyến Rạch Giá - Cà Mau	1.800	
	W5: Nâng cấp Kênh Mương Khai - Đốc Phủ Hiên	2.300	
	W6: Tuyến đường thủy trên sông Hàm Luông từ ngã ba sông Tiền đến cửa Hàm Luông	500	
	W7: Nâng cấp tuyến Sài Gòn - Cà Mau (đoạn Cần Thơ - Cà Mau)	1.700	
	W8: Nâng cấp Kênh Rạch Sỏi – Hậu Giang	1.550	
	W9: Cải tạo cảng sông ở phía Nam (Giai đoạn I & II)		87.500
	W10: Phát triển ICD đường thủy ở phía Nam (Giai đoạn I)		7.868
	W11: Nâng cấp cầu tĩnh không thấp ở phía Nam		15.700
	W12: Hệ thống điều phối giao thông hàng hải trên sông Hậu	110	
	W14: Nạo vét tuyến Sài Gòn – Kiên Lương (đoạn từ Lấp Vò-Sa Đéc tới Kiên Lương)	1.660	
Cảng biển	P1: Đầu tư xây dựng cảng Trần Đề	32.000	
	P2: Luồng tàu sông Hậu	2.225	
	P3: Nạo vét luồng qua cửa Trần Đề	151	
	P4: Nạo vét luồng tàu sông Tiền	300	
Cảng hàng không	A1: Xây dựng nhà ga mới và đường lăn, mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ	7.462	
	A2: Xây dựng nhà ga và đường cất hạ cánh mới, mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc	9.595	
	A3: Mở rộng đường CHC và mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không Rạch Giá		4.454
	A4: Xây dựng nhà ga mới, mở rộng sân đỗ và kéo dài đường cất hạ cánh tại Cảng hàng không Cà Mau		3.117

Nguồn: VITRANSS3, tài liệu quy hoạch ngành quốc gia lĩnh vực đường thủy nội địa, đường sắt, cảng biển, cảng hàng không, và Quy hoạch tổng thể vùng ĐBSCL 2021-2030



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 3.3.2** Vị trí các dự án của các chuyên ngành giao thông còn lại trong vùng ĐBSCL

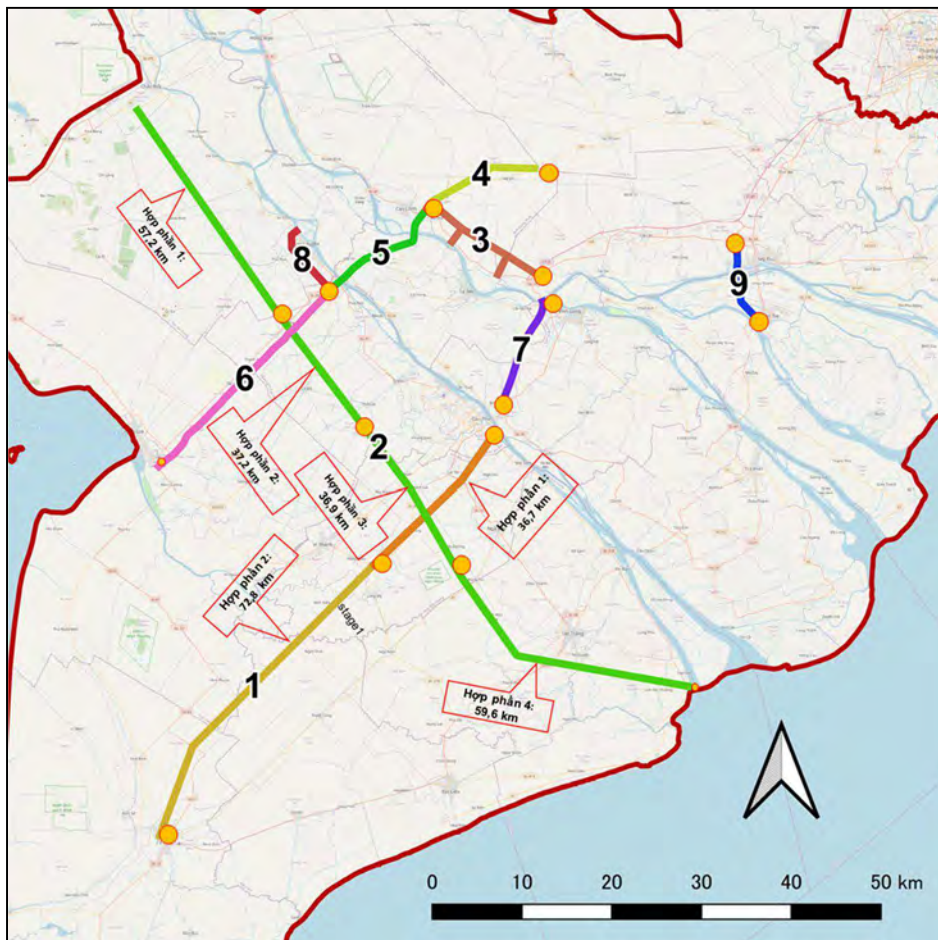
### 3.4. Các dự án hạ tầng giao thông đang triển khai (đến năm 2025)<sup>56</sup>

#### 3.4.1. Tổng quan<sup>57</sup>

Năm 2021, Bộ GTVT đề xuất bố trí ít nhất 57,3 nghìn tỷ đồng trong 5 năm tới để đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông vùng ĐBSCL. Các dự án bao gồm nâng cấp và hoàn thành một số dự án đường cao tốc, hoàn thành dự án luồng hàng hải cho phép tàu lớn vào sông Hậu và phát triển dịch vụ logistics và đường thủy ở khu vực phía Nam.

#### 3.4.2. Các dự án Đường bộ và Đường cao tốc do BQLDA Mỹ Thuận thực hiện

Tại Đồng bằng sông Cửu Long, BQLDA Mỹ Thuận (thuộc Bộ GTVT) là cơ quan thực hiện 10 dự án đường bộ và đường cao tốc. Trong số đó, bảy dự án đang trong giai đoạn chuẩn bị (đến năm 2025) và ba dự án đang trong quá trình thực hiện. Bảng 3.4.1 tổng hợp tình trạng của các dự án này, còn Hình 3.4.1 thể hiện vị trí của các dự án.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp từ Tài liệu tổng hợp về các dự án do BQLDA Mỹ Thuận quản lý

**Hình 3.4.1** Vị trí các dự án đường bộ, đường cao tốc do BQLDA Mỹ Thuận quản lý tại ĐBSCL

<sup>56</sup> Bộ GTVT, BQLDA Mỹ Thuận: Báo cáo tổng hợp tình hình thực hiện các dự án do BQLDA Mỹ Thuận quản lý, 30/03/2022

<sup>57</sup> <https://www.seetao.com/details/131266.html>

**Bảng 3.4.1 Các dự án đường bộ và đường cao tốc do BQLDA Mỹ Thuận quản lý ở ĐBSCL**

	TT	Tên dự án	Chiều dài (km)	Chiều rộng	Vốn đầu tư (tỷ đồng)	Chú thích
Đang chuẩn bị dự án	1	Đường cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2021-2025 (các hợp phần: Cần Thơ - Hậu Giang và Hậu Giang - Cà Mau).	109,5	Giai đoạn 1: 4 làn xe cao tốc, 17m	27.254	Đã ký các hợp đồng Tư vấn để chuẩn bị NCKT.
	2	Đường cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng.	188,2	Giai đoạn hoàn thiện: 6 làn xe cao tốc, 32,5m	44.691	Dự án đã được Hội đồng thẩm định cấp Nhà nước thẩm định. Bộ GTVT đã trình Chính phủ Báo cáo NCKTKT ngày 18/3/2022.
	3	Đường cao tốc Cao Lãnh - An Hữu	27,43	Giai đoạn 1: 4 làn xe, 17m	6.029	Bộ GTVT đã có Công văn số 1461/TT-BGTVT ngày 16/2/2022 trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Báo cáo NCKTKT. Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã có Công văn số 1345/BKHĐT-GSTDĐT ngày 04/3/2022 gửi các bộ, địa phương liên quan về việc ý kiến thẩm định chủ trương đầu tư dự án.
	4	Đường cao tốc Mỹ An - Cao Lãnh	26,16	Giai đoạn hoàn thiện: 4 làn xe cao tốc, 24,75m.	3.677,2	Dự án được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư tại Quyết định số 2203/QĐ-TTg ngày 27/12/2021. Hiện nay, Ban QLDA Mỹ Thuận đang tổ chức lựa chọn tư vấn và đã ký hợp đồng tư vấn khảo sát, đang lập báo cáo NCKT
	5	Cải tạo đường Cao Lãnh - Lộ Tê	28,84	Giai đoạn 1: 4 làn xe, 17m	950	Bộ GTVT chấp thuận chủ trương đầu tư tại Quyết định số 140/QĐ-BGTVT ngày 24/01/2022. Ban QLDA Mỹ Thuận phê duyệt lựa chọn phương án tư vấn, nhiệm vụ dự án, dự toán các gói thầu tư vấn và tổ chức lựa chọn tư vấn cho dự án.
	6	Cải tạo đường Lộ Tê - Rạch Sỏi	51,5	Giai đoạn hoàn thiện: 6 làn xe.	750	Bộ GTVT chấp thuận chủ trương đầu tư tại Quyết định số 153/QĐ-BGTVT ngày 25/01/2022. Hiện nay, Ban QLDA Mỹ Thuận đã phê duyệt phương án lựa chọn tư vấn, nhiệm vụ dự án, dự toán các gói thầu tư vấn và tổ chức lựa chọn tư vấn cho dự án.
Đang triển khai	7	Dự án đường cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ	22,97	Giai đoạn 1: 4 làn xe, Bn = 17,0m	4.826	Dự án được chia thành ba gói thầu xây lắp, khởi công vào tháng 1 năm 2021 và sẽ hoàn thành vào năm 2022. Toàn bộ Giai đoạn 1 sẽ hoàn thành vào năm 2023.
	8	Dự án xây dựng cầu Rạch Miễu 2 nối tỉnh Tiền Giang và Bến Tre.	Khoản g 15,5	BxH = 110x37,5m và 220x30m;	5.175	Dự án được chia thành sáu gói thầu xây lắp, khởi công vào tháng 3 năm 2022 và hoàn thành vào năm 2025.
	9	Đường nối QL.91 và Dự án đường tránh TP Long Xuyên	Khoản g 18,1	02 làn xe cơ giới, Bn = 12m	2.106	Dự án được chia thành ba gói thầu xây lắp, khởi công vào tháng 1 năm 2022 và hoàn thành vào tháng 12 năm 2023.

Nguồn: Báo cáo Tổng hợp tình hình thực hiện các dự án do BQLDA Mỹ Thuận quản lý

Ngoài các dự án do PMU Mỹ Thuận đảm nhận còn có dự án sau đây có ý nghĩa quan trọng với mạng lưới giao thông vùng:

- Cầu Mỹ Thuận 2 (dài 7km) do PMU 7 quản lý, có vốn đầu tư trên 5,5 nghìn tỷ đồng, trên hướng tuyến đường cao tốc Bắc – Nam, bắc qua sông Tiền, nối tỉnh Tiền Giang với tỉnh Vĩnh Long
- Cầu Đại Ngãi (dài 15,2km) do PMU 85 quản lý, có vốn đầu tư hơn 8.0000 tỷ đồng trên QL60 bắc qua sông Hậu, nối tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng.

### 3.4.3. Đường sắt

Tháng 8/2013, Bộ GTVT ký quyết định<sup>58</sup> phê duyệt quy hoạch tuyến đường sắt TP.HCM - Cần Thơ, có tổng chiều dài 173,7 km, đi qua địa bàn TpHCM và các tỉnh Long An, Tiền Giang và Vĩnh Long thuộc ĐBSCL. Tuyến này sử dụng đường đôi và khổ tiêu chuẩn (1435 mm), tốc độ thiết kế cho đoạn từ TpHCM tới Cần Thơ khoảng 190 km/h cho tàu khách và 120 km/giờ cho tàu hàng. Thời gian di chuyển giữa hai thành phố này sẽ là 75-80 phút, so với thời gian 3-4 giờ đi đường bộ hiện nay.

<sup>58</sup> Quyết định 1556/QĐ-BGTVT

Vào tháng 5 năm 2022, Thành phố Cần Thơ đề xuất triển khai dự án trong giai đoạn tới năm 2030.<sup>59</sup>



Nguồn: Thành phố Cần Thơ

**Hình 3.4.2** Hướng tuyến dự kiến của tuyến đường sắt TpHCM – Cần Thơ

### 3.4.4. Vận tải thủy nội địa và Cảng biển

Tháng 2/2022, Bộ Giao thông Vận tải khẳng định sẽ ưu tiên triển khai 3 dự án ở Đồng bằng sông Cửu Long với tổng mức đầu tư hơn 8,5 nghìn tỷ đồng.

**Bảng 3.4.2** Các dự án ưu tiên cho ĐTNĐ ở vùng ĐBSCL

TT	Tên dự án	Quy mô	Kế hoạch thực hiện	Tổng vốn đầu tư (tỷ đồng)
1	Mở rộng luồng kênh Sông Hậu	Kè bảo vệ bờ kênh Quan Chánh Bó, tổng chiều dài hơn 18km; xây dựng 5 km đường dọc bờ nam kênh Tát.	2021 – 2023	2.596
2	Nâng cao tính không cầu đường bộ trên các tuyến đường thủy nội địa quốc gia	Xây mới 9 cây cầu gồm: Mỏ Càyl bắc qua rạch Mỏ Càyl; Ô Môn, Thới Lai qua rạch Ô Môn; Đông Thuận, Đông Bình qua kênh Thị Đới - Ô Môn; Vàm Xáng - Thị Đới qua kênh Thốt Nốt; Sa Đéc (Nàng Hai) qua kênh Lấp Vò - Sa Đéc; Hồng Ngự bắc qua kênh Hồng Ngự - Vĩnh Hưng và cầu Mộc Hóa bắc qua sông Vàm Cỏ Tây.	2022 – 2025	1.944
3	Phát triển giao thông đường thủy ở khu vực phía Nam sử dụng vốn vay của Ngân hàng Thế giới	Cải tạo, nâng cấp 197 km hành lang Đông - Tây qua Sông Hà, sông Trà Ôn, rạch Mang Thít, sông Cổ Chiên, rạch Chợ Lách, sông Tiền, rạch Kỳ Hồn, rạch Rạch, sông La, sông Vàm Cỏ, kênh Nước Mặn, sông Rạch Cát, sông Soài Rạp, sông Lòng Tàu, sông Đồng Tranh, sông Tắc Cua/Tắc Bài, sông Gò Gia và sông Thị Vải.	2024 - 2026	4.000

Nguồn: Báo Đầu Tư Online

Nghị quyết số 36-NQ/TW về “Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050” ngày 22/10/2018 nêu rõ, trọng tâm của kinh tế biển là

<sup>59</sup> VN Express International: Thủ tướng Chính phủ ra lệnh tăng tốc tuyến đường sắt TP.HCM - Đồng bằng sông Cửu Long (<https://e.vnexpress.net/news/news/pm-orders-sped-up-launch-of-hcmc-mekong-delta-railway-4466414.html>)



phát triển và hoàn thiện các cảng biển và dịch vụ vận tải biển. Đến năm 2030, các cảng biển trong vùng dự kiến đáp ứng nhu cầu hàng hóa thông qua từ 64 đến 80 triệu tấn (hàng container 0,6 - 0,8 triệu TEU); hành khách từ 6,1 đến 6,2 triệu lượt khách thông qua; đến năm 2050, đáp ứng nhu cầu hàng hóa thông qua cảng với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng 5,5 - 6,1%; lượng hành khách tăng bình quân 1,1-1,25%.

#### **3.4.5. Vận tải hàng không**

Theo Quyết định số 236/QĐ-TTg phê duyệt “Điều chỉnh quy hoạch phát triển vận tải hàng không đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” ngày 23/02/2018, đến năm 2030 Việt Nam sẽ có 15 cảng hàng không nội địa và 13 cảng hàng không quốc tế. Trong bối cảnh nền kinh tế toàn cầu và những tác động tiêu cực của đại dịch COVID-19 làm giảm đáng kể nhu cầu đi lại bằng đường hàng không trong ngắn hạn và trung hạn nhưng Việt Nam vẫn được kỳ vọng có mức tăng trưởng cao về du lịch hàng không ở Việt Nam và sẽ tiếp tục duy trì trong dài hạn. Mặc dù Đồng bằng sông Cửu Long không có đề xuất nào về đầu tư cảng hàng không mới, nhưng có các dự án nâng cấp và mở rộng các cảng hàng không hiện có. Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc được kỳ vọng sẽ đảm nhiệm cả vận chuyển khách quốc tế và nội địa. Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ sẽ là trung tâm đầu mối phát triển logistics hàng không cho cả vùng. Cảng hàng không Rạch Giá và Cà Mau, ngoài vai trò là cảng hàng không nội địa, sẽ đảm nhiệm vai trò đào tạo và huấn luyện bay.

### 3.5. Chủ trương của Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Từ những năm 2010, Chính phủ đã quan tâm, chú trọng đến sự phát triển của vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Ngày 17 tháng 11 năm 2017, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 120/NQ-CP về “Phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu long thích ứng với biến đổi khí hậu”. Theo Nghị quyết này, nhiệm vụ cụ thể của Bộ Kế hoạch và Đầu tư là xây dựng cơ chế huy động nguồn lực và khuyến khích đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông liên vùng bằng các nguồn khác nhau (bao gồm cả vốn vay ODA).

Ngày 13 tháng 4 năm 2019, Chính phủ ban hành Quyết định số 417/QĐ-TTg về việc ban hành Chương trình hành động tổng thể thực hiện Nghị quyết số 120/NQ-CP. Theo Quyết định này, có sáu nhóm nhiệm vụ chính và các hành động cụ thể, trong đó bao gồm đầu tư xây dựng hạ tầng (nhóm nhiệm vụ thứ 5). Đối với nhóm nhiệm vụ thứ 5, một trong những nhiệm vụ cụ thể của Bộ KH&ĐT là chủ trì, phối hợp với ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương xây dựng danh mục dự án đầu tư hạ tầng giai đoạn 2021-2030. Các dự án hạ tầng đó sẽ góp phần thúc đẩy sự phát triển chung trong vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Để tăng cường thực hiện Nghị quyết số 120/NQ-CP, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chỉ thị số 23/CT-TTg ngày 5 tháng 9 năm 2019. Theo đó, Bộ KH&ĐT nghiên cứu, đề xuất bổ sung 2 tỷ USD để hoàn thành các dự án, chương trình đầu tư đã duyệt hay đã thẩm định trong giai đoạn 2021-2025 theo Quyết định số 417/QĐ-TTg và Quy hoạch tổng thể tích hợp vùng Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050 (gọi tắt là Quy hoạch tổng thể vùng ĐBSCL 2021-2030). Cần lưu ý rằng Quy hoạch tổng thể vùng ĐBSCL 2021-2030 đã được phê duyệt tại Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28 tháng 2 năm 2022. Đây là cơ sở pháp lý để Bộ KH&ĐT và các tỉnh trong vùng Đồng bằng sông Cửu Long xây dựng danh mục dự án.

Ngoài ra, Bộ KH&ĐT cũng đã yêu cầu các tỉnh, thành phố trong vùng ĐBSCL đề xuất dự án của địa phương. Hầu hết các địa phương đều đã đề xuất các dự án hạ tầng giao thông liên vùng. Đồng thời, Bộ KH&ĐT đã chia sẻ danh sách các đề xuất dự án với sáu nhà tài trợ quốc tế để xác định các mối quan tâm của các nhà tài trợ này. Danh sách các dự án đề xuất và các nguồn vốn dự kiến được trình bày trong Bảng 3.5.1.

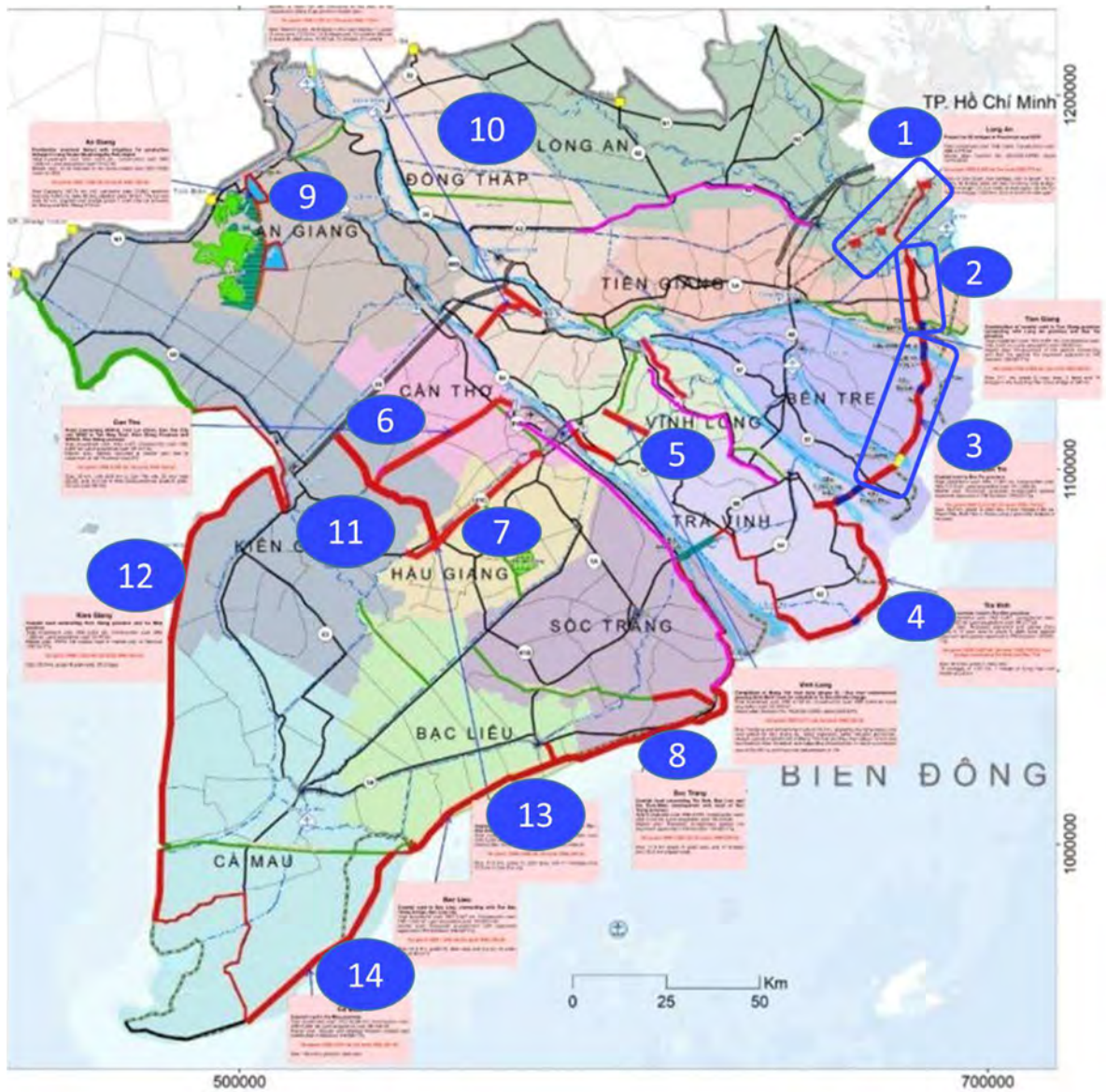
Trong bảng này, 16 dự án dự kiến sẽ được tài trợ bởi WB (2), ADB (6), JICA (2), KEXIM (4), AFD (1) và KFW (1). Các dự án do WB tài trợ sẽ do Bộ GTVT và Bộ NN&PTNT quản lý. Mỗi tỉnh địa phương dự kiến sẽ quản lý một dự án, ngoại trừ Kiên Giang (1 dự án "ADB" + 1 dự án "KEXIM").

Lễ ký biên bản ghi nhớ chính thức giữa Bộ KH&ĐT và sáu nhà tài trợ quốc tế được tổ chức vào ngày 21 tháng 6 năm 2022.

**Bảng 3.5.1 Danh mục các dự án đề xuất của các địa phương và nguồn vốn dự kiến**

STT	Dự án đề xuất	Cơ quan đề xuất	Nhà tài trợ dự kiến	Số trong Hình 3.5.1
1	Nâng cấp cải tạo 03 tuyến quốc lộ (53, 62 và 91B) khu vực Đồng bằng sông Cửu Long	Bộ GTVT	WB	-
2	3 dự án đường thủy nội địa khu vực đồng bằng sông Cửu Long	Bộ NN&PTNT	WB	-
3	Dự án đường ven biển qua tỉnh Tiền Giang, nối tỉnh Long An và Bến Tre (giai đoạn 1)	UBND Tiền Giang	ADB	2
4	Xây dựng tuyến đường ven biển tỉnh Trà Vinh	UBND Trà Vinh	ADB	4
5	Đường ven biển nối Trà Vinh, Bạc Liêu với trục phát triển kinh tế Đông Tây của tỉnh Sóc Trăng (giai đoạn 2).	UBND Sóc Trăng	ADB	8
6	Hạ tầng giao thông đường bộ Nam sông Tiền, tỉnh Đồng Tháp	UBND Đồng Tháp	ADB	10
7	Nâng cấp, mở rộng Đường tỉnh 963 đoạn Quốc lộ 80 - Vị Thanh, qua huyện Tân Hiệp, huyện Giồng Riềng và nối với huyện Thới Lai, TP. Cần Thơ	UBND Kiên Giang	ADB	11
8	Đường ven biển đi qua tỉnh Bạc Liêu và nối với cầu Tôn Đức Thắng, thành phố Bạc Liêu	UBND Bạc Liêu	ADB	13
9	Phát triển thành phố Cần Thơ bền vững và thích ứng với khí hậu	UBND Cần Thơ	JICA	6
10	Nâng cấp, mở rộng đường nối Cần Thơ - Hậu Giang (Quốc lộ 61C)	UBND Hậu Giang	JICA	7
11	Hoàn thành đê sông Mang Thít (Giai đoạn 2) - Đoạn Kè sông Hậu tại thị xã Bình Minh, tỉnh Vĩnh Long để đối phó với biến đổi khí hậu	UBND Vĩnh Long	AFD	-
12	Đầu tư tuyến đường bộ ven biển nối tỉnh Kiên Giang và tỉnh Cà Mau	UBND Kiên Giang	KfW	12
13	03 cầu trên ĐT.827E (cầu qua sông Cần Giuộc; sông Vàm Cỏ Đông; sông Vàm Cỏ Tây)	UBND Long An	KEXIM	1
14	Xây dựng đường ven biển nối tỉnh Bến Tre với tỉnh Tiền Giang, tỉnh Trà Vinh	UBND Bến Tre	KEXIM	3
15	Phát triển hệ thống hồ chứa nước ngọt gắn với hạ tầng thủy lợi để hỗ trợ liên kết sản xuất trong tiểu vùng tứ giác Long Xuyên	UBND An Giang	KEXIM	-
16	Dự án đường ven biển qua tỉnh Cà Mau	UBND Cà Mau	KEXIM	14

Nguồn: Văn bản số 2855/BKHĐT-KTĐN ngày 29 tháng 4, 2022



1) Vị trí dự án số 6 về hạ tầng đường bộ phía nam sông Tiền, tỉnh Đồng Tháp, không được thể hiện cụ thể  
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu căn cứ vào văn bản số 2855/BKHĐT-KTĐN ngày 29/04/2022 của Bộ KHĐT

**Hình 3.5.1 Vị trí các dự án**

## 4. PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG TÍCH HỢP VÙNG ĐBSCL

### 4.1. Nhìn lại và Đánh giá các Tiềm năng Phát triển

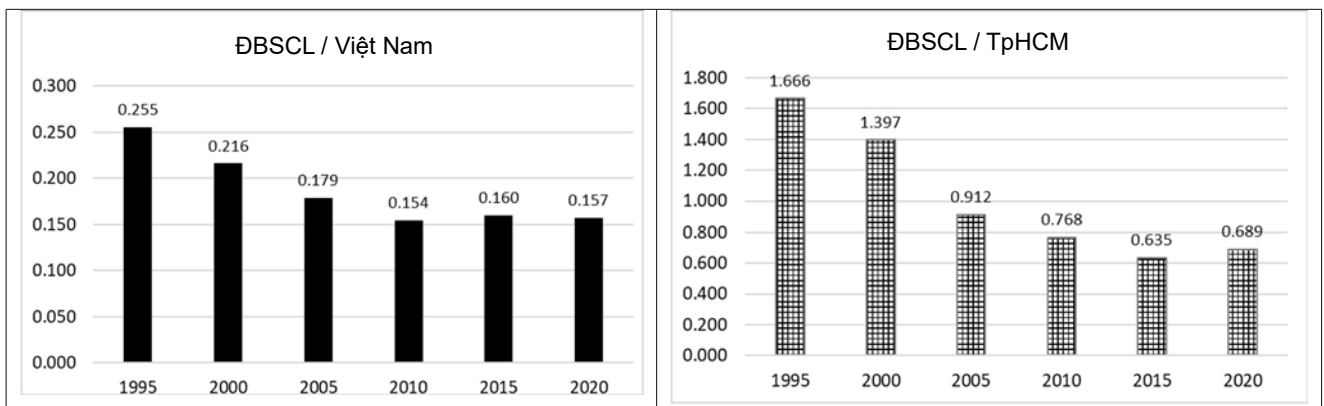
#### 4.1.1. Phát triển Kinh tế vùng

ĐBSCL đã và đang đánh mất dần vai trò của mình trong phát triển kinh tế với tỷ trọng đóng góp cho GDP từ 25,5% cả nước năm 1995 xuống còn 15,7% năm 2020. Đặc biệt, điều này càng rõ ràng hơn khi xét tới mối tương quan giữa vùng ĐBSCL và TP.HCM. GDP của vùng ĐBSCL gấp khoảng 1,7 lần so GDP của TP.HCM năm 1995, nhưng trong thập kỷ qua thì GDP của vùng ĐBSCL chỉ duy trì được ở mức khoảng 70% so với TP.HCM. (Hình 4.1.1)

Một lý do khiến sự phát triển kinh tế của vùng ĐBSCL tụt lại so với trung bình cả nước là sự chậm trễ trong đầu tư vào cả hạ tầng giao thông cũng như cơ sở công nghiệp. Kết quả là, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản vẫn chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu GDP (32% vào năm 2020) so với mức bình quân chung của cả nước (14%), đồng thời 1,1 triệu người đã xuất cư khỏi vùng ĐBSCL trong thập kỷ qua.

Tính đến 2022, các tuyến đường cao tốc từ TP.HCM mới chỉ vươn tới một số ít tỉnh như Long An, Tiền Giang và Đồng Tháp, nói cách khác hiện chỉ có 170 km đường cao tốc đang khai thác. Cho đến nay, chỉ có tỉnh Long An thu được hiệu ứng lan tỏa từ các dự án đầu tư phát triển công nghiệp nhờ tận dụng lợi thế ở gần Tp. HCM. Theo dữ liệu của Bộ KH&ĐT về các khu công nghiệp năm 2018, đã có 24 khu công nghiệp được phê duyệt với tổng diện tích 5.683 ha ở tỉnh Long An. (Tham khảo Bảng 4.1.1)

Mặc dù phát triển kinh tế chưa đạt đến mức như kỳ vọng, nhưng Chính phủ cũng đã thể hiện quyết tâm cao về thúc đẩy phát triển vùng thông qua các quyết sách, các dự án đầu tư công và các biện pháp can thiệp chính sách hỗ trợ đầu tư tư nhân. Phát triển các khu kinh tế là một trong những chính sách can thiệp của chính phủ. Tại vùng ĐBSCL, có ba (3) khu kinh tế gồm KKT Đảo Phú Quốc (58.923 ha, Kiên Giang), KKT Định An (39.020 ha, Trà Vinh) và KKT Năm Căn (11.000 ha, Cà Mau). Các khu kinh tế này đều rất lớn nên dự kiến phát triển theo mô hình tự chủ chứ không chỉ là tập trung vào lĩnh vực sản xuất. Cần xây dựng hướng tiếp cận về phát triển lâu dài và toàn diện cho các khu kinh tế này. Ngoài các khu kinh tế thì Chính phủ cũng đã quyết định về các khu kinh tế cửa khẩu trọng điểm vào năm 2020. Một số khu vực biên giới trong vùng được xếp vào nhóm này gồm Hà Tiên, Đồng Tháp và Long An. (Tham khảo Hình 4.1.2)



Nguồn: Tổng cục Thống kê

**Hình 4.1.1 Xu hướng thay đổi tỷ trọng của GRDP vùng ĐBSCL so với cả nước và TpHCM**

**Bảng 4.1.1 Số lượng các khu công nghiệp đã phê duyệt**

	Số lượng	Diện tích (ha)	Tỷ lệ lấp đầy (%)
Long An	24	5.683	39,5
Tiền Giang	3	586	86,4
Bến Tre	2	172	100,0
Đồng Tháp	3	189	98,6
Vĩnh Long	2	284	80,8
Trà Vinh	1	77	94,2
An Giang	2	121	90,1
Cần Thơ	6	1.353	64,4
Hậu Giang	2	406	89,5
Sóc Trăng	1	189	87,3
Kiên Giang	2	195	43,0
Bạc Liêu	1	49	69,2
Cà Mau	2	341	59,6
Tổng ĐBSCL	50	8.953	-

Nguồn: Sở KHĐT, thành phố Cần Thơ, 2018



Nguồn: MRDIP

**Hình 4.1.2 Vị trí các Khu kinh tế và Khu công nghiệp**

#### 4.1.2. Điều kiện Phát triển Giao thông Vận tải ở Cần Thơ

Nhờ giáp sông Hậu và ở vị trí trung tâm của vùng Đồng bằng sông Cửu Long, thành phố Cần Thơ đóng vai trò đầu mối thu gom nông, thủy sản qua đường bộ và đường thủy, tổ chức chế biến trong thành phố, phục vụ thị trường trong nước và xuất khẩu. Tuy nhiên, để phát triển hơn nữa với tư cách là trung tâm vùng ĐBSCL thì Cần Thơ phải giải quyết được một số vấn đề như sau:

- Tổ chức vận chuyển đường bộ nhanh chóng, kết nối với vùng Đông Nam Bộ, cụ thể là TP.HCM;
- Đầu tư xây dựng hạ tầng cửa ngõ hàng hải và hàng không có sức cạnh tranh;
- Đảm bảo kết nối tốt với các địa phương khác trong vùng.

##### 1) Tổ chức vận chuyển đường bộ nhanh chóng, kết nối với vùng Đông Nam Bộ, cụ thể là TP.HCM

Tính đến năm 2022, hiện vẫn chưa có tuyến đường bộ cao tốc hay đường sắt cao tốc nào kết nối giữa Cần Thơ và Tp. HCM. Việc khánh thành cầu Cần Thơ trên QL1 năm 2010 được coi là một bước ngoặt giúp thay đổi tình hình phát triển kinh tế- xã hội địa phương sang một tầm cao mới. Sau đây là một số thành tựu có được nhờ dự án xây dựng cầu Cần Thơ.

Cầu Cần Thơ là cây cầu đầu tiên bắc qua sông Hậu. Nhờ có cầu mà thời gian qua sông trước đây bằng phà (30 phút) cộng với thời gian chờ (trung bình 90 phút) đã được rút ngắn rất nhiều, do đó dự án cầu Cần Thơ đã mang lại nhiều lợi ích về kinh tế, xã hội cho địa phương. Cầu Vàm Cống – chiếc cầu thứ hai bắc qua sông Hậu – đã được thông xe vào năm 2019. Cầu này thuộc QL2, cách trung tâm thành phố Cần Thơ 64 km về phía thượng lưu sông Hậu nhưng vẫn trong địa phận thành phố Cần Thơ. Cây cầu thứ hai này tạo điều kiện phân luồng phương tiện, tránh tình trạng lưu thông quá nhiều trên cầu Cần Thơ.

Bảng dưới đây thể hiện lưu lượng xe dự kiến và thực tế trên cầu Cần Thơ. Khi so sánh với lưu lượng giao thông năm 2012, lưu lượng xe thực tế lớn hơn so với lưu lượng dự kiến, xét về số lượng phương tiện, nhưng hơn hẳn về chỉ số PCU do số lượng người đi xe máy trên thực tế lớn hơn nhiều so với dự kiến. Điều này cho thấy rằng cầu Cần Thơ đóng vai trò thiết yếu trong hoạt động đi lại hàng ngày cũng như các hoạt động xã hội khác, chứ không chỉ là phục vụ sản xuất và các hoạt động kinh tế.

Khi đầu tư xây dựng đường cao tốc nối Cần Thơ và TpHCM, thì dự kiến các dự án đầu tư phát triển công nghiệp và các hoạt động xã hội lớn hơn sẽ được triển khai, đồng thời thời gian đi lại trong cộng đồng cũng dài hơn.

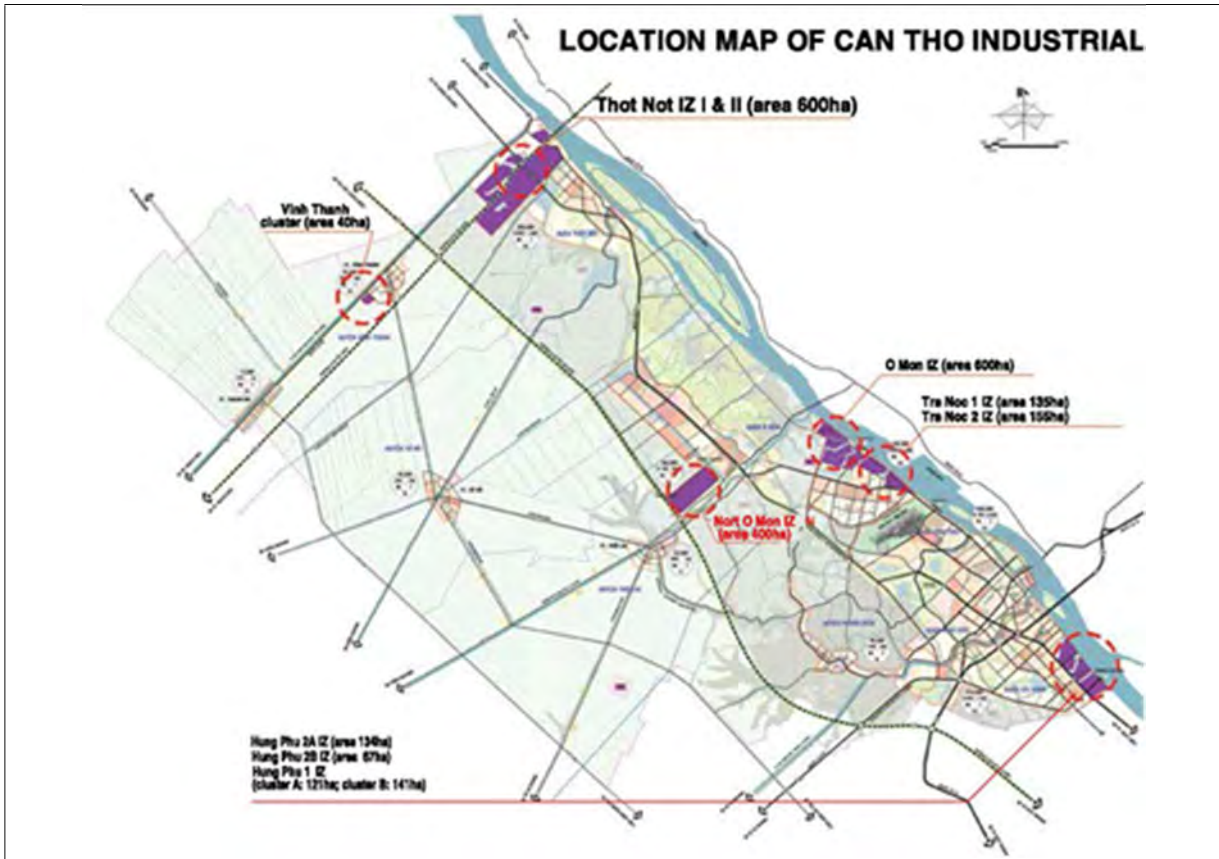
**Bảng 4.1.2 Lưu lượng giao thông trên cầu Cần Thơ**

Năm	Lưu lượng năm cơ sở	Lưu lượng dự báo	Lưu lượng thực tế	
	2008	2012	2012	2019
Lưu lượng hàng ngày (xe)	27.110	62.102	71.808	57.917
Lưu lượng hàng ngày (PCU*)	20.797	52.393	41.288	47.873

Lưu ý: \* PCU (đơn vị quy đổi sang xe con): Tất cả các loại xe đều được quy đổi thành PCU

Nguồn: JICA, Báo cáo đánh giá hậu kỳ dự án xây dựng cầu Cần Thơ (2019)

Sự khác biệt rõ nét đã thấy tại thành phố Cần Thơ sau năm 2010 hay khi cầu Cần Thơ được khánh thành là các khu công nghiệp đua nhau mọc lên. Theo thành phố Cần Thơ, có tổng cộng 9 khu công nghiệp với tổng diện tích 2.353 ha, trong đó, 6 khu công nghiệp đang hoạt động với tỷ lệ lấp đầy từ 30% đến 100%, các khu còn lại (KCN Ô Môn và KCN Bắc Ô Môn, tổng diện tích 1.000 ha) đang trong quá trình lập quy hoạch chi tiết và đang tiến hành các bước việc chuẩn bị đầu tư khác.



Nguồn: Cơ hội Đầu tư vào Cần Thơ

**Hình 4.1.3** Vị trí các khu công nghiệp tại thành phố Cần Thơ

## 2) Đầu tư xây dựng hạ tầng cửa ngõ hàng hải và hàng không có sức cạnh tranh;

Trong phạm vi thành phố hiện nay có ba (3) cảng biển đang hoạt động. Mặc dù nằm ven sông Hậu nhưng các cảng này có đủ điều kiện để tiếp nhận tàu biển theo cơ chế quản lý của VINAMARINE. Các cảng này, lần lượt từ thượng về hạ lưu, bao gồm:

- Cảng Trà Nóc: tiếp nhận tàu 5.000 - 10.000 tấn, công suất làm hàng 1,0 - 1,5 triệu tấn/năm.
- Cảng Hoàng Diệu: tiếp nhận tàu trọng tải đến 10.000 tấn, công suất làm hàng 2,0 - 2,5 triệu tấn/năm.
- Cảng Cái Cui: tiếp nhận tàu trọng tải đến 20.000 tấn, công suất làm hàng 3,5 - 4,0 triệu tấn/năm.

Trên thực tế, những tàu có kích thước tối đa như vậy chỉ có thể vào cảng khi triều cường và vào mùa mưa.

Trong vùng ĐBSCL không có cảng biển nước sâu nào. Ngay cả cụm cảng Cái Mép - Thị Vải là cảng có kết nối trực tiếp với thị trường quốc tế cũng cách thành phố Cần Thơ khoảng 250km đường bộ. Vận tải ĐTNĐ cũng được tổ chức trên ba (3) tuyến là (i) tuyến TP.HCM -



An Giang - Kiên Giang, (ii) tuyến TP.HCM - Cần Thơ - Cà Mau, và (iii) tuyến sông Hậu - ven biển. Vận tải thủy giúp tiết kiệm chi phí nhưng tốn thời gian. Ngoài ra, tàu đường thủy còn bị trở ngại về kích thước tàu trên các tuyến nội địa cũng như những yêu cầu nghiêm ngặt về năng lực hàng hải trên các tuyến ven biển.

Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ có đường cất hạ cánh với kích thước 3.000 m x 45 m, nhà ga hành khách rộng 20.750 m<sup>2</sup>, được thiết kế phục vụ 3 triệu lượt hành khách mỗi năm. Năm 2019 ghi nhận 900 nghìn lượt hành khách sử dụng cảng hàng không này. Cảng hàng không này có các chuyến bay thẳng đến các đô thị lớn của Việt Nam, tới Bangkok (Thái Lan) và Kuala Lumpur (Malaysia). Cảng này không có nhà ga hàng hóa chuyên dụng với các dịch vụ chuỗi lạnh mặc dù thịt và các loại thủy sản thực sự cần những dịch vụ đó để đảm bảo xuất khẩu với chất lượng tốt.



Nguồn: Cơ hội đầu tư vào Cần Thơ

**Hình 4.1.4 Đường bay từ CHKQT Cần Thơ**

### 3) Đảm bảo kết nối tốt với các địa phương khác trong vùng.

Để Cần Thơ trở thành trung tâm đầu mối của cả vùng, thì thành phố phải đảm bảo được kết nối tốt tới các địa phương khác trong vùng, nhất là các tỉnh phía tây nam sông Hậu. Tuy nhiên, các tuyến đường kết nối hiện nay hầu hết có bề mặt kém chất lượng và hẹp, ví dụ như tuyến Cần Thơ – Vị Thanh (Hậu Giang) theo QL61C, Cần Thơ - Bạc Liêu theo QL61B, Cần Thơ - Cà Mau theo tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp, Cần Thơ - Rạch Giá (Kiên Giang) theo QL80.

Các tuyến đường cao tốc đề xuất sẽ không kết nối trực tiếp tới các tỉnh ly đó ngoại trừ trường hợp Rạch Giá thông qua đường cao tốc Bắc – Nam phía Tây (Đức Hòa - Rạch Sỏi tại vùng ĐBSCL). Các tuyến đường kết nối phải đảm bảo đủ rộng và tình trạng tốt.

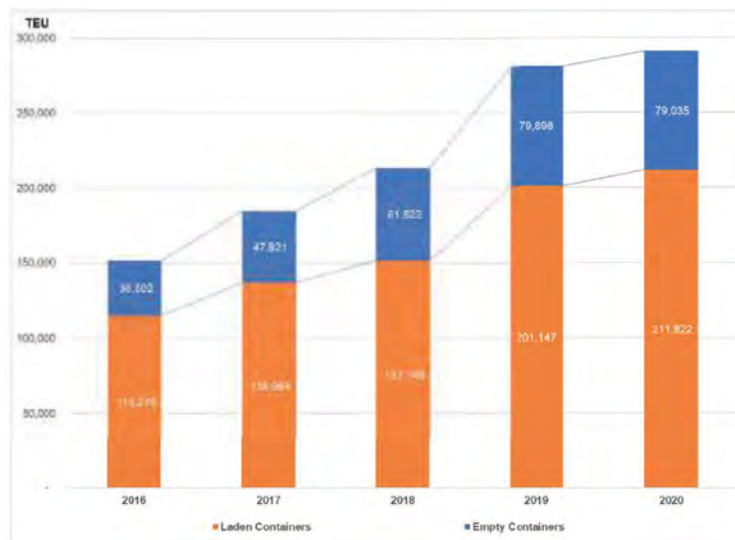
#### 4.1.3. Cơ hội vận tải qua biên giới với Campuchia

Vùng ĐBSCL có nhiều mối quan hệ kinh tế với Campuchia trong quá trình hình thành và phát triển. Vận tải đường sông và đường bộ là hình thức vận tải xuyên biên giới điển hình.

### 1) Vận chuyển qua biên giới trên sông

Dòng Mekong và các chi lưu của nó tạo ra nhiều cơ hội tổ chức dịch vụ vận tải. Các tuyến vận tải dọc theo sông Tiền và sông Hậu được dành cho giao thông hàng hải và cho phép cả các tàu hàng hải mang cờ nước ngoài chạy. Các tuyến đường thủy trong phạm vi quy định như các tuyến đường trên sông Vàm Nao, Hồ Tonle Sap và các một số kênh cụ thể đều cho phép cả tàu Campuchia và Việt Nam hoạt động.

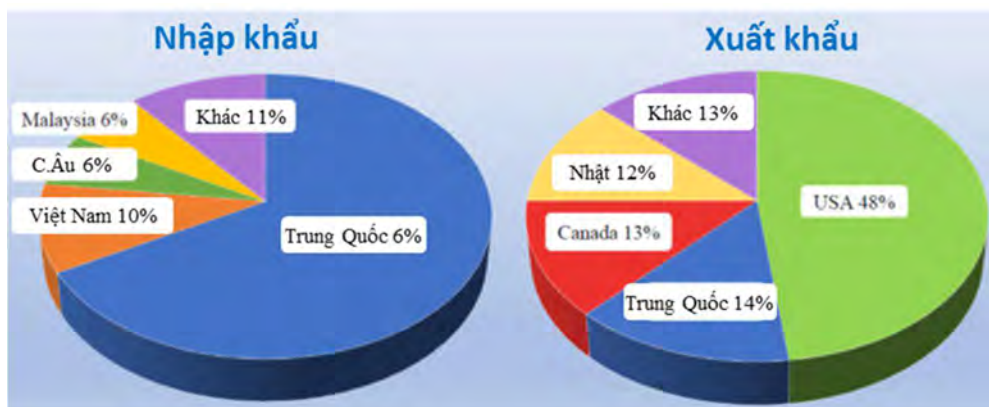
Cảng tự trị Phenom Penh (PPAP) - cảng lớn thứ hai ở Campuchia - là cảng hưởng lợi lớn nhất từ sự sắp xếp tuyến vận chuyển đường quốc tế như vậy. Cảng này đã xếp dỡ 290.857 TEU hàng container vào năm 2020, và có xu hướng tăng trong những năm gần đây. Vào năm 2021, PPAP đã mở một bến container mới, nâng công suất lên 500.000 TEU vào năm 2022. (Tham khảo Hình 4.1.4)



Nguồn: PPAP

**Hình 4.1.5 Xu hướng hàng container tại PPAP**

Trái ngược với lượng hàng thông qua ngày càng tăng tại PPAP, thương mại song phương giữa Việt Nam và Campuchia đang chỉ ở mức vừa phải, ví dụ: 10% nhập khẩu. Lý do chủ yếu là về các cấu trúc kinh tế tương tự vì cả hai nền kinh tế có nhiều điểm tương đồng về hàng hóa trong thương mại, xuất khẩu hàng may mặc và nông sản và nhập khẩu vật liệu xây dựng và hàng gia dụng, dẫn đến nhu cầu giao dịch ít. (Tham khảo Hình 4.1.5)



Nguồn: PPAP

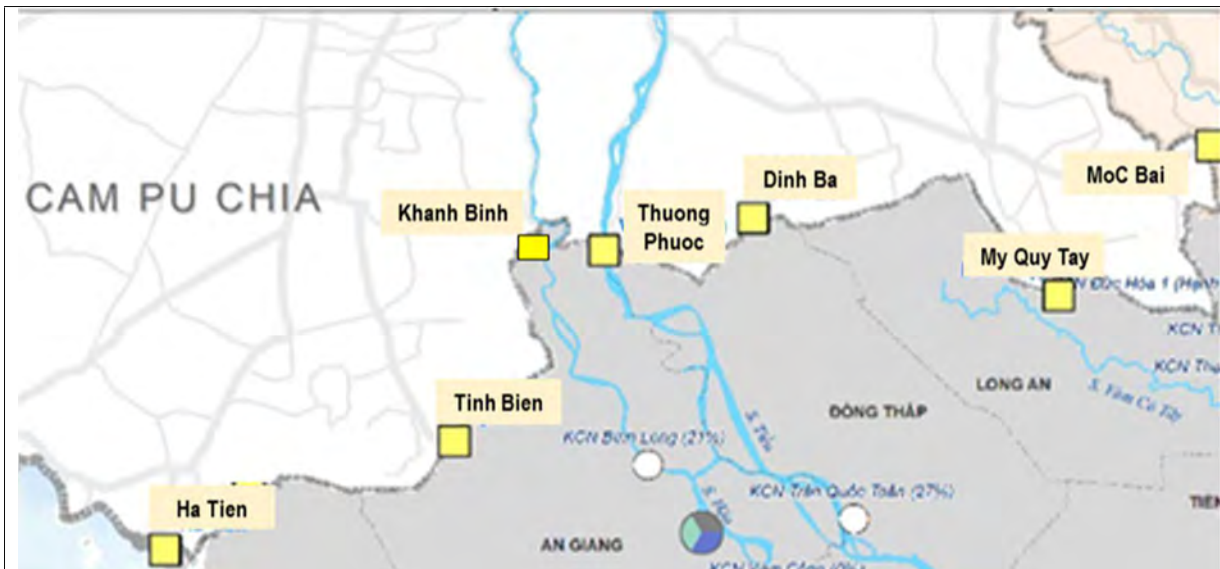
**Hình 4.1.6 Lượng hàng của các quốc gia thông qua PPAP năm 2018**

## 2) Cửa khẩu

Việt Nam và Campuchia có một đường biên giới dài, có nhiều cửa khẩu đang hoạt động. Tuy nhiên, một số cửa khẩu chỉ phục vụ cho người dân địa phương bằng giấy thông hành qua biên giới thay vì kiểm soát hộ chiếu. Phần này tập trung vào cửa khẩu chính thức có dữ liệu giao thông của Bộ GTVT. Cửa khẩu lớn nhất nằm ở Mộc Bài, cuối QL22, địa phận tỉnh Tây Ninh, cũng là cửa khẩu gần thành phố Hồ Chí Minh nhất. Phần này cũng tập trung vào các cửa khẩu có kết nối với ĐBSCL, ngoài Mộc Bài. Số liệu giao thông năm 2019 thể hiện tình hình trước đại dịch COVID-19.

Đặc điểm chính của các cửa khẩu này như sau:

- Mộc Bài: Phương tiện hai bên qua lại khá thường xuyên. Giữa hai quốc gia có một thỏa thuận song phương về sự công nhận lẫn nhau đối với các xe tải đã đăng ký, khoảng vài trăm chiếc mỗi bên. Cần lưu ý rằng những xe tải đó không được tính vào số liệu thống kê.
- Mỹ Quý Tây (tỉnh Long An): Phía Campuchia có các khách sạn casino, cơ sở giải trí và cơ sở lưu trú rộng rãi được xây dựng để phục vụ du khách Việt Nam.
- Thượng Phước (tỉnh Đồng Tháp) và Khánh Bình (tỉnh An Giang): cung cấp dịch vụ chuyển hàng quốc tế đến Campuchia. Người nước ngoài thích sử dụng Khánh Bình.
- Tịnh Biên (tỉnh An Giang) nằm ở cuối QL91: Đây là cửa khẩu lịch sử của dân tộc Khmer sống ở các tỉnh Sóc Trăng và Trà Vinh. Gần đây, thị trấn đang thu hút nhiều khách du lịch qua biên giới bao, gồm cả mua sắm.
- Mặc dù kém phát triển nhưng cửa khẩu Hà Tiên (tỉnh Kiên Giang) có tiềm năng tốt về du lịch xuyên biên giới đối với người nước ngoài.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 4.1.7 Vị trí các cửa khẩu với Campuchia

**Bảng 4.1.3 Lưu lượng giao thông qua cửa khẩu, 2019**

Cửa khẩu (tỉnh)	Hành khách				Phương tiện		
	Việt Nam	Campuchia	Khác	Tổng	Xe khách	Xe container	Xe tải
Mộc Bài (Tây Ninh)	521.709	139.219	127.377	788.305	1,091	0	2
Mỹ Quý Tây (Long An)	365.502	258	0	365.760	0	0	0
Đình Ba (Đồng Tháp)	12.426	4.731	465	17.622	88	0	0
Thươngj Phước (Đồng Tháp)	8.681	925	2.829	12.435	0	0	0
Khánh Bình (An Giang)	26.538	6.244	1	32.783	0	0	0
Tịnh Biên (An Giang)	15.454	8.572	2.194	26.220	81	0	0
Hà Tiên (Kiên Giang)	13.096	6.399	13.697	33.192	4	1	0

Lưu ý: Lưu lượng cả năm

Nguồn: Bộ GTVT, Việt Nam

## **4.2. Phát triển Hệ thống GTVT cho Tiểu vùng đô thị Cần Thơ**

### **4.2.1. Các hành lang phát triển trong vùng ĐBSCL**

Theo Quyết định số 287/QĐ-TTg của Chính phủ phê duyệt Quy hoạch Tổng thể Vùng Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 ban hành tháng 2 năm 2022, vùng ĐBSCL có bốn (4) hành lang phát triển bao gồm:

#### **1) Hành lang kinh tế đô thị - công nghiệp từ Cần Thơ đến Long An**

Hành lang này định hướng đẩy nhanh tốc độ đô thị hóa và công nghiệp hóa dọc theo tuyến đường cao tốc Bắc – Nam phía Tây: đoạn Mỹ An (Đồng Tháp) - Đức Hòa (Long An), và đường cao tốc Bắc – Nam phía Đông: đoạn Cần Thơ - Bến Lức (Long An) và khu vực dọc hành lang vận tải thủy nội địa TpHCM - Cần Thơ nhằm tăng cường liên kết phát triển kinh tế - xã hội giữa Vùng Đồng bằng sông Cửu Long với Vùng Đông Nam Bộ, trong đó có TpHCM.

#### **2) Hành lang sông Tiền - sông Hậu**

Hành lang này định hướng thúc đẩy sự phát triển khu vực ven sông thành một hành lang kinh tế, không gian văn hóa, đa dạng sinh học, vùng không gian cảnh quan sông nước mang bản sắc và đặc trưng riêng của vùng ĐBSCL; Trên hành lang ưu tiên sản xuất nông nghiệp, du lịch sinh thái, các di sản văn hóa vật thể và phi vật thể. Về lâu dài, hành lang này sẽ trở thành vùng đô thị chiến lược đối trọng với vùng TP.HCM, có nhiều tiềm năng kết nối, giao thương quốc tế thông qua cả đường thủy nội địa và đường biển.

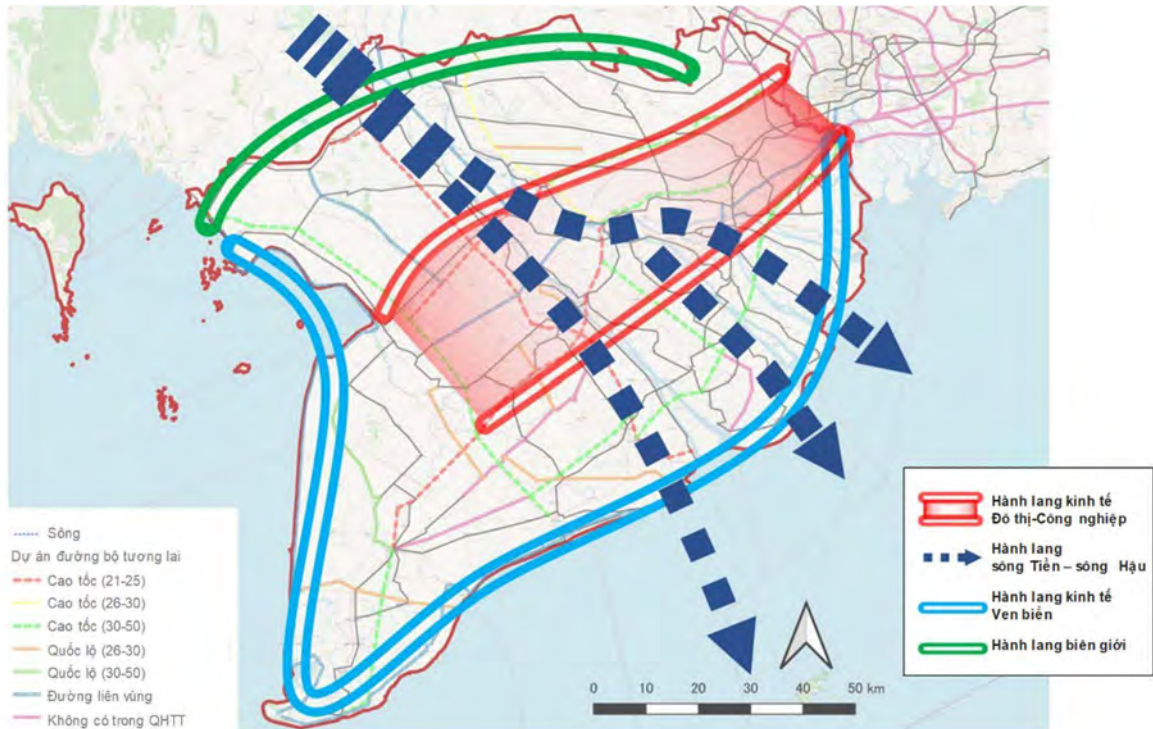
#### **3) Hành lang kinh tế ven biển từ Long An, Cà Mau đến Kiên Giang**

Hành lang này định hướng tập trung phát triển năng lượng tái tạo, các cụm nghề nuôi trồng thủy hải sản, du lịch và đô thị trên khắp các tỉnh ven biển từ Long An, Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau đến Kiên Giang.

#### **4) Hành lang biên giới từ Long An đến Kiên Giang**

Hành lang này định hướng phát triển kinh tế cửa khẩu gắn với đảm bảo an ninh quốc phòng, trải dài từ Long An, Đồng Tháp, An Giang, tới Kiên Giang.

Thành phố Cần Thơ có vị trí chiến lược trên các hành lang (1) và (2).



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu, căn cứ vào nội dung của Quyết định 287/QĐ-TTg năm 2022

**Hình 4.2.1 Các hành lang phát triển tại vùng ĐBSCL**

#### 4.2.2. Phát triển hệ thống GTVT tương lai cho Tiểu vùng đô thị Cần Thơ

##### 1) Ý tưởng về Tiểu vùng đô thị Cần Thơ

Sau đây là định hướng phát triển cho thành phố Cần Thơ theo Quyết định 287:

*“Phát triển Cần Thơ trở thành thành phố sinh thái, văn minh, hiện đại mang đậm bản sắc văn hóa sông nước vùng đồng bằng sông Cửu Long; là trung tâm của vùng về dịch vụ, thương mại, du lịch, logistic, công nghiệp chế biến, nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao; giáo dục và đào tạo; y tế chuyên sâu, khoa học công nghệ, văn hóa, thể thao; là đô thị hạt nhân vùng đồng bằng sông Cửu Long; là cửa ngõ kết nối vùng với quốc tế; tăng cường kết nối hạ tầng giao thông giữa thành phố Cần Thơ và các địa phương trong vùng nhằm đảm bảo khả năng tiếp cận của người dân đối với các dịch vụ có chất lượng cao tương đương trình độ của khu vực, quốc tế.”*

Để hiện thực hóa điều này, cần cân nhắc triển khai một hệ thống giao thông theo định hướng cho tương tương lai, không tính tới ranh giới hành chính của thành phố. Nói cách khác, cần có một viễn cảnh về Tiểu vùng đô thị Cần Thơ. Tại sao một khái niệm vùng đô thị như vậy lại cần thiết? Ví dụ, cầu Cần Thơ cũng như cầu Vàm Cống đã khiến lưu lượng qua sông Hậu tăng mạnh so với các bến phà trước đây. Những cây cầu này cho phép người dân địa phương mở rộng địa bàn hoạt động kinh tế - xã hội của họ ra ngoài địa giới hành chính vốn chạy dọc theo sông Hậu.

Về lĩnh vực logistics, Quyết định 287 định hướng Cần Thơ phát triển thành cửa ngõ quốc tế cho cả vùng ĐBSCL. Trên thực tế, trong phạm vi thành phố không có vị trí tiềm năng nào để xây dựng một cảng biển nước sâu có thể tiếp nhận tàu container cỡ PANAMAX và tàu hàng rời trên 100.000 tấn phù hợp cho vận tải quốc tế. Địa điểm cho cảng tiềm năng như vậy nên được xác định và đầu tư ở khu vực cửa sông Hậu.

Hiện nay không có tài liệu quy hoạch nào thể hiện được hệ thống giao thông vận tải cho Tiểu vùng đô thị Cần Thơ. Do đó, Đoàn Nghiên cứu cố gắng xem xét một số yếu tố thiết yếu của hệ thống giao thông tương lai, kể cả khi hệ thống đó vượt ra ngoài ranh giới của thành phố Cần Thơ.

## 2) Mạng lưới Đường bộ

Trong giai đoạn đến năm 2030, thành phố Cần Thơ và khu vực xung quanh sẽ có ba (3) tuyến đường cao tốc. Các tuyến đường cao tốc này đều đang được triển khai, cụ thể là:

- Đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông (TpHCM - Cần Thơ - Cà Mau, dài 245km, dùng cầu mới để vượt sông Hậu);
- Đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây (Đức Hòa - Rạch Sỏi, dài 180 km, sử dụng cầu Vàm Cống để vượt sông Hậu);
- Đường cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng (191 km)

Tất cả các dự án đường cao tốc này sẽ giúp tăng cường vai trò trung tâm vùng của thành phố Cần Thơ. Do cần phải đảm bảo sự kết nối hài hòa giữa các tuyến đường cao tốc và hệ thống quốc lộ, nên thành phố đã có kế hoạch<sup>60</sup> đầu tư nâng cấp các tuyến QL1A, QL80, QL61C, Lộ Tẻ - Rạch Sỏi và QL91.

Hiện nay, Cần Thơ đang quan tâm bổ sung thêm một hành lang cấp vùng là Sa Đéc (Đồng Tháp) - Ô Môn (Cần Thơ, sử dụng cầu mới qua sông Hậu) - Giồng Riềng (Kiên Giang), dài khoảng 77 km. Hành lang này có vị trí chiến lược là nằm giữa hai tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam phía đông và tây chạy song song, và giao với ba (3) đường cao tốc chạy theo hướng Campuchia ra biển Đông. Điều cần thiết là phải tăng cường mạng lưới quốc lộ, thúc đẩy phát triển công nghiệp và cải thiện khả năng tiếp cận tới cảng hàng không. (Hình 4.2.2)

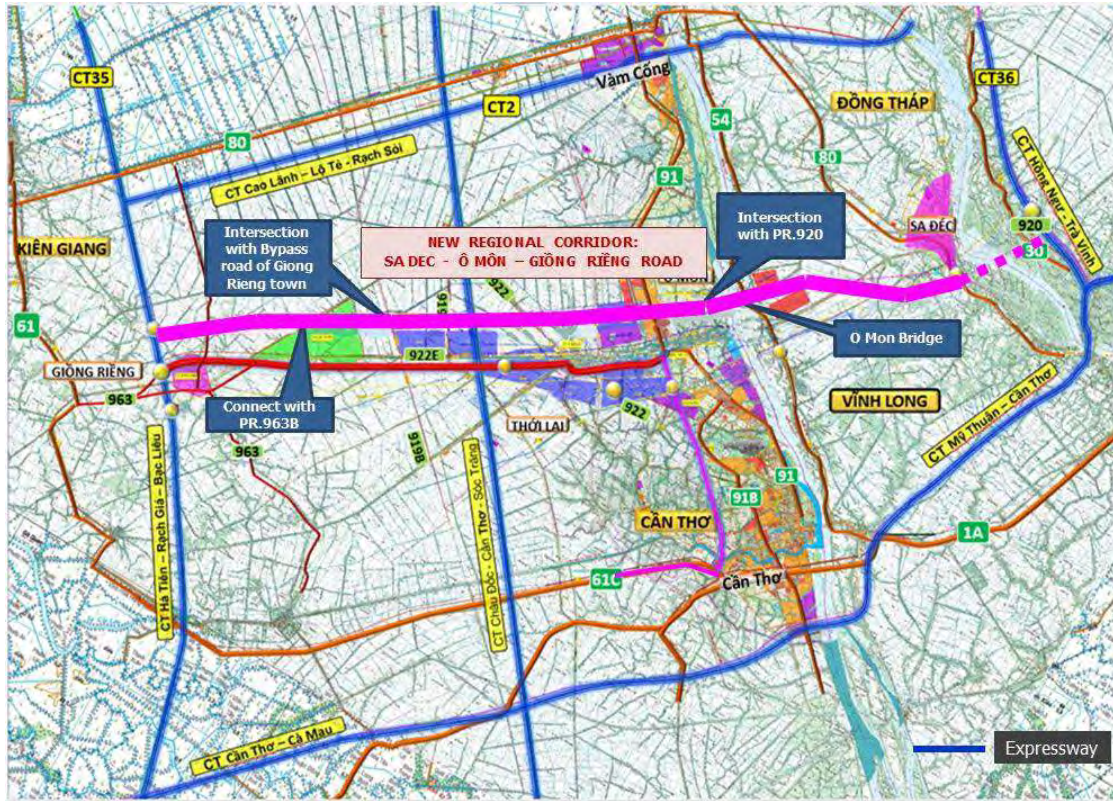
Theo nội dung làm việc với Đoàn Nghiên cứu vào Tháng 3 năm 2022, thành phố cũng đã chia sẻ thông tin về một dự án quan trọng khác: Đó là Dự án Đường vành đai dài 19 km kết nối QL91 và QL61C bằng với hướng tuyến mới nhằm giảm ùn tắc giao thông trên hành lang công nghiệp và logistics dọc QL91 của thành phố. Dự án này dự kiến khởi công vào năm 2022, sử dụng nguồn vốn ngân sách Nhà nước.

Phòng chống ngập là một thách thức lớn đối với chính quyền thành phố. Thường xuyên xảy ra ngập lụt dẫn tới đình trệ các luồng giao thông đường bộ và khiến kết cấu mặt đường và hạ tầng bên dưới bị xuống cấp. Để khắc phục được vấn đề ngập lụt đô thị đó, thành phố đã có kế hoạch cải thiện hệ thống thoát nước dọc theo các tuyến đường đô thị. Ví dụ, thành phố sẽ triển khai một hệ thống thoát nước mới cho 30 tuyến đường nội thị quận Ninh Kiều vào năm 2024, nơi có nhiều trụ sở cơ quan Nhà nước nằm gần sông Hậu. Đối với các tuyến đường đối ngoại, sẽ bố trí sử dụng cầu cạn để tránh ngập trên diện rộng.

Đoàn Nghiên cứu nhận thấy rằng cả Trung ương và địa phương đều đang nỗ lực giải quyết tình trạng thiếu hụt về hạ tầng đường bộ. Cách tiếp cận của Trung ương là kéo dài các tuyến đường cao tốc để tăng độ phủ trong vùng ĐBSCL. Tuy nhiên, với 3 tuyến đường cao tốc mới nêu trên ở cấp quốc gia, Cần Thơ vẫn chưa hình thành một bức tranh rõ ràng về cách thức phát triển mạng lưới đường bộ của địa phương, bao gồm cả đường cao tốc và đường thông thường.

<sup>60</sup> Quyết định số 3522/QĐ-UBND năm 2015 phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch Phát triển Mạng lưới Giao thông Vận tải thành phố Cần Thơ tới năm 2030

Khi có các tuyến đường trên, Cần Thơ sẽ kết nối với các tỉnh Đồng Tháp và Vĩnh Long qua bốn (4) cây cầu nhịp dài bắc qua sông Hậu so với chỉ có hai (2) cầu như hiện nay, là cầu Cần Thơ và cầu Vàm Cống. Người dân và doanh nghiệp tại các tỉnh Đồng Tháp và Vĩnh Long sẽ có mối quan hệ chặt chẽ hơn với Cần Thơ. Tuy nhiên, hiện nay chưa có một bản quy hoạch chung nào về phát triển đường bộ cho thành phố và hai tỉnh này, với quy mô dân số chung là 4 triệu người.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa vào tài liệu của thành phố Cần Thơ, tháng 4 năm 2022

**Hình 4.2.2** Hành lang vùng mới

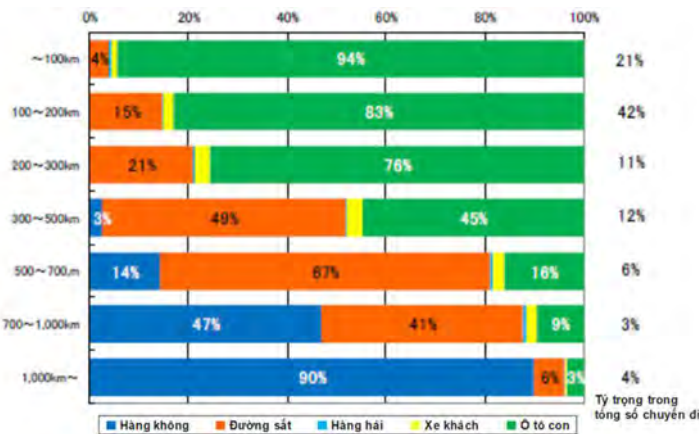
### 3) Kết nối đường sắt

Đoàn Nghiên cứu nhận thấy rằng địa phương luôn mong muốn có một tuyến đường sắt, phục vụ cả vận chuyển hàng hóa và hành khách, kết nối thành phố Hồ Chí Minh và Cần Thơ. Nhưng do vận chuyển hành khách và hàng hóa là hai phân khúc dịch vụ khá khác biệt trong hoạt động khai thác và kinh doanh đường sắt, nên Đoàn Nghiên cứu nhận định như sau:

**Vận chuyển hành khách:** Đường sắt tại vùng ĐBSCL sẽ phải tìm kiếm thị trường hành khách giữa hai thị trường cạnh tranh là hàng không và đường bộ (đường cao tốc). Theo quy hoạch phát triển đường sắt hiện tại, vùng ĐBSCL có một tuyến dài 173 km với vận tốc thiết kế 190 km/giờ cho vận chuyển hành khách. Khi hành khách lựa chọn phương thức di chuyển, họ so sánh các khía cạnh khác nhau giữa các phương thức hiện có như giá vé, thời gian di chuyển, tần suất phục vụ, độ thoải mái khi di chuyển, cách thức tiếp cận dịch vụ vận tải đó, vấn đề an toàn và an ninh, v.v.

Tại Nhật Bản, dịch vụ đường sắt liên tỉnh trong cự ly 100 km đến 200 km chỉ chiếm 15%, còn lại do xe con và xe khách đảm nhiệm. Điều này cho thấy rằng tuyến đường sắt ĐBSCL cần phải có dịch vụ hành khách đặc biệt hấp dẫn so với việc đi bằng ô tô con và xe buýt trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông (TP.HCM - Cần Thơ).





Nguồn: Khảo sát giao thông liên vùng năm 2015, Bộ MLIT, Nhật Bản

**Hình 4.2.3 Tỷ trọng vận chuyển hành khách của các phương thức ở các cự ly**

**Vận chuyển hàng hóa:** Tuyến đường sắt này sẽ còn gặp nhiều khó khăn hơn khi tìm kiếm thị trường hàng hóa mới trong bối cảnh cạnh tranh với xe tải và đội tàu đường thủy nội địa vì khi vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt thì người gửi hàng và người nhận hàng phải tự chuẩn bị xe tải cho chặng đầu và chặng cuối. Do đó, xe tải chiếm ưu thế khi có thể cung cấp dịch vụ tốc độ cao đồng thời không cần chuyển đổi phương thức, đặc biệt là khi vận chuyển hàng hóa cỡ nhỏ và có giá trị cao. Đường thủy nội địa cũng có thể cung cấp các dịch vụ tương tự như đường sắt xét về vận chuyển hàng hóa, xét về khía cạnh chi phí tiết kiệm và khối lượng hàng. Tuy nhiên ĐTNĐ tỏ ra linh hoạt hơn khi có thể tận dụng nhiều tuyến đường thủy nội địa để giao hàng theo hợp đồng cho người nhận hàng. Khi ĐTNĐ đóng vai trò là phương thức vận tải thứ cấp cho vận tải biển, thì tàu ĐTNĐ có thể neo và chuyển hàng cho tàu mẹ bằng thiết bị của tàu ngay trong cảng.

Để tuyến đường sắt vùng ĐBSCL tồn tại được trong thị trường logistics như vậy thì cần thực hiện hai biện pháp là (i) đầu tư các nhà ga đầu mối cho phép xe tải thực hiện trung chuyển hàng hóa, và (ii) bố trí dịch vụ vận tải hàng hóa liên thông với tuyến đường sắt để xuất Biên Hòa - Vũng Tàu vốn là tuyến tiếp cận cụm cảng biển Cái Mép - Thị Vải.

#### 4) Vận tải thủy nội địa

Từ trước tới nay ĐTNĐ luôn đóng một vai trò rất quan trọng trong lĩnh vực vận chuyển hàng hóa tại vùng ĐBSCL, chiếm khoảng 70% thị phần. Cần Thơ được thiên nhiên ban tặng sông Hậu và nhiều phụ lưu nên rất thuận lợi khi triển khai các dịch vụ vận tải thủy nội địa.

Thành phố Cần Thơ có một số cảng sông quan trọng như cảng Cần Thơ, cảng Ô Môn, cảng Thốt Nốt có vai trò đầu mối tập hợp và phân phối các loại hàng hóa cho cả vùng. Thành phố Cần Thơ định hướng tiếp tục tăng cường chức năng ĐTNĐ thông qua việc đầu tư bốn (4) cảng sông mới là các cảng Cái Răng, Vĩnh Thạnh, Cờ Đỏ và Phong Điền<sup>61</sup>. Các tuyến ĐTNĐ địa phương sẽ phải đảm bảo điều kiện giao thông thủy an toàn 24/7, do đó cần được duy trì tình trạng tốt của bờ sông, bố trí phao tiêu hướng dẫn di chuyển cho tàu vào ban đêm, đảm bảo đủ tĩnh không dưới cầu, v.v.

ĐTNĐ là phương tiện truyền thống vận chuyển các loại hàng rời qua lại giữa Cần Thơ và Tp.HCM thông qua các tuyến đường thủy chính, ví dụ như tuyến Tp.HCM - Cần Thơ - Cà Mau (năng lực khoảng 100 triệu tấn/năm) và TP.HCM - An Giang - Kiên Giang (năng lực khoảng 55 triệu tấn/năm). Rõ ràng là lưu lượng tàu đường thủy lớn đã làm gia tăng tình

<sup>61</sup> Quy hoạch Giao thông Vận tải Thành phố Cần Thơ (Quyết định số 3522/QĐ-UBND, 2015)

hình tai nạn và tình trạng xói lở bờ kênh. Do đó, Chính phủ đã có định hướng tăng cường cho các tuyến đường thủy chính này nhưng hiệu quả đầu tư vẫn ở mức thấp. Để nâng cao được năng lực vận tải thủy nội địa thì cần phải mở rộng kênh nhưng công tác thu hồi đất, giải phóng mặt bằng thường tốn nhiều thời gian. Để giảm số lượng tàu hoặc sử dụng tàu lớn hơn thì cần phải có tính không cầu cao hơn nhưng hướng đi này rất khó khăn vì những bất cập trong việc phối hợp với ngành đường bộ.

Trong tình hình đó, đội tàu sông pha biển có thể vận hành cả trên sông và các tuyến ven biển đang ngày càng lớn mạnh cùng với chính sách cởi mở hơn về đầu tư đội tàu đường thủy của Cục ĐTNĐ trong năm 2014. Trong giai đoạn từ năm 2015 đến 2018, số lượng tàu ĐTNĐ trên 1.500 tấn được coi là tàu sông pha biển đã tăng mạnh từ 737 tàu lên 1.334 tàu, sản lượng hàng hóa do đội tàu này vận chuyển cũng tăng gấp bảy (7) lần, tương ứng gần 35 triệu tấn trong năm 2018. Do đó, hệ thống cảng địa phương bao gồm cả cảng sông và cảng biển trên sông Hậu cũng cần có biện pháp điều chỉnh thích hợp để có thể tiếp nhận các loại tàu sông pha biển này.

## 5) Cảng hàng không

Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ có kế hoạch tăng công suất tiếp đón hành khách từ 3 triệu lượt hành khách như hiện nay lên 7 triệu lượt hành khách trong tương lai. Nhưng không có quy hoạch nhà ga hàng hóa mặc dù thủy sản là một trong những mặt hàng xuất khẩu chính của vùng ĐBSCL. Cũng cần lưu ý rằng Việt Nam không có hãng hàng không nào chuyên vận chuyển hàng hóa. Hiện tại toàn bộ thị trường vận tải hàng hóa hàng không màu mỡ tại Việt Nam là do các hãng vận tải hàng hóa hàng không nước ngoài khai thác.

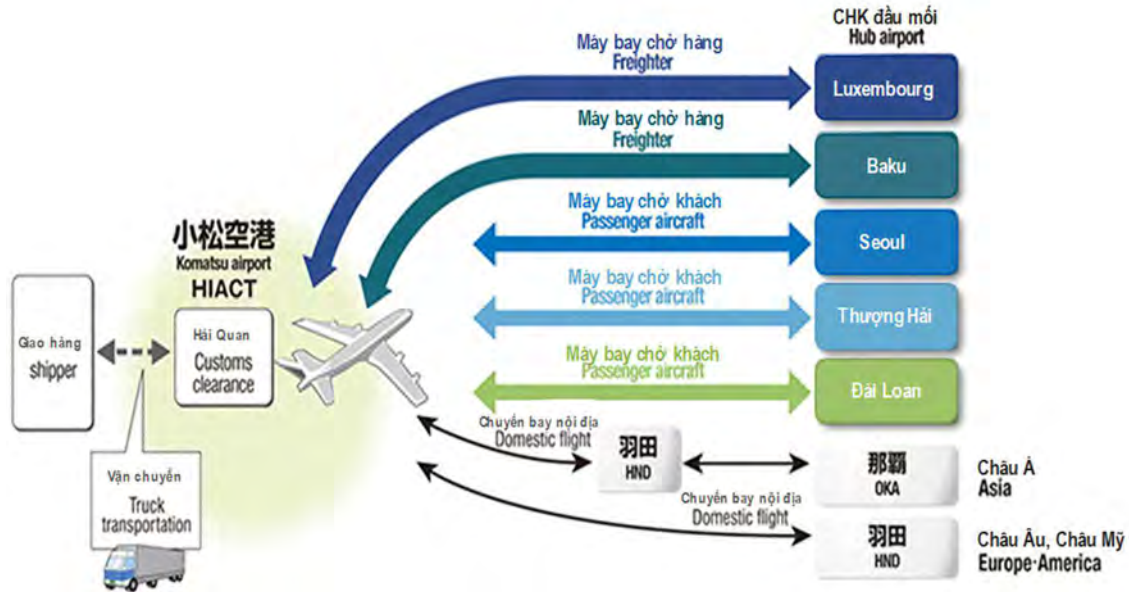
Một ví dụ điển hình về việc thúc đẩy phát triển dịch vụ vận chuyển hàng hóa hàng không là trường hợp cảng hàng không Komatsu tại tỉnh Ishikawa, Nhật Bản. Đây là một cảng hàng không khu vực có quy mô trung bình, khoảng 1,8 triệu lượt hành khách vào năm 2018, nhưng cảng hàng không này lại có nhà ga hàng hóa quốc tế riêng 4.000 m<sup>2</sup> có bố trí dịch vụ chuỗi lạnh để xuất khẩu thủy sản địa phương trực tiếp đến các cảng hàng không đầu mối quốc tế như Luxemburg, Baku (Azerbaijan), Thượng Hải, Seoul, Đài Bắc.

Do đó, điều quan trọng là phải bố trí nhà ga hàng hóa hàng không có dịch vụ chuỗi lạnh khi thiết kế mở rộng công suất khai thác cho Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ.



Nguồn: Tài liệu giới thiệu về Cảng hàng không Komatsu (góc trên bên trái)

**Hình 4.2.4** Cảng hàng không Komatsu và khu vực xử lý hàng hóa



Nguồn: Tài liệu giới thiệu về Cảng hàng không Komatsu

**Hình 4.2.5 Mạng lưới vận chuyển hàng hóa của cảng hàng không Komatsu**

## 6) Cảng biển

Hiện nay, những doanh nghiệp cảng và các bên liên quan ở Việt Nam đều biết khu vực tiềm năng đầu tư xây dựng một cảng biển nước sâu là Trần Đề, tỉnh Sóc Trăng. Địa điểm này nằm cách trung tâm thành phố Cần Thơ 88 km về hạ lưu sông Hậu. Vị trí cảng này có thể dễ dàng tiếp cận bằng tàu ĐTNĐ lưu thông trên sông Hậu và các nhánh, và bằng đường cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng là tuyến sẽ nối tới Trần Đề.

Ý tưởng về dự án đầu tư xây dựng cảng Trần Đề được đăng tải trên trang web của Khu công nghiệp Trần Đề. Ý tưởng cho thấy một khu bến ngoài khơi với một tuyến đường nối dài tới 25 km. Chắc chắn rằng ý tưởng sử dụng một tuyến đường nối dài như vậy không hề hấp dẫn đối với các doanh nghiệp cảng, chủ hàng, doanh nghiệp giao nhận và các đơn vị khai thác xe đầu kéo container. Hơn nữa, hoạt động khai thác cảng hiệu quả phải đảm bảo kể cả trong điều kiện thời tiết xấu. Khu bến hàng hóa nên được bố trí càng gần bờ càng tốt. Ban đầu phải có sự kết hợp xây dựng đê chắn sóng và nạo vét thì mới có thể thực hiện xây dựng và vận hành khu bến cảng như vậy. Một ví dụ cụ thể là Cảng Patimban do JICA đầu tư làm cảng cửa ngõ cho vùng Jakarta, Indonesia. Cảng này được mở một phần vào năm 2021, có hai đường nối ngắn (mỗi đường khoảng 8 km) để phục vụ vận chuyển container, ô tô và một số hàng rời.



Nguồn: Khu công nghiệp Trần Đề

**Hình 4.2.6 Ý tưởng dự án đầu tư xây dựng cảng Trần Đề**



Nguồn: JICA

**Hình 4.2.7 Hình ảnh dự án đầu tư xây dựng cảng Patimban, Indonesia**

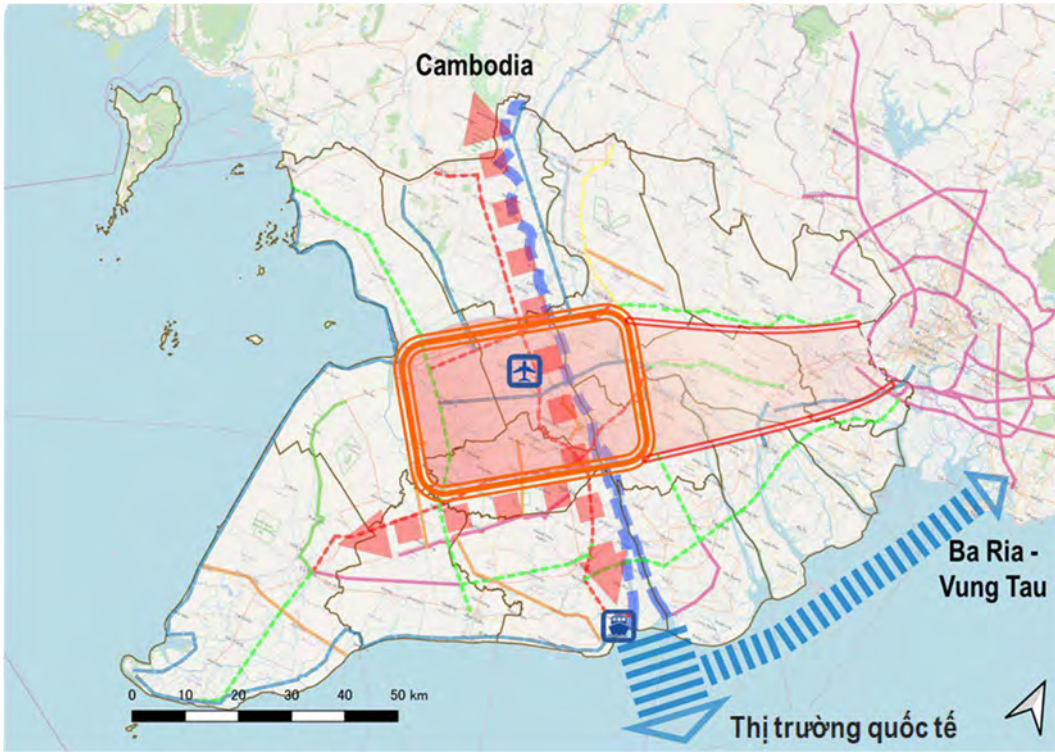
## 7) Quy hoạch tích hợp

Phần này tổng hợp lại những vấn đề quy hoạch đã đề cập ở trên liên quan đến hệ thống giao thông vận tải của Tiểu vùng đô thị Cần Thơ (xem Hình 6.2.9). Hệ thống này trong tương lai sẽ gồm những hạ tầng trọng điểm như sau:

- Sông Hậu sẽ tiếp tục đóng vai trò quan trọng đối với Cần Thơ. Tuy nhiên, trong tương lai, con sông này sẽ không chia cắt các hoạt động kinh tế - xã hội nữa. Phía bên kia sông, hay một phần của các tỉnh Đồng Tháp và Vĩnh Long, sẽ gắn kết về chức năng với Thành phố Cần Thơ thông qua bốn (4) cầu đường bộ (Cần Thơ, Vàm Cống, Cần Thơ 2 và Cầu Ô Môn trong phạm vi 80 km) và có thể thêm một cầu đường sắt.
- Sông Hậu vẫn sẽ có những địa điểm cung cấp dịch vụ logistics thiết yếu cho vùng, bao gồm ba (3) cảng biển do VINAMARINE quản lý và bảy cảng sông do VIWA quản lý trong địa phận thành phố Cần Thơ và nhiều cảng khác ở phía bờ đối diện. Cảng Trần Đề sẽ

được xây dựng mới tại khu vực cửa sông, giữ vai trò là cảng cửa ngõ cho vùng.

- Quá trình đô thị hóa và công nghiệp hóa sẽ diễn ra theo các trục đường cao tốc cũng như các trục đường giao thông chính khác. Trong giai đoạn đến năm 2030, sẽ có ba (3) đường cao tốc sẽ được xây dựng và chạy qua Tiểu vùng đô thị Cần Thơ, đó là (i) Đường cao tốc Bắc – Nam phía Đông, đường cao tốc Bắc – Nam phía Tây và đường cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng. Hành lang vùng mới Sa Đéc (Đồng Tháp) - Ô Môn (Cần Thơ) - Giồng Riềng (Kiên Giang) sẽ mang tính chiến lược thúc đẩy đô thị hóa và công nghiệp hóa ở hành lang kẹp giữa hai tuyến đường cao tốc Bắc - Nam.
- Tiểu vùng đô thị Cần Thơ đề xuất bao gồm thành phố Cần Thơ, tỉnh Hậu Giang, một phần của các tỉnh Kiên Giang, Đồng Tháp và Vĩnh Long. Từ khi thành phố Cần Thơ tách ra từ tỉnh Hậu Giang vào năm 2004, toàn bộ tỉnh Hậu Giang đã nằm trong ý tưởng về vùng đô thị này. Vùng đô thị đề xuất này có khoảng 5 triệu dân, là vùng đất bằng phẳng rộng 5.000 km<sup>2</sup>. Trong vùng đô thị này có một số tuyến đường kết nối các trung tâm đô thị quan trọng như QL61C kết nối trung tâm Thành phố Cần Thơ với Vị Thanh, tỉnh lỵ của Hậu Giang.
- Tiểu vùng đô thị Cần Thơ sẽ có hệ thống vận tải đa phương thức, năng lực lớn để phối hợp với TpHCM và các khu vực còn lại của Đông Nam Bộ, bao gồm đường cao tốc Bắc Nam, đường thủy nội địa, tuyến vận tải ven biển, tuyến đường sắt và cảng hàng không mới.
- Là đầu mối của vùng ĐBSCL, tiểu vùng đô thị Cần Thơ mở rộng sẽ có kết nối mật thiết về đường bộ và đường thủy với các tỉnh lân cận như An Giang, Cà Mau và Sóc Trăng.
- Kết nối trực tiếp với Campuchia cũng sẽ được tăng cường bằng dịch vụ vận tải biển trên tuyến đường sông quốc tế như sông Mê Kông, sông Hậu, và bằng các cửa khẩu vận tải đường bộ.
- Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ, với vai trò cửa ngõ của vùng, sẽ có thêm nhiều đường bay thường xuyên tới các cảng hàng không trong và ngoài nước khác. CHKQT này sẽ được bố trí nhà ga hàng hóa hàng không có hệ thống dây chuyền lạnh để thu hút các chuyến bay chuyên chở hàng chứ không chỉ tập trung phục vụ các chuyến bay chở khác



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 4.2.8 Ý tưởng về Tiểu vùng Cần Thơ**

## 5. DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI

### 5.1. Khung Kinh tế - Xã hội của vùng

#### 5.1.1. Tổng quan

Thông tin kinh tế - xã hội là một biến số giải thích cần có để tính nhu cầu đi lại trong tương lai tại Khu vực Nghiên cứu. Dựa trên mô hình đã triển khai trong nghiên cứu VITRANSS-3, Đoàn Nghiên cứu đã thu thập những thông tin như sau:

- Dân số (thành thị và nông thôn).
- Tổng sản phẩm trên địa bàn (theo ba khu vực)

Khung kinh tế - xã hội của năm cơ sở (2020) trích từ niên giám thống kê, còn khung kinh tế - xã hội của các năm mục tiêu (2030, 2050) được ước tính từ số liệu dự báo trong đợt tổng điều tra dân số của Tổng cục Thống kê năm 2019 cũng như căn cứ vào kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương.

#### 5.1.2. Tổng quan về hiện trạng kinh tế - xã hội của vùng

##### 1) Dân số

Đoàn Nghiên cứu đã trích số liệu về dân số thành thị và nông thôn chia theo cấp huyện từ niên giám thống kê của các địa phương. Bảng 5.1.1 sau đây tổng hợp quy mô dân số nông thôn và thành thị của các địa phương trong vùng ĐBSCL các năm 2015 và 2020. Nhìn chung, mặc dù tổng quy mô dân số vùng không thay đổi trong 5 năm nhưng có thể thấy sự gia tăng dân số rõ rệt ở khu vực thành thị.

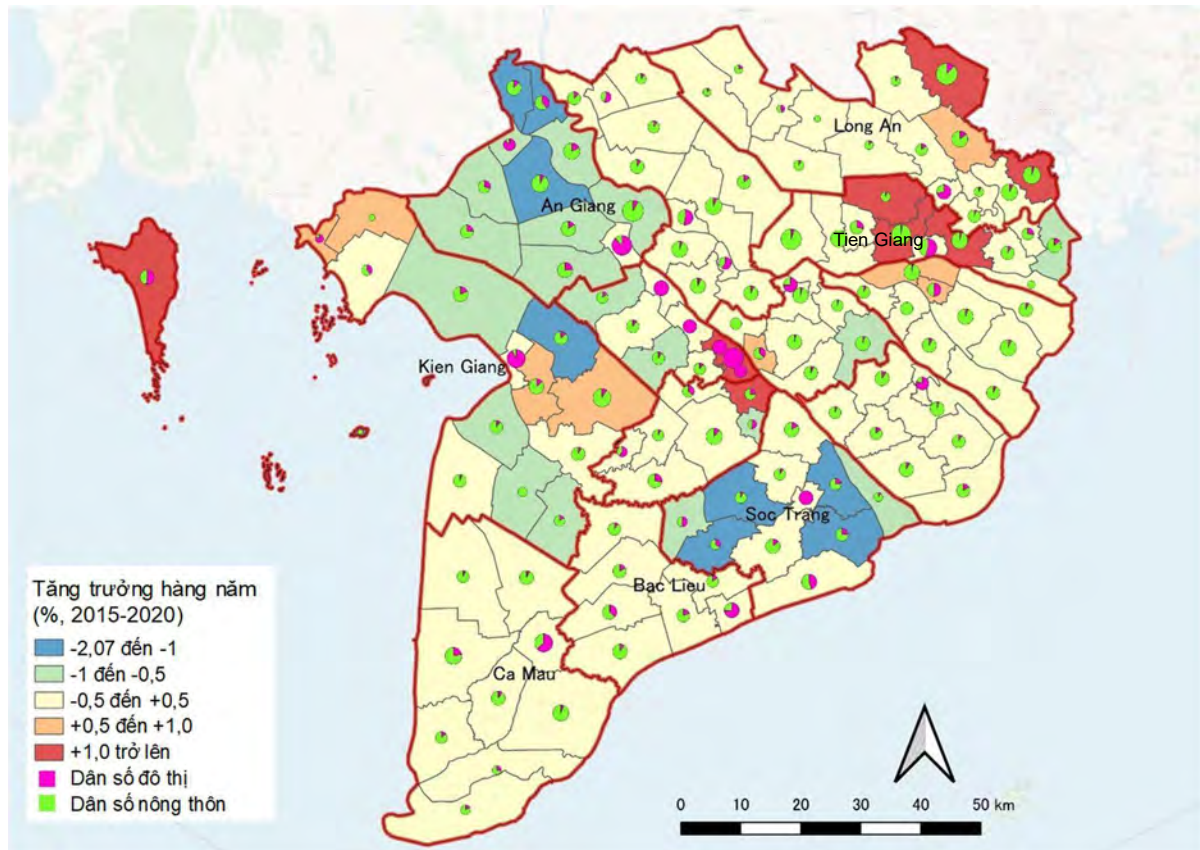
**Bảng 5.1.1 Dân số đô thị và nông thôn tại vùng ĐBSCL, 2015 và 2020<sup>1)</sup>**

Địa phương	2015			2020			Tăng trưởng hàng năm 2015-2020		
	Đô thị	Nông thôn	Tổng	Đô thị	Nông thôn	Tổng	Đô thị	Nông thôn	Tổng
Long An	271	1.374	1.645	273	1.423	1.695	0,09%	0,70%	0,60%
Đồng Tháp	293	1.333	1.626	305	1.294	1.599	0,81%	-0,59%	-0,33%
An Giang	620	1.381	2.001	603	1.305	1.907	-0,58%	-1,12%	-0,95%
Tiền Giang	267	1.462	1.729	248	1.518	1.766	-1,47%	0,76%	0,43%
Vĩnh Long	169	854	1.023	170	853	1.023	0,12%	-0,04%	-0,01%
Bến Tre	126	1.150	1.276	126	1.163	1.289	0,05%	0,23%	0,21%
Kiên Giang	473	1.232	1.705	489	1.235	1.724	0,64%	0,05%	0,21%
Cần Thơ	824	384	1.209	861	375	1.236	0,89%	-0,51%	0,45%
Hậu Giang	175	565	740	198	534	732	2,47%	-1,11%	-0,21%
Trà Vinh	168	839	1.008	174	835	1.009	0,67%	-0,09%	0,03%
Sóc Trăng	376	860	1.236	389	811	1.200	0,67%	-1,18%	-0,60%
Bạc Liêu	244	649	893	252	656	908	0,67%	0,22%	0,34%
Cà Mau	thiếu số liệu			272	923	1.194	thiếu số liệu		
<b>Tổng (đô thị hóa)</b>	thiếu số liệu			<b>4.358</b>	<b>12.924</b>	<b>17.282</b>	thiếu số liệu		
				<b>(25,2%)</b>					
<b>Trừ Cà Mau (đô thị hóa)</b>	<b>4.007</b>	<b>12.083</b>	<b>16.090</b>	<b>4.086</b>	<b>12.002</b>	<b>16.088</b>	<b>0,39%</b>	<b>-0,14%</b>	<b>0,00%</b>
	<b>(24,9%)</b>			<b>(25,4%)</b>					

Nguồn: Niên giám thống kê của các địa phương, 2015 và 2020

1) Nhóm Nghiên cứu không tìm được Niên giám thống kê của tỉnh Cà Mau năm 2015

Hình 5.1.1 thể hiện tỷ trọng dân cư đô thị và nông thôn cấp huyện trong năm cơ sở (2020). Ngoại trừ trường hợp thành phố Cần Thơ, quy mô dân số nông thôn ở đa số các huyện đều cao hơn dân số đô thị của Long An và Tiền Giang, là hai tỉnh nằm cạnh thành phố Hồ Chí Minh, có tốc độ tăng trưởng dân số cao hơn các địa phương khác.



Nguồn: Niên giám thống kê của các địa phương, 2015 và 2020

**Hình 5.1.1 Tỷ trọng dân cư nông thôn và đô thị cấp huyện, 2020**

**2) Tổng sản phẩm trên địa bàn**

Cũng như dân số, niên giám thống kê của các địa phương cũng thể hiện số liệu về tổng sản phẩm trên địa bàn của từng lĩnh vực. Bảng 5.1.2 tổng hợp số liệu tổng sản phẩm trên địa bàn của các địa phương trong vùng Đồng bằng sông Cửu Long năm 2020. Ngoại trừ Long An (16%), Cần Thơ (10%) và Hậu Giang (26%), tỷ trọng của Khu vực I (nông, lâm, thủy sản) của các địa phương khác đều lớn hơn 30%.

**Bảng 5.1.2 Tổng sản phẩm trên địa bàn của các địa phương trong vùng ĐBSCL, 2015 và 2020**

Địa phương	2015				2020			
	Tổng (tỷ đồng)	Khu vực I	Khu vực II	Khu vực III	Tổng (tỷ đồng)	Khu vực I	Khu vực II	Khu vực III
Long An	52.210	23%	40%	37%	80.575	16%	50%	34%
Đồng Tháp	41.887	39%	22%	40%	54.682	36%	19%	45%
An Giang	42.885	42%	13%	45%	54.113	36%	14%	51%
Tiền Giang	44.948	43%	23%	34%	59.272	39%	26%	35%
Vĩnh Long	26.669	38%	17%	46%	34.554	33%	19%	48%
Bến Tre	25.171	41%	17%	42%	32.408	37%	18%	44%
Kiên Giang	50.648	40%	18%	42%	68.957	33%	20%	47%
Cần Thơ	41.117	13%	31%	56%	52.230	10%	33%	57%
Hậu Giang	18.747	30%	20%	50%	23.533	26%	23%	51%
Trà Vinh	27.792	37%	25%	38%	38.788	32%	33%	36%
Sóc Trăng	28.073	50%	14%	37%	35.035	46%	13%	41%
Bạc Liêu	22.056	48%	15%	37%	29.201	43%	19%	39%
Cà Mau	38.686	32%	36%	32%	41.318	34%	30%	36%
<b>Tổng</b>	<b>460.887</b>	<b>36%</b>	<b>24%</b>	<b>41%</b>	<b>604.667</b>	<b>31%</b>	<b>26%</b>	<b>43%</b>

Nguồn: Niên giám thống kê của các địa phương, 2020



### 5.1.3. Dự báo về tình hình Kinh tế - Xã hội tương lai

#### 1) Tổng quan về các kịch bản

Về quy mô dân số dự báo cho tương lai, Tổng cục Thống kê đã công bố “Dự báo dân số Việt Nam giai đoạn 2019 - 2069” vào năm 2020, ước tính theo kết quả tổng điều tra dân số. Theo đó, dân số của từng địa phương được ước tính cho các năm 2024, 2029, 2034, 2039 và 2045. Đối với vùng Đồng bằng sông Cửu Long (Bảng 5.1.3), kết quả dự báo cho thấy quy mô dân số trong vùng không có nhiều biến động. Số liệu này không chia thành dân cư đô thị và nông thôn.

**Bảng 5.1.3 Quy mô dân số dự báo của TCTK ở vùng ĐBSCL**

Địa phương	Dự báo dân số căn cứ vào kết quả tổng điều tra năm 2019 (000 người)					
	2019	2024	2029	2034	2039	2045
Long An	1.689	1.786	1.856	1.902	1.944	1.977
Đồng Tháp	1.600	1.572	1.567	1.572	1.580	1.573
An Giang	1.908	1.839	1.814	1.818	1.827	1.822
Tiền Giang	1.764	1.799	1.824	1.837	1.850	1.852
Vĩnh Long	1.023	1.019	1.016	1.015	1.015	1.008
Bến Tre	1.288	1.286	1.283	1.278	1.272	1.255
Kiên Giang	1.723	1.745	1.772	1.798	1.821	1.834
Cần Thơ	1.235	1.309	1.367	1.400	1.429	1.449
Hậu Giang	733	719	718	721	725	724
Trà Vinh	1.009	1.011	1.016	1.021	1.029	1.033
Sóc Trăng	1.200	1.174	1.161	1.160	1.165	1.161
Bạc Liêu	907	930	942	953	962	965
Cà Mau	1.194	1.177	1.179	1.191	1.206	1.213
<b>Tổng</b>	<b>17.273</b>	<b>17.366</b>	<b>17.515</b>	<b>17.666</b>	<b>17.825</b>	<b>17.866</b>

Nguồn: Dự báo dân số Việt Nam giai đoạn 2019 - 2069

Trong Nghiên cứu này, Đoàn Nghiên cứu giả định hai kịch bản như sau:

- **Kịch bản xu hướng:** quá trình đô thị hóa và hiện đại hóa công nghiệp sẽ tiếp tục diễn ra chậm như xu hướng gần đây;
- **Kịch bản đẩy mạnh đô thị hóa:** quá trình đô thị hóa sẽ được đẩy nhanh như đã thấy ở vùng khác (Hà Nội, TP. HCM và Đà Nẵng). Cơ cấu ngành cũng sẽ được cải thiện như được thể hiện trong quy hoạch tổng thể kinh tế - xã hội của địa phương.

Cả hai kịch bản này giống nhau về tổng quy mô dân số nhưng khác nhau tỷ trọng dân số đô thị và nông thôn, tùy vào tốc độ đô thị hóa; cơ cấu ngành cũng sẽ được giả định khác nhau.

#### 2) Dân số Đô thị và Nông thôn

**Kịch bản xu hướng** dự kiến rằng tỷ trọng dân số đô thị và nông thôn của các địa phương sẽ không thay đổi nhiều, xét theo xu hướng gần đây từ năm 2015 đến năm 2020, theo đó dân số đô thị là 4,36 triệu người năm 2020, đạt tới là 4,61 triệu năm 2030 và 5,16 triệu người vào năm 2050.

**Bảng 5.1.4 Kịch bản xu hướng: Dự báo dân số tương lai ở ĐBSCL (2030, 2050)**

Địa phương	2030						2050						Tham khảo: Ước tính cho năm 2030, QH vùng ĐBSCL 2021-2030, tầm nhìn 2050 (WB)		
	Dân số (000)			Tăng trưởng hàng năm 2020-2030			Dân số (000)			Tăng trưởng hàng năm 2030-2050					
	Đô thị	Nông thôn	Tổng	Đô thị	Nông thôn	Tổng	Đô thị	Nông thôn	Tổng	Đô thị	Nông thôn	Tổng	Đô thị	Nông thôn	Tổng
Long An	284	1.581	1.865	0,41%	1,06%	0,96%	289	1.710	1.999	0,09%	0,39%	0,35%	297	1.718	2.015
Đồng Tháp	308	1.260	1.568	0,10%	-0,27%	-0,19%	325	1.241	1.566	0,27%	-0,08%	-0,01%	315	1.214	1.529
An Giang	595	1.220	1.815	-0,12%	-0,67%	-0,50%	651	1.166	1.817	0,45%	-0,22%	0,01%	597	1.082	1.679
Tiền Giang	210	1.616	1.827	-1,63%	0,63%	0,34%	145	1.708	1.853	-1,84%	0,28%	0,07%	269	1.602	1.871
Vĩnh Long	171	845	1.016	0,06%	-0,09%	-0,07%	175	826	1.001	0,13%	-0,12%	-0,07%	129	892	1.021
Bến Tre	124	1.158	1.282	-0,17%	-0,04%	-0,06%	122	1.116	1.238	-0,09%	-0,18%	-0,17%	198	1.127	1.325
Kiên Giang	531	1.246	1.777	0,83%	0,09%	0,31%	647	1.196	1.843	0,99%	-0,20%	0,18%	185	1.577	1.762
Cần Thơ	998	375	1.374	1,49%	0,02%	1,06%	1.135	327	1.462	0,65%	-0,69%	0,31%	527	762	1.289
Hậu Giang	239	480	719	1,90%	-1,07%	-0,19%	341	382	723	1,80%	-1,13%	0,03%	238	469	707
Trà Vinh	187	830	1.017	0,70%	-0,06%	0,08%	215	821	1.036	0,71%	-0,06%	0,09%	954	62	1.016
Sóc Trăng	425	736	1.161	0,89%	-0,96%	-0,33%	540	617	1.157	1,20%	-0,87%	-0,02%	623	481	1.105
Bạc Liêu	271	673	944	0,71%	0,26%	0,39%	298	669	967	0,47%	-0,03%	0,12%	286	680	966
Cà Mau	269	913	1.181	-0,11%	-0,11%	-0,11%	277	941	1.218	0,15%	0,15%	0,15%	301	880	1.181
<b>Tổng (tỷ lệ ĐTH)</b>	<b>4.611</b>	<b>12.934</b>	<b>17.545</b>	<b>0,57%</b>	<b>0,01%</b>	<b>0,15%</b>	<b>5.159</b>	<b>12.721</b>	<b>17.881</b>	<b>0,56%</b>	<b>-0,08%</b>	<b>0,09%</b>	<b>4.920</b>	<b>12.545</b>	<b>17.465</b>
		(26,3%)					(28,9%)						(28,2%)		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp từ "Dự báo dân số Việt Nam giai đoạn 2019 – 2069"

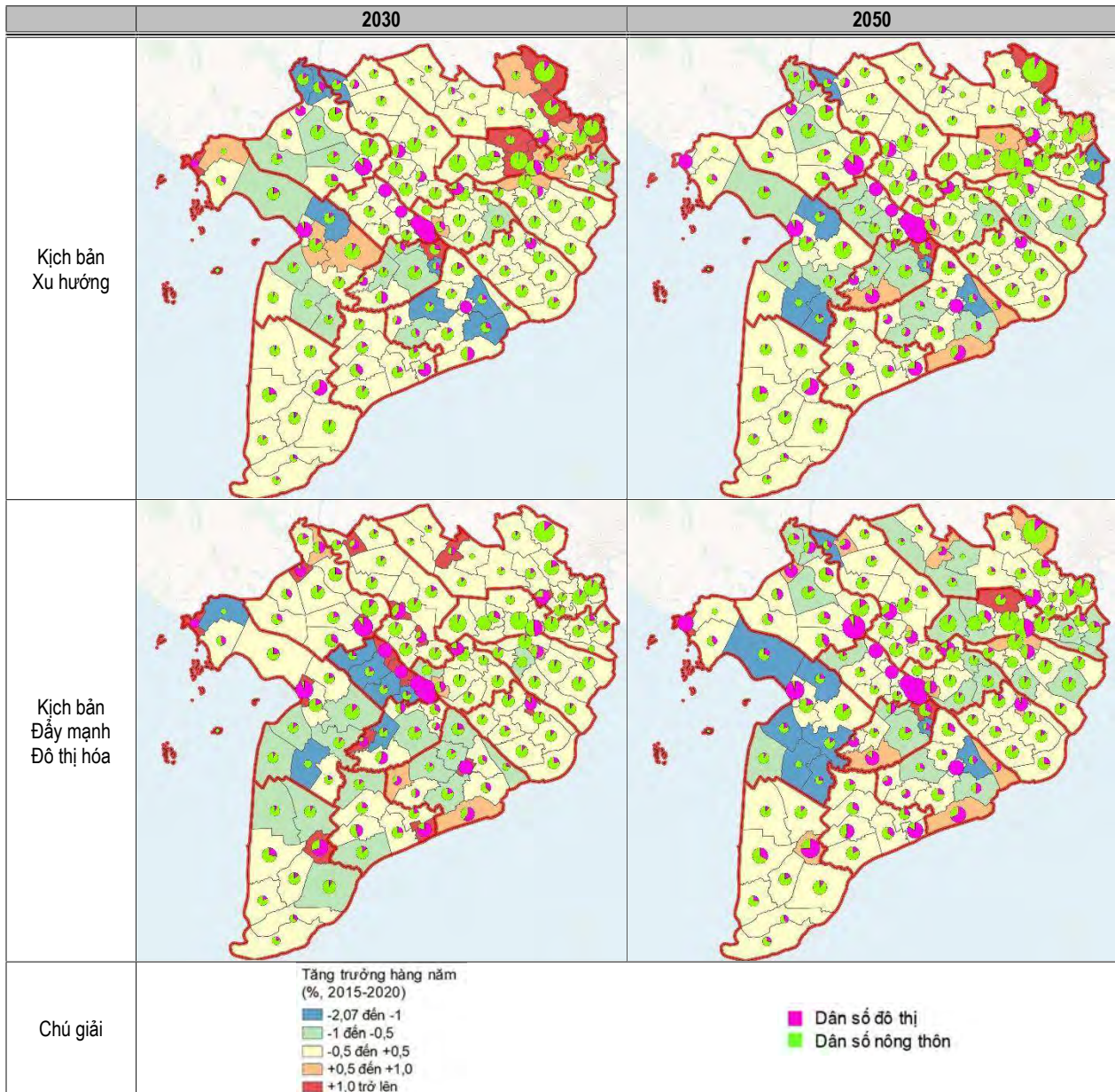
**Kịch bản đẩy mạnh đô thị hóa** dự kiến rằng quá trình đô thị hóa sẽ được thúc đẩy mạnh mẽ, tương đương với tốc độ đô thị hóa ở các vùng đô thị lớn khác (Hà Nội, TpHCM và Đà Nẵng). Dân số đô thị theo giả định là 5,60 triệu người năm 2030, 6,73 triệu người năm 2050.

**Bảng 5.1.5 Kịch bản đẩy mạnh đô thị hóa: Dự báo dân số tương lai ở ĐBSCL (2030, 2050)**

Địa phương	2030						2050						Tham khảo: Ước tính cho năm 2030, QH vùng ĐBSCL 2021-2030, tầm nhìn 2050 (WB)		
	Dân số (000)			Tăng trưởng hàng năm 2020-2030			Dân số (000)			Tăng trưởng hàng năm 2030-2050					
	Đô thị	Nông thôn	Tổng	Đô thị	Nông thôn	Tổng	Đô thị	Nông thôn	Tổng	Đô thị	Nông thôn	Tổng	Đô thị	Nông thôn	Tổng
Long An	351	1.515	1.865	2,55%	0,63%	0,96%	457	1.542	1.999	1,33%	0,09%	0,35%	297	1.718	2.015
Đồng Tháp	380	1.188	1.568	2,23%	-0,85%	-0,19%	461	1.105	1.566	0,97%	-0,36%	-0,01%	315	1.214	1.529
An Giang	735	1.080	1.815	2,00%	-1,87%	-0,50%	894	923	1.817	0,99%	-0,78%	0,01%	597	1.082	1.679
Tiền Giang	259	1.567	1.827	0,47%	0,32%	0,34%	320	1.533	1.853	1,05%	-0,11%	0,07%	269	1.602	1.871
Vĩnh Long	211	805	1.016	2,19%	-0,58%	-0,07%	253	748	1.001	0,91%	-0,36%	-0,07%	129	892	1.021
Bến Tre	153	1.129	1.282	1,96%	-0,30%	-0,06%	180	1.058	1.238	0,81%	-0,32%	-0,17%	198	1.127	1.325
Kiên Giang	656	1.122	1.777	2,98%	-0,96%	0,31%	826	1.016	1.843	1,16%	-0,49%	0,18%	185	1.577	1.762
Cần Thơ	1.137	236	1.374	2,82%	-4,51%	1,06%	1.227	236	1.462	0,38%	-0,01%	0,31%	527	762	1.289
Hậu Giang	295	424	719	4,07%	-2,29%	-0,19%	361	362	723	1,01%	-0,78%	0,03%	238	469	707
Trà Vinh	230	787	1.017	2,84%	-0,60%	0,08%	285	750	1.036	1,07%	-0,24%	0,09%	954	62	1.016
Sóc Trăng	524	637	1.161	3,04%	-2,39%	-0,33%	635	522	1.157	0,96%	-0,99%	-0,02%	623	481	1.105
Bạc Liêu	334	610	944	2,85%	-0,73%	0,39%	416	551	967	1,10%	-0,51%	0,12%	286	680	966
Cà Mau	332	850	1.181	2,02%	-0,82%	-0,11%	416	802	1.218	1,13%	-0,29%	0,15%	301	880	1.181
<b>Tổng (tỷ lệ ĐTH)</b>	<b>5.598</b>	<b>11.947</b>	<b>17.545</b>	<b>2,53%</b>	<b>-0,78%</b>	<b>0,15%</b>	<b>6.732</b>	<b>11.149</b>	<b>17.881</b>	<b>0,93%</b>	<b>-0,35%</b>	<b>0,09%</b>	<b>4.920</b>	<b>12.545</b>	<b>17.465</b>
		(31,9%)					(37,6%)						(28,2%)		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp từ "Dự báo dân số Việt Nam giai đoạn 2019 – 2069"

Hình 5.1.2 dưới đây thể hiện quy mô dân số đô thị và nông thôn vào các năm 2030 và 2050.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 5.1.2 Dân số Đô thị và Nông thôn ở các huyện theo 2 kịch bản (2030, 2050)**

### 3) Tổng sản phẩm trên địa bàn

**Kịch bản Xu hướng** dự kiến rằng tỷ trọng ngành sẽ không có thay đổi đáng kể, dựa trên số liệu dự báo trong VITRANSS-3.

**Kịch bản đẩy mạnh đô thị hóa:** Về dự báo tổng sản phẩm trên địa bàn, Đoàn Nghiên cứu đã rà soát các quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương, như thể hiện trong Bảng 5.1.6. Có thể giả định rằng các mục tiêu phát triển (năm 2030) sẽ đạt được vào năm 2050.

**Bảng 5.1.6 Tổng hợp dự báo phát triển kinh tế - xã hội một số địa phương trong vùng ĐBSCL**

Địa phương	Nguồn	Tổng hợp chỉ tiêu kinh tế - xã hội															
<b>Long An</b>	Quyết định số 1349/QĐ-TTg ngày 03/10/2012 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể Phát triển Kinh tế - Xã hội tỉnh Long An đến năm 2020, Tầm nhìn đến năm 2030.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân giai đoạn 2012 - 2030 đạt 12,5%/năm, trong đó giai đoạn 2012 - 2020 tăng 13%/năm.</li> <li>Đến năm 2030, GDP bình quân đầu người đạt 172 triệu đồng/người/năm (khoảng 8.000 USD);</li> <li>Tỷ trọng khu vực nông nghiệp, công nghiệp và dịch vụ trong cơ cấu GDP lần lượt là 7%, 48% và 45%.</li> </ul>															
<b>Tiền Giang</b>	Quyết định số 142/QĐ-TTg ngày 28/01/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể Phát triển Kinh tế - Xã hội tỉnh Tiền Giang đến năm 2020, Định hướng đến năm 2030.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn (GDP) bình quân giai đoạn 2021-2030 đạt khoảng 9,5 - 10,5%.</li> <li>GDP năm 2030 (theo giá so sánh 2010) tăng khoảng 2,6 lần so với năm 2020.</li> <li>Thu nhập bình quân đầu người năm 2030 đạt khoảng 10.300 - 11.900 USD.</li> <li>Cơ cấu kinh tế chuyển dịch theo hướng hiện đại, hiệu quả, từng bước hình thành và phát triển kinh tế tri thức.</li> <li>Tỷ trọng khu vực phi nông nghiệp đến năm 2030 chiếm khoảng 86% trong tổng GDP.</li> </ul>															
<b>Vinh Long</b>	Quyết định số 1824/QĐ-TTg ngày 25/12/2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể Phát triển Kinh tế - Xã hội tỉnh Vinh Long đến năm 2020, Tầm nhìn đến năm 2030.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân giai đoạn 2021-2025 đạt 7,5%/năm, giai đoạn 2026-2030 tăng trưởng 7%/năm.</li> <li>Thu nhập bình quân đầu người đến năm 2025 đạt khoảng 2.500 USD và tới năm 2030 đạt khoảng 3.600 USD.</li> <li>Tỷ trọng khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản chiếm 23%, công nghiệp - xây dựng chiếm 28,5%, dịch vụ chiếm 48,5% trong cơ cấu kinh tế đến năm 2025; và tới năm 2030 lần lượt là 17,8%, 32,6% và 49,6%.</li> </ul>															
<b>Kiên Giang</b>	Quyết định số 388/QĐ-TTg ngày 10/4/2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể Phát triển Kinh tế - Xã hội tỉnh Kiên Giang đến năm 2020, Định hướng đến năm 2030.	<ul style="list-style-type: none"> <li>GDP giai đoạn 2020-2030 tăng bình quân khoảng 8-9%/năm.</li> <li>Thu nhập bình quân đầu người đạt khoảng 8.100 USD - 9.300 USD vào năm 2030. Tỷ trọng khu vực phi nông nghiệp đến năm 2030 chiếm trên 75% tổng GRDP.</li> </ul>															
<b>Cần Thơ</b>	Nghị quyết số 59/NQ-TW ngày 05 tháng 8 năm 2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển Thành phố Cần Thơ đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2045.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Giai đoạn 2021-2025, Cần Thơ phấn đấu tốc độ tăng trưởng GDP đạt khoảng 7,5-8%/năm;</li> <li>Đến năm 2025, GDP bình quân đầu người đạt 6.200 - 6.800 USD, tới năm 2030 đạt 9.400 - 11.000 USD.</li> <li>Dự báo cơ cấu kinh tế:</li> </ul> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th></th> <th>2025</th> <th>2030</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dịch vụ</td> <td>54%</td> <td>56%</td> </tr> <tr> <td>Công nghiệp và Xây dựng</td> <td>34%</td> <td>34%</td> </tr> <tr> <td>Nông nghiệp</td> <td>6%</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>Thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm</td> <td>6%</td> <td>6%</td> </tr> </tbody> </table>		2025	2030	Dịch vụ	54%	56%	Công nghiệp và Xây dựng	34%	34%	Nông nghiệp	6%	4%	Thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm	6%	6%
	2025	2030															
Dịch vụ	54%	56%															
Công nghiệp và Xây dựng	34%	34%															
Nông nghiệp	6%	4%															
Thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm	6%	6%															
<b>Trà Vinh</b>	Quyết định số 1443/QĐ-TTg ngày 31/10/2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Trà Vinh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Giai đoạn 2021-2030, GDP tăng bình quân khoảng 11-12%/năm.</li> <li>Thu nhập bình quân đầu người đạt 190 - 200 triệu đồng/người/năm.</li> <li>Tổng vốn đầu tư toàn xã hội khoảng 180.000 - 200.000 tỷ đồng.</li> <li>Đến năm 2030, tốc độ tăng trưởng ngành nông, lâm nghiệp và thủy sản đạt 2,5%/năm.</li> </ul>															
<b>Bạc Liêu</b>	Nghị quyết số 04/2011/NQ-HĐND ngày 22 tháng 9 năm 2011 của Hội đồng nhân dân tỉnh Bạc Liêu về Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bạc Liêu đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tốc độ tăng trưởng kinh tế giai đoạn 2011 - 2030 bình quân 10%/năm.</li> <li>Cơ cấu kinh tế đến năm 2030: nông nghiệp chiếm 18%, công nghiệp - xây dựng chiếm 42%, dịch vụ chiếm 40%.</li> </ul>															
<b>Cà Mau</b>	Quyết định số 537/QĐ-TTg ngày 04/4/2016 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Cà Mau đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.	<ul style="list-style-type: none"> <li>GDP giai đoạn 2021-2025 tăng trưởng 7%/năm, giai đoạn 2026-2030 tăng trưởng 6,9%.</li> <li>GDP bình quân đầu người năm 2025 đạt khoảng 4.400 - 4.500 USD, năm 2030 đạt khoảng 6.800 - 6.900 USD.</li> <li>Dự báo cơ cấu kinh tế:</li> </ul> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th></th> <th>2025</th> <th>2030</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dịch vụ</td> <td>45,7 %</td> <td>49,0 %</td> </tr> <tr> <td>Công nghiệp và Xây dựng</td> <td>34,2 %</td> <td>35,3 %</td> </tr> <tr> <td>Nông nghiệp</td> <td>17,1 %</td> <td>13,1 %</td> </tr> <tr> <td>Thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm</td> <td>3,0 %</td> <td>2,6 %</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng vốn đầu tư toàn xã hội bình quân hàng năm giai đoạn 2021-2025 đạt khoảng 28% GDP, giai đoạn 2026-2030 đạt khoảng 26 - 27% GDP.</li> </ul>		2025	2030	Dịch vụ	45,7 %	49,0 %	Công nghiệp và Xây dựng	34,2 %	35,3 %	Nông nghiệp	17,1 %	13,1 %	Thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm	3,0 %	2,6 %
	2025	2030															
Dịch vụ	45,7 %	49,0 %															
Công nghiệp và Xây dựng	34,2 %	35,3 %															
Nông nghiệp	17,1 %	13,1 %															
Thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm	3,0 %	2,6 %															

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp từ quy hoạch phát triển kinh tế xã hội của các địa phương trong vùng

GDP trong các năm mục tiêu (2030, 2050) được giả định như trong Bảng 5.1.7 và Bảng 5.1.8. Đối với Kịch bản Đẩy mạnh Đô thị hóa, GDP dự báo sẽ cao hơn nhiều so với trong Kịch bản Xu hướng, đồng thời cơ cấu ngành dự báo sẽ có sự chuyển dịch mạnh sang khu vực dịch vụ thay cho khu vực công nghiệp hay nông nghiệp.

**Bảng 5.1.7 Kịch bản Xu hướng: Dự kiến Tổng sản phẩm trên địa bàn các tỉnh vùng ĐBSCL (2030, 2050)**

Địa phương	2020				2030				2050			
	Tổng (tỷ đồng)	Khu vực I (%)	Khu vực II (%)	Khu vực III (%)	Tổng (tỷ đồng)	Khu vực I (%)	Khu vực II (%)	Khu vực III (%)	Tổng (tỷ đồng)	Khu vực I (%)	Khu vực II (%)	Khu vực III (%)
Long An	80.575	16%	50%	34%	153.545	10%	62%	28%	477.995	6%	77%	17%
Đồng Tháp	54.682	36%	19%	45%	83.097	42%	23%	35%	191.808	59%	18%	23%
An Giang	54.113	36%	14%	51%	85.662	44%	14%	42%	197.914	61%	11%	28%
Tiền Giang	59.272	39%	26%	35%	97.719	37%	32%	31%	230.552	42%	36%	23%
Vĩnh Long	34.554	33%	19%	48%	49.070	34%	21%	45%	89.260	41%	21%	38%
Bến Tre	32.408	37%	18%	44%	46.885	29%	20%	50%	78.391	32%	22%	46%
Kiên Giang	68.957	33%	20%	47%	102.811	41%	22%	37%	201.400	51%	20%	29%
Cần Thơ	52.230	10%	33%	57%	101.323	8%	50%	42%	336.804	6%	70%	24%
Hậu Giang	23.533	26%	23%	51%	32.757	34%	25%	41%	74.289	48%	24%	28%
Trà Vinh	38.788	32%	33%	36%	69.478	24%	53%	23%	202.952	18%	70%	12%
Sóc Trăng	35.035	46%	13%	41%	50.117	48%	16%	36%	100.138	58%	14%	28%
Bạc Liêu	29.201	43%	19%	39%	44.987	48%	21%	31%	109.474	58%	22%	20%
Cà Mau	41.318	34%	30%	36%	66.874	41%	32%	27%	193.720	66%	20%	14%
<b>Tổng</b>	<b>604.667</b>	<b>31%</b>	<b>26%</b>	<b>43%</b>	<b>984.327</b>	<b>31%</b>	<b>34%</b>	<b>35%</b>	<b>2.484.696</b>	<b>35%</b>	<b>43%</b>	<b>23%</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp

**Bảng 5.1.8 Kịch bản Đẩy mạnh Đô thị hóa: Dự kiến Tổng sản phẩm trên địa bàn các tỉnh vùng ĐBSCL (2030, 2050)**

Địa phương	2020				2030				2050			
	Tổng (tỷ đồng)	Khu vực I (%)	Khu vực II (%)	Khu vực III (%)	Tổng (tỷ đồng)	Khu vực I (%)	Khu vực II (%)	Khu vực III (%)	Tổng (tỷ đồng)	Khu vực I (%)	Khu vực II (%)	Khu vực III (%)
Long An	80.575	16%	50%	34%	208.992	12%	50%	37%	554.517	7%	48%	45%
Đồng Tháp	54.682	36%	19%	45%	162.404	28%	24%	48%	496.825	18%	27%	55%
An Giang	54.113	36%	14%	51%	122.348	28%	18%	54%	281.267	18%	20%	62%
Tiền Giang	59.272	39%	26%	35%	153.735	28%	33%	39%	407.906	14%	37%	49%
Vĩnh Long	34.554	33%	19%	48%	69.576	27%	24%	49%	141.821	18%	33%	50%
Bến Tre	32.408	37%	18%	44%	96.251	30%	23%	47%	294.450	19%	27%	54%
Kiên Giang	68.957	33%	20%	47%	155.911	30%	21%	49%	358.424	25%	22%	53%
Cần Thơ	52.230	10%	33%	57%	107.647	7%	34%	59%	224.784	4%	34%	62%
Hậu Giang	23.533	26%	23%	51%	46.077	21%	25%	55%	91.241	13%	24%	63%
Trà Vinh	38.788	32%	33%	36%	115.200	25%	37%	38%	352.418	16%	41%	44%
Sóc Trăng	35.035	46%	13%	41%	83.734	36%	20%	44%	203.957	23%	27%	50%
Bạc Liêu	29.201	43%	19%	39%	75.739	34%	25%	41%	200.958	21%	31%	47%
Cà Mau	41.318	34%	30%	36%	80.900	25%	35%	40%	160.199	13%	35%	52%
<b>Tổng</b>	<b>604.667</b>	<b>31%</b>	<b>26%</b>	<b>43%</b>	<b>1.478.514</b>	<b>25%</b>	<b>30%</b>	<b>45%</b>	<b>3.768.767</b>	<b>16%</b>	<b>33%</b>	<b>52%</b>

1) Không có quy hoạch phát triển kinh tế- xã hội, do đó giả định theo xu hướng của các tỉnh khác

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp từ quy hoạch phát triển kinh tế- xã hội của các địa phương trong vùng

## 5.2. Khái quát về Khung Dự báo Nhu cầu

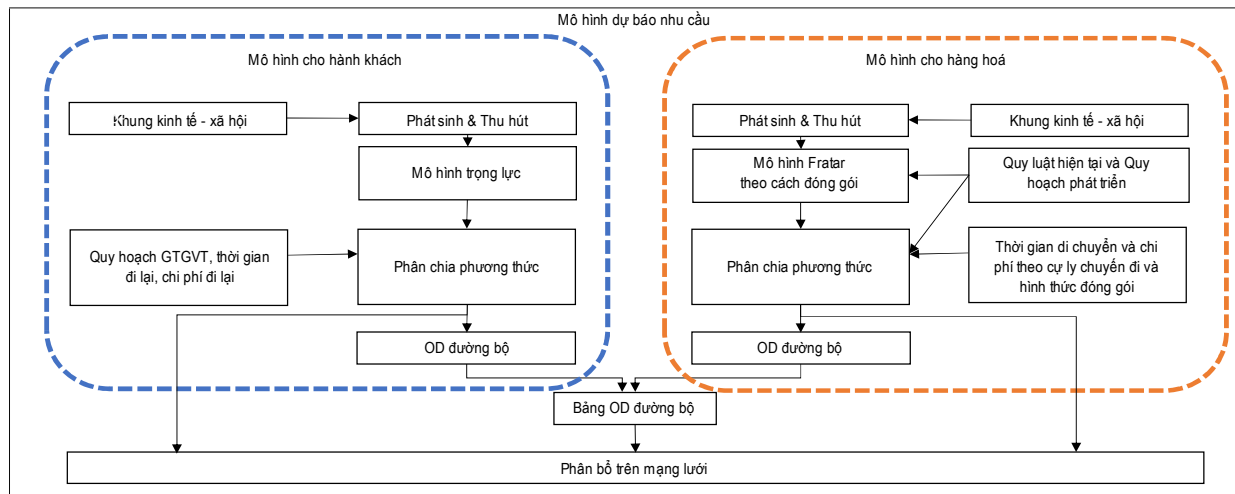
### 5.2.1. Tổng quan

Về cơ bản, Đoàn Nghiên cứu tận dụng cơ sở dữ liệu giao thông của VITRANSS3, đồng thời tổ chức khảo sát giao thông bổ sung, kết hợp với dữ liệu kinh tế - xã hội của địa phương, đặc biệt là cấp huyện, làm đầu vào chính để cập nhật cơ sở dữ liệu, thực hiện dự báo nhu cầu giao thông các địa phương trong vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

Đoàn Nghiên cứu sẽ sử dụng phương pháp dự báo đã áp dụng trong VITRANSS3, tức là mô hình dự báo 4 bước. Mô hình dự báo nhu cầu cho VITRANSS3 được thực hiện theo mô hình bốn bước truyền thống cho vận tải hành khách và hàng hóa và được áp dụng cho các nội dung: (i) phát sinh và thu hút chuyến đi, (ii) phân bổ chuyến đi, (iii) phân chia phương thức, và (iv) phân bổ lưu lượng giao thông, thể hiện trong Hình 5.2.1.

- (i) **Phát sinh chuyến đi:** Tính số chuyến đi bắt đầu từ từng phân vùng cho một mục đích chuyến đi cụ thể.
- (ii) **Phân bổ chuyến đi:** Lập một bảng về số lượng chuyến đi bắt đầu và kết thúc ở từng phân vùng.
- (iii) **Phân chia phương thức:** Phân chuyến đi khác nhau cho các phương thức giao thông hiện hữu (ví dụ: xe buýt, xe lửa, máy bay và phương tiện cá nhân).
- (iv) **Phân bổ lưu lượng giao thông:** Xác định các tuyến cụ thể cho từng phương thức vận tải được người tham gia giao thông lựa chọn.

Mục tiêu chính của mô hình bốn bước là xác định lưu lượng giao thông trong tương lai trên mạng lưới đường bộ hoặc đường sắt theo các giả định khác nhau và tăng trưởng kinh tế.



Nguồn: VITRANSS-3 (2020)

**Hình 5.2.1** Sơ đồ mô hình dự báo nhu cầu

Bảng dưới đây thể hiện các nội dung cập nhật trong công tác dự báo nhu cầu của Nghiên cứu này trong vùng ĐBSCL từ nền tảng của VITRANSS 3:

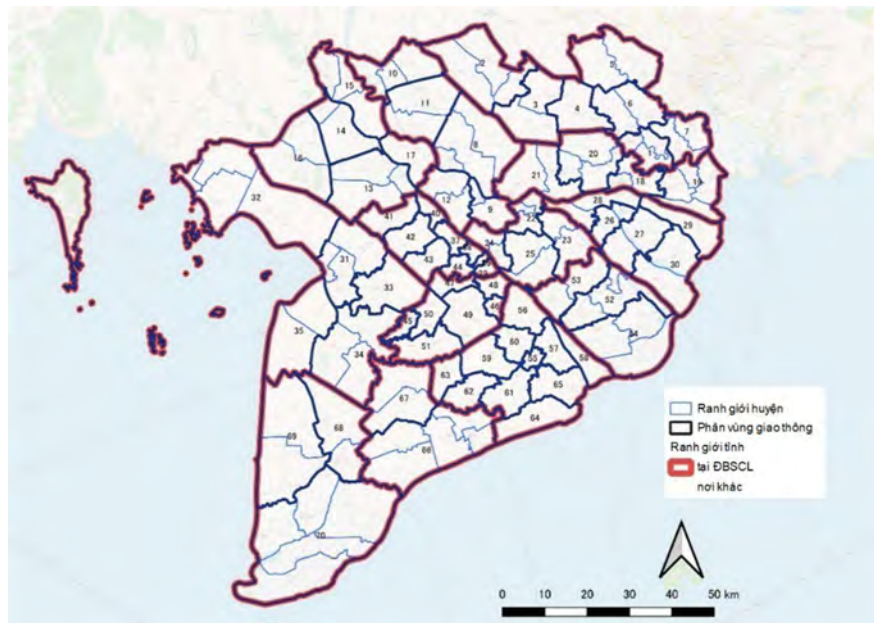
**Bảng 5.2.1 Cập nhật kết quả dự báo nhu cầu vận tải của VITRANSS 3**

Nội dung	VITRANSS3	Nghiên cứu này tại ĐBSCL
Năm mục tiêu	2019 (hiện trạng), 2030, 2050	2022 (hiện trạng), 2030, 2050
Cơ chế phân vùng giao thông	Các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương (Tổng số 63 phân vùng giao thông, trong đó 13 ở Đồng bằng sông Cửu Long)	Các huyện trong vùng ĐBSCL, một số được gộp vào nhau (70 phân vùng giao thông tại ĐBSCL)
Khung KT-XH	Do Đoàn Nghiên cứu VITRANSS3 lập	Trên cơ sở khung KT-XH của VITRANSS3, số liệu điều tra tổng điều tra dân số 2019, đã xây dựng ra 1) Kịch bản Xu hướng và 2) Kịch bản đẩy mạnh đô thị hóa, nhưng chỉ áp dụng 2)
Loại hình vận tải	Hành khách, Hàng hóa	Hành khách, Hàng hóa
Mô hình O-D hiện có	Kết quả khảo sát giao thông năm 2019	Điều chỉnh theo 1) mô hình O-D liên vùng giao thông đã lập trong nghiên METROS (2013) và 2) khảo sát giao thông trong nghiên cứu này
Mạng lưới giao thông hiện tại	Số liệu hiện trạng năm 2019	Điều chỉnh theo các điều kiện mới nhất
Mạng lưới GT tương lai	Hình thành dự án cho các quy hoạch chuyên ngành	Điều chỉnh và bổ sung
Phân chia phương thức và Phân bổ lưu lượng	Đường bộ, Đường sắt, Đường thủy nội địa, Hàng hải và Hàng không	Đường bộ, đường sắt, ĐTNĐ, Vận tải biển và Hàng không, tập trung vào Đường bộ và ĐTNĐ ở ĐBSCL

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### 5.2.2. Phân vùng giao thông

Hệ thống phân vùng giao thông áp dụng trong Nghiên cứu VITRANSS3 hay còn gọi là Nghiên cứu Quy hoạch Tổng thể Giao thông Vận tải Quốc gia căn cứ vào ranh giới hành chính cấp tỉnh. Đối với Nghiên cứu này mục tiêu tập trung chính vào giao thông, vận tải hành khách và hàng hóa trong vùng, nên việc phân vùng giao thông dựa theo theo ranh giới huyện. Để tiết kiệm thời gian cho việc tính toán, phân bổ lên mạng lưới các phân vùng giao thông nằm ở rìa của vùng được gộp thành một phân vùng. Hình 5.2.2 thể hiện các phân vùng giao thông trong nghiên cứu này.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 5.2.2 Phân vùng giao thông trong Nghiên cứu này**

### 5.2.3. Cập nhật các bảng ma trận OD

Như đã đề cập ở trên, mô hình dự báo nhu cầu của VITRANSS 3 là nhằm xác định nhu cầu vận tải giữa các tỉnh/thành phố chứ không phải giao thông nội tỉnh/thành phố (giữa các quận/huyện). Để ước tính các lưu lượng chuyển đi giữa các huyện, Đoàn Nghiên cứu tham khảo mô hình dự báo nhu cầu giao thông được lập trong “Khảo sát thu thập dữ liệu đường sắt tại các đô thị lớn ở Việt Nam (METROS, 2016)”. METROS có tổ chức khảo sát toàn diện về chuyển đi cá nhân tại Tp.HCM và các tỉnh lân cận như Long An, Bình Dương, Đồng Nai. Các mô hình chuyển đi cho các tỉnh lân cận được phân tích như trong Hình 5.2.3 và tỷ trọng chuyển đi giữa các huyện được áp dụng làm đầu vào cho Nghiên cứu này.

	Intra-District Trip				
	Inter-District & Intra Province Trip				
	Inter-Province Trip				
		Long An	Bình Dương	Đồng Nai	Trung bình
	Chuyến đi liên huyện & nội tỉnh (A)	160.106	426.930	135.357	240.798
	Chuyến đi liên tỉnh (B)	346.051	769.337	369.501	494.963
	(A)/(B)	46,27 %	55,49 %	36,63 %	46,65 %

Nguồn: Khảo sát thu thập dữ liệu đường sắt tại các đô thị lớn ở Việt Nam (METROS, 2016)

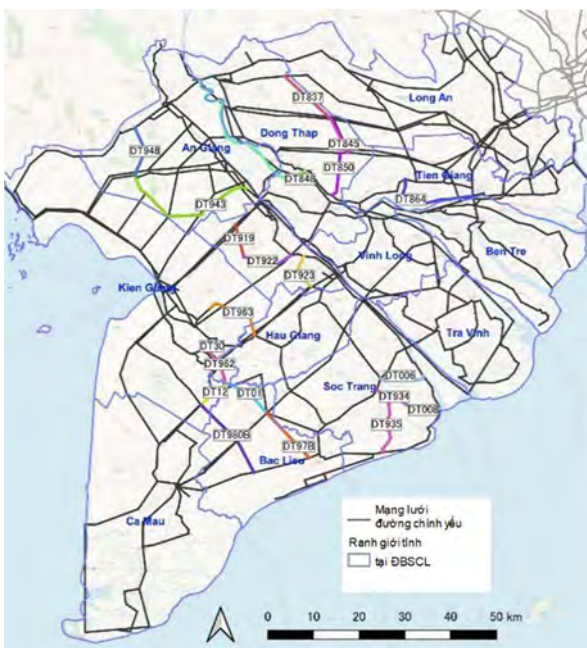
**Hình 5.2.3 Phân tích mô hình chuyển đi cho các tỉnh Long An, Bình Dương và Đồng Nai**

### 5.2.4. Cập nhật mạng lưới giao thông

Mạng lưới giao thông năm cơ sở và trong tương lai được lập trên cơ sở mô hình dự báo nhu cầu giao thông của VITRANSS 3 và được cập nhật theo mục tiêu của Nghiên cứu này.

#### 1) Mạng lưới đường bộ hiện có

Không giống như Nghiên cứu VITRANSS 3, Nghiên cứu này bao gồm các chuyến đi liên huyện và mạng lưới đường hiện có. Từ cơ sở dữ liệu hiện có - chỉ bao gồm mạng lưới quốc lộ, có thể đưa mạng lưới tỉnh lộ vào mạng lưới giao thông đã số hóa. Đoàn Nghiên cứu đã thực hiện thống kê tình lộ ở Đồng bằng sông Cửu Long để giả định được các thông số mạng lưới bao gồm lưu lượng giao thông và tốc độ di chuyển thiết kế.



Đường	Tỉnh	Chiều rộng (m)	Số làn xe	Tốc độ thiết kế (km/h)
DT943	An Giang	5,5 - 7	2	40-60
DT948	An Giang	5,5	2	40
DT942	An Giang	7	2	60
DT978	Bạc Liêu	3-5,5	2	40
DT01	Bạc Liêu	2,5 - 5	2	30
DT980B	Bạc Liêu	5	2	40
DT919	Cần Thơ	7	2	60
DT923	Cần Thơ	12	2	60
DT922	Cần Thơ	7	60	60
DT850	Đồng Tháp	7	2	60
DT845	Đồng Tháp	7	2	60
DT837	Đồng Tháp	5,5	2	40
DCT02	Đồng Tháp	18	4	100
DT12	Kiên Giang	4	2	30
DT30	Kiên Giang	4	2	30
DT963	Kiên Giang	5	2	40
DT962	Kiên Giang	5,5-7	2	60
DT008	Sóc Trăng	5	2	40
DT934	Sóc Trăng	7	2	60
DT006	Sóc Trăng	6	2	40
DT935	Sóc Trăng	6	2	40
DT864	Tiền Giang	5,5	2	40

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 5.2.4 Thống kê mạng lưới tỉnh lộ tại vùng ĐBSCL**

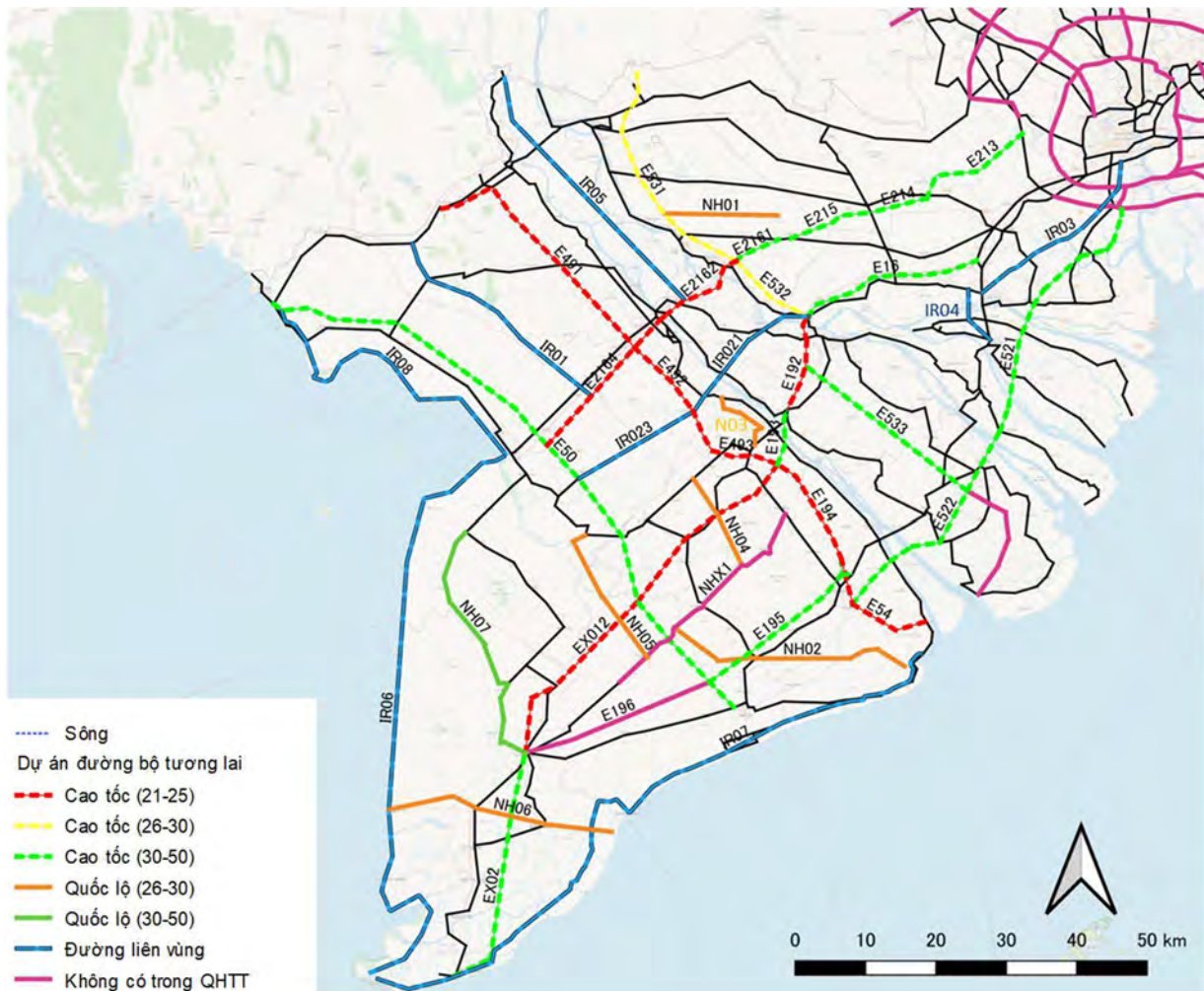


## 2) Mạng lưới đường bộ tương lai

Về mạng lưới đường bộ tương lai, có một số tài liệu tham khảo về danh mục các dự án giao thông tại ĐBSCL. Nghiên cứu này có tham khảo các nguồn sau đây:

- Danh mục dự án của VITRANSS-3
- Quyết định Phê duyệt Quy hoạch tổng thể vùng Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2021-2030, Tầm nhìn đến năm 2050 (Ngân hàng Thế giới, 2022)
- Danh mục các dự án do Ban QLDA Mỹ Thuận quản lý

Mạng lưới đường bộ sau khi đã tham khảo các nguồn trên được thể hiện như trong Hình 5.2.5 và Bảng 5.2.2.



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu tổng hợp từ nhiều nguồn

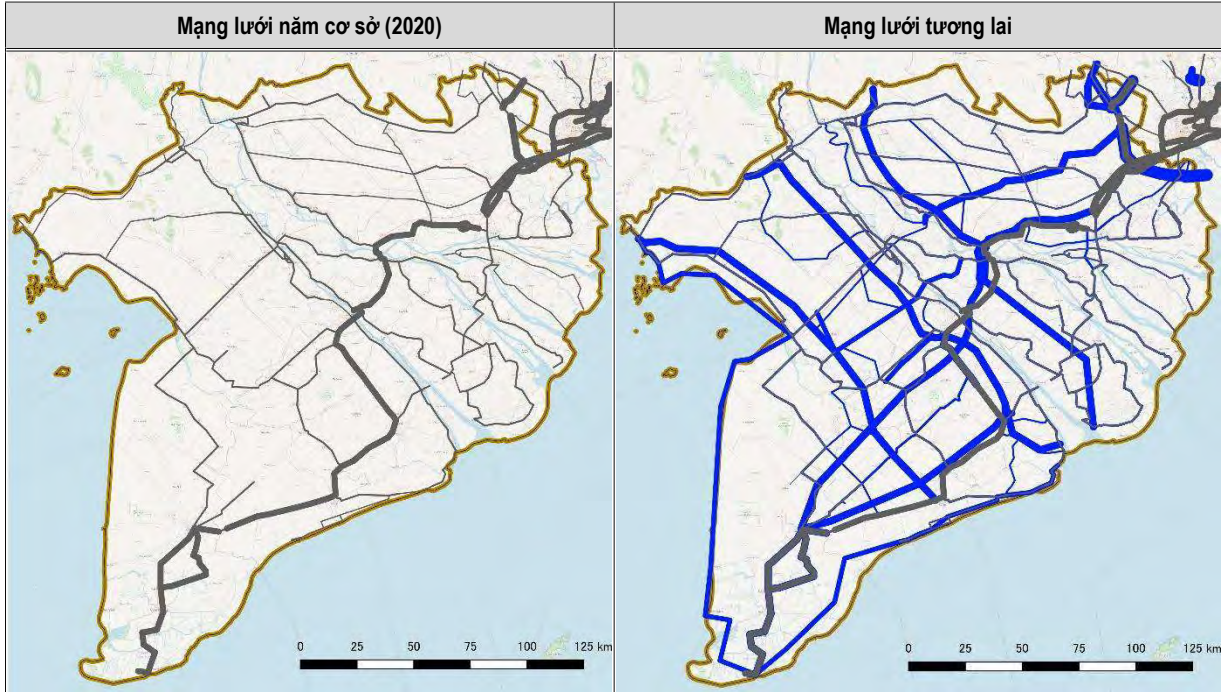
**Hình 5.2.5** Vị trí các dự án giao thông trong vùng ĐBSCL

**Bảng 5.2.2 Danh mục các dự án giao thông tại vùng ĐBSCL**

	Đường	Tên dự án	Nguồn		
			VITRANSS-3	WB	PMU Mỹ Thuận
Dự án VITRANSS-3	E16	Trung Lương – Mỹ Thuận	○	○	×
	E19	<b>Cần Thơ - Cà Mau</b>			
		E19-1: Đoạn cầu Mỹ Thuận 2	○	○	×
		E19-2: Cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ	○	○	○
		E19-3: Đoạn Cầu Cần Thơ 2	○	○	×
		E19-4: Cần Thơ - Sóc Trăng: E49-4	○	○	○
		E19-5:Sóc Trăng - Bạc Liêu	○	○	×
	E19-6: Bạc Liêu - Cà Mau	○	×	×	
	E21	<b>Ngọc Hồi - Chơn Thành – Rạch Giá</b>			
		E21-1: Ngọc Hồi - Chơn Thành	○	○	×
		E21-2: Chơn Thành - Đức Hòa	○	○	×
		E21-3: Đức Hòa - Thạnh Hóa	○	○	×
		E21-4: Thạnh Hóa - Tân Thạnh	○	○	×
		E21-5: Tân Thạnh - Mỹ An	○	○	×
		<b>E21-6: Mỹ An - Cao Lãnh</b>			
		E21-6-1: Cao tốc Mỹ An - Cao Lãnh	○	○	○
	E21-6-2: (Cải tạo) Cao Lãnh – Lộ Tê	○	○		
	E21-6-3: Đoạn cầu Vàm Cống (hiện có)	○	○		
	E21-6-4: (Cải tạo) Lộ Tê - Rạch Sỏi	○	○		
	E49	<b>Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng</b>			
		E49-1: Châu Đốc – An Giang	○	○	○
		E49-2: An Giang-Cần Thơ Bắc	○	○	
	E49-3: An Giang-Cần Thơ Nam	○	○		
	E50	Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu	○	○	×
	E51	Gò Dầu - Xa Mát	○	○	×
	E52	<b>Nhà Bè (TpHCM) – Mỹ Tho (Tiền Giang) - Bến Tre - Trà Vinh</b>			
		E52-1:	○	○	×
		E52-2:	○	○	×
		E52-3: Đoạn cầu Đại Ngãi	○	○	×
	E52-4:	○	○	×	
	E53	<b>Hồng Ngự - Trà Vinh</b>			
		E53-1: Hồng Ngự - Cao Lãnh	○	○	×
E53-2: Cao Lãnh - An Hữu		○	○	○	
E53-3: An Hữu - Trà Vinh		○	○	×	
E53-4	○				
E54	Sóc Trăng - Trần Đề	○	○	○	
Dự án thể hiện trong Quy hoạch phát triển vùng ĐBSCL giai đoạn 2021-2030 và Tầm nhìn tới 2050, và các nguồn khác	EX01	Đường cao tốc Bắc - Nam			
		EX01-1: Hợp phần 1 (Cần Thơ - Hậu Giang)	×	○	○
		EX01-2 Hợp phần 2 (Hậu Giang - Cà Mau)	×	○	○
	EX02	Đường cao tốc Bắc - Nam (nối dài)	×	○	×
	IR01	Đường liên vùng 01	×	○	×
	IR02	<b>Đường liên vùng 02</b>			
		IR02-1	×	○	×
		<b>IR02-2: Đoạn cầu Ô Môn</b>	×	○	×
		IR02-3	×	○	×
	IR03	Đường liên vùng 03	×	○	×
	IR04	Đường liên vùng 04 (Cầu Rạch Miễu 2)	×	×	○
	IR05	Đường liên vùng 05	×	○	×
	IR06	Đường liên vùng 06 (Đường ven biển)	×	○	×
	IR07	Đường liên vùng 07 (Đường ven biển)	×	○	×
	IR08	Đường liên vùng 08 (Đường ven biển)	×	○	×
	N01	Quốc lộ 01	×	○	×
	N02	Quốc lộ 02	×	○	×
N03	Quốc lộ 03	×	○	×	
N04	Quốc lộ 04	×	○	×	
N05	Quốc lộ 05	×	○	×	
N06	Quốc lộ 06	×	○	×	
N07	Quốc lộ 07	×	○	×	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Sau khi tham chiếu tất cả các dự án đường bộ trên, mạng lưới dự báo nhu cầu giao thông trong tương lai được lập như thể hiện trong Hình 5.2.6. Giả định rằng tất cả các dự án này đều được triển khai thực hiện cho giai đoạn tới năm 2050 thì đây dường như là mục tiêu không mấy thực tế. Các dự án cho từng năm mục tiêu (2030 và 2050) sẽ tiếp tục được hoàn thiện.



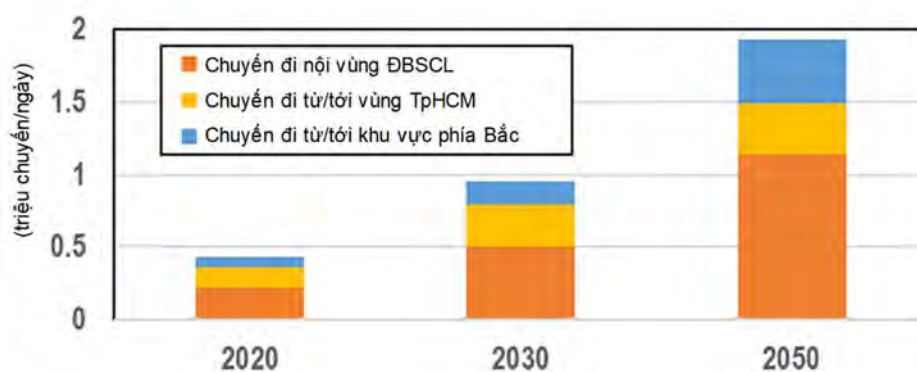
1) Độ đậm của đường kẻ thể hiện năng lực vận tải của đường  
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 5.2.6** Sơ bộ về mạng lưới năm cơ sở và trong tương lai

### 5.3. Kết quả sơ bộ về Dự báo nhu cầu giao thông

#### 5.3.1. Ước tính nhu cầu giao thông quanh khu vực Đồng bằng sông Cửu Long

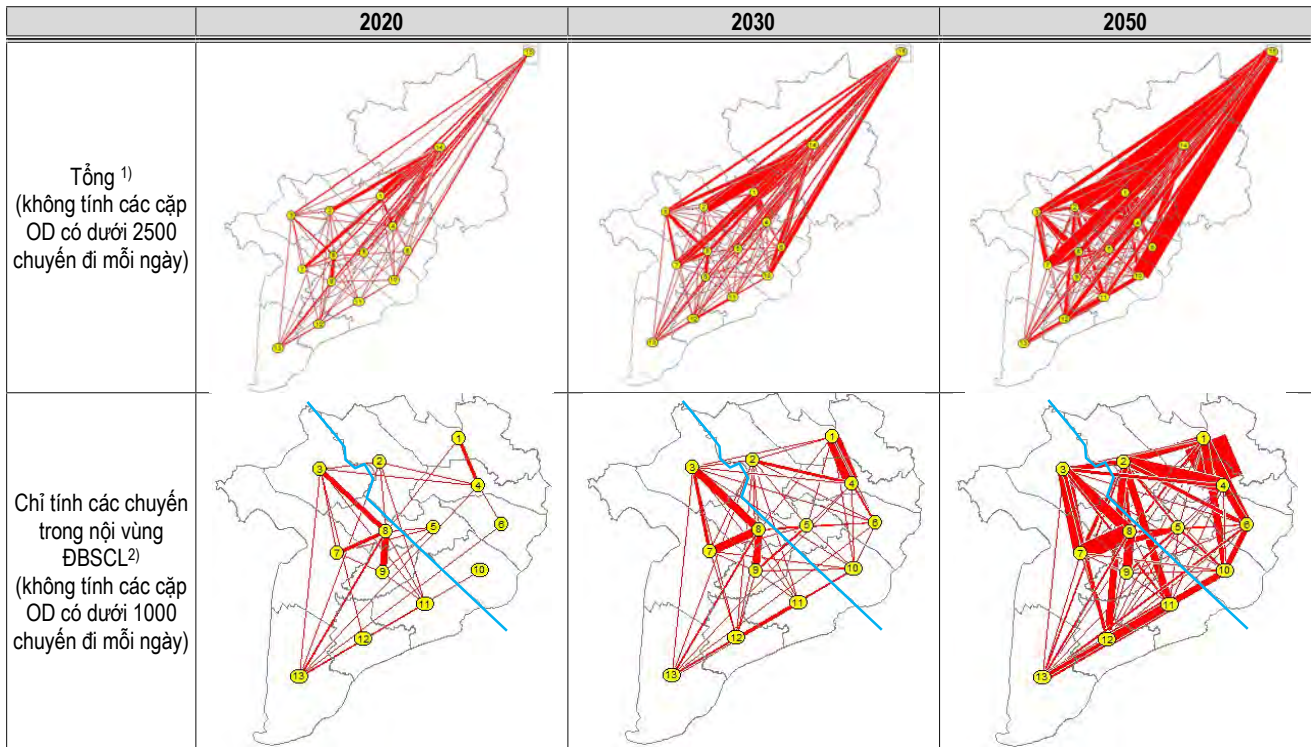
Dựa trên khung kinh tế - xã hội hiện có và khung dự báo trong *Kịch bản Đẩy mạnh Đô thị hóa*, Đoàn Nghiên cứu đã ước tính nhu cầu đi lại ở vùng ĐBSCL. Hình 5.3.1 thể hiện nhu cầu đi lại ở các năm mục tiêu, được chia thành (1) các chuyến đi trong vùng ĐBSCL, (2) Các chuyến đi qua lại giữa vùng ĐBSCL và vùng Đông Nam Bộ, và (3) Các chuyến đi giữa vùng ĐBSCL và các khu vực phía Bắc khác. Với tốc độ đô thị hóa, hiện đại hóa và công nghiệp hóa nhanh chóng như dự báo trong Kịch bản đẩy mạnh đô thị hóa, số lượng các chuyến đi trong vùng ĐBSCL dự kiến sẽ tăng nhanh. Tác động của các chuyến đi đến/đi từ Vùng Tp.HCM sẽ rất lớn cho đến năm 2030, đồng thời tác động từ các chuyến đi tới các khu vực phía Bắc khác sẽ tăng trong giai đoạn tới năm 2050.



<sup>1)</sup> không tính các chuyến đi nội phân vùng giao thông  
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 5.3.1 Các đường thể hiện nhu cầu giao thông mong muốn ở vùng ĐBSCL vào các năm 2020, 2030 và 2050**

Hình 5.3.2 mô tả trực quan sự phân bố các chuyến đi ở cấp tỉnh. Tác động của các chuyến đi đến/đi từ Đồng bằng sông Cửu Long dường như là rất lớn. Vào năm 2050, các chuyến đi đến/đi từ miền Bắc sẽ cao hơn nhiều. Hiện tại, số lượng các chuyến đi qua sông Hậu còn hạn chế, do số lượng cầu hiện nay không đủ, gây cản trở lưu thông. Đặc điểm này dự kiến sẽ tiếp tục duy trì trong tương lai, nên nhu cầu giao thông phát sinh từ việc có hạ tầng cầu mới vẫn chưa được phản ánh đầy đủ.



1) 1 chấm = 2.500 chuyến mỗi ngày

2) 1 chấm = 1.000 chuyến mỗi ngày

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

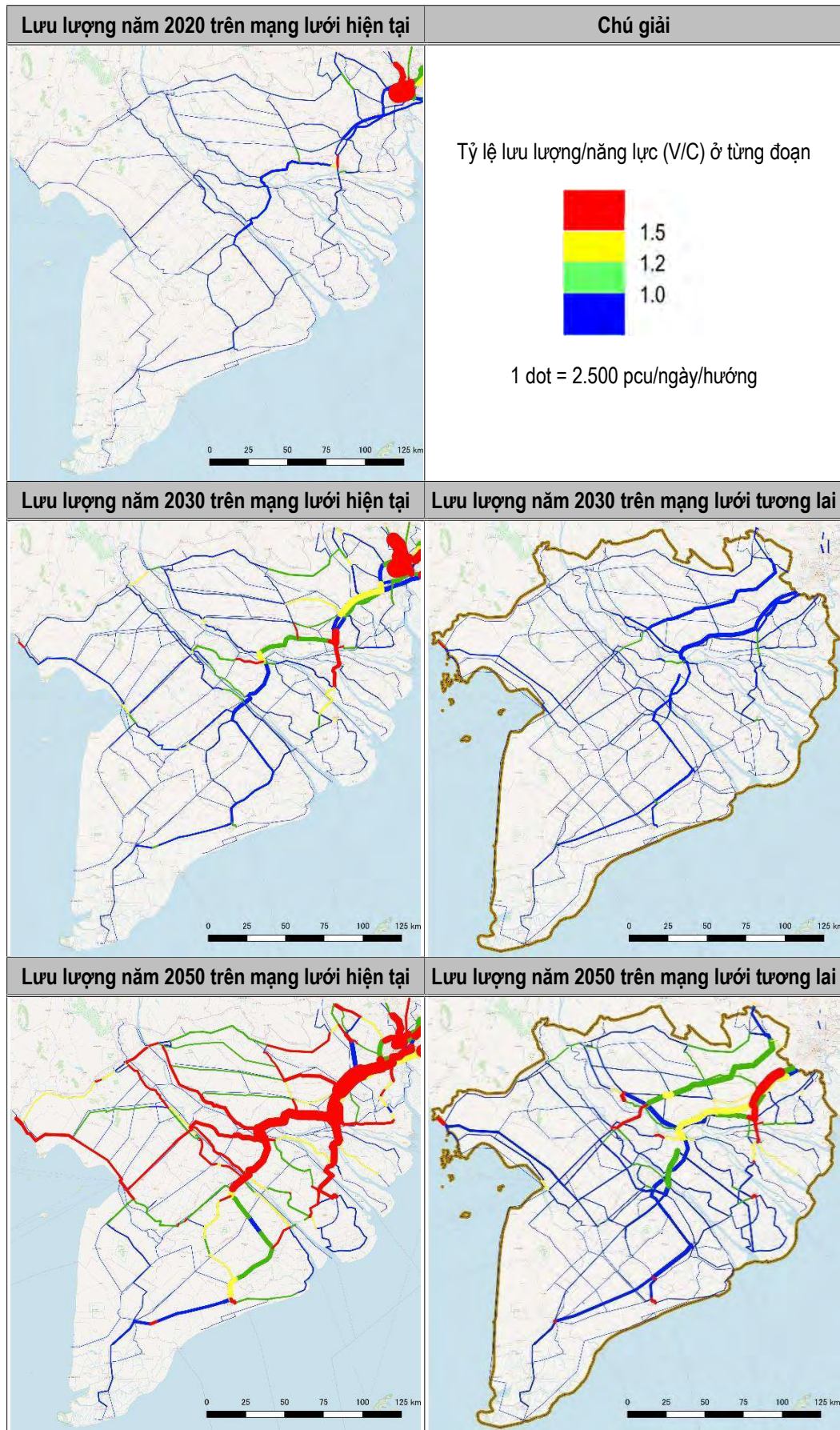
**Hình 5.3.2 Các đường thể hiện nhu cầu giao thông mong muốn giữa các tỉnh vào các năm 2020, 2030 và 2050**

### 5.3.2. Phân bổ lưu lượng lên mạng lưới tùy theo Năng lực và Nhu cầu

Trên cơ sở ước tính nhu cầu giao thông của năm so sánh và trong tương lai (2030 và 2050), Đoàn Nghiên cứu đã đánh giá mạng lưới giao thông tại năm cơ sở (hiện tại) và mạng lưới giao thông trong tương lai.

Mặc dù hiện nay vẫn chưa xảy ra ùn tắc giao thông nghiêm trọng ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long, nhưng việc giải quyết ùn tắc giao thông cần được quan tâm đầy đủ nhằm đạt được sự phát triển bền vững cho cả vùng khi cân nhắc tới xu hướng đô thị hóa, hiện đại hóa và công nghiệp hóa.

Nếu bố trí được mạng lưới đường giao thông đồng bộ, thì có thể đảm bảo không có ùn tắc giao thông trong vùng, trừ các tuyến đường dọc các hành lang công nghiệp nối với TP.HCM. Mặt khác, mô hình tính nhu cầu giao thông trên chưa thể hiện được nhu cầu giao thông sinh ra từ các dự án đầu tư xây dựng cầu và cảng biển mới. Đồng thời, cần lưu ý rằng đây chỉ là kết quả là sơ bộ và sẽ được nghiên cứu, cập nhật thêm.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 5.3.3 So sánh Kết quả Phân bổ Lưu lượng lên mạng lưới**

## 5.4. Kết quả áp lưu lượng giao thông vào các dự án mục tiêu

### 5.4.1. Chỉ tiêu đánh giá của Dự án mục tiêu

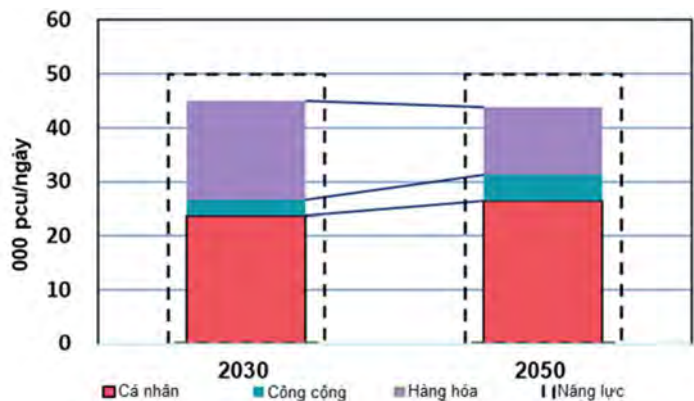
#### 1) Dự án Đường hành lang liên tỉnh

Bảng 5.4.1 thể hiện chỉ tiêu đánh giá của dự án mục tiêu, cụ thể là Hành lang đường liên tỉnh, còn Hình 5.4.1 thể hiện những thay đổi về lưu lượng giao thông trên mặt cắt trong năm mục tiêu. Giả định rằng lưu lượng giao thông trên mặt cắt ngang sẽ là 44.900 PCU/ngày ở cả hai hướng vào năm 2030 và 43.779 PCU/ngày vào năm 2050, và nhu cầu sẽ không vượt năng lực đáp ứng. Từ năm 2030 đến năm 2050, lưu lượng xe cá nhân và công cộng đều tăng, còn lưu lượng phương tiện logistics lại giảm. Có thể thấy rằng nhu cầu vận tải hàng hóa đã được phân tán khi mạng lưới đường bộ được đầu tư xây dựng.

**Bảng 5.4.1 Chỉ tiêu đánh giá chính của dự án mục tiêu (HLLV) năm 2030 và 2050**

Năm		2030	2050
Chiều dài (km)		21,9	
Lưu lượng xe (PCU/ngày)	Cá nhân	23.800	26.500
	Công cộng	2.900	4.700
	Hàng hóa	18.200	12.600
	Tổng	<b>44.900</b>	<b>43.800</b>
Thiết kế đường		2 x 2 Lanes	
Năng lực (PCU/ngày)		50.000	
Lưu lượng/Năng lực (V/C)		0.90	0.88
Tốc độ (km/h)	Thiết kế	80	80
	Tối thiểu	21	21

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 5.4.1 Lưu lượng trên mặt cắt của dự án mục tiêu (HLLT) năm 2030 và 2050**

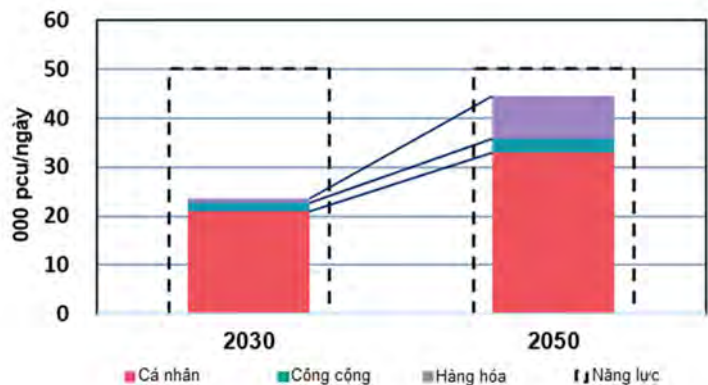
#### 2) Dự án QL61C

Bảng 5.4.2 thể hiện các chỉ tiêu đánh giá dự án mục tiêu, QL61C, còn Hình 5.4.2 cho thể hiện những thay đổi về lưu lượng giao thông trên mặt cắt ngang trong năm mục tiêu. Với giả định lưu lượng giao thông trên mặt cắt ngang sẽ là 23.500 pcu/ngày ở cả hai hướng vào năm 2030 và 44.500 pcu/ngày vào năm 2050, nhu cầu sẽ không vượt quá năng lực. Vào năm 2030, phương tiện cá nhân chiếm ưu thế (89%) nhưng tỷ trọng lưu lượng vận chuyển hàng hóa dự kiến sẽ tăng lên (3,4% vào năm 2030 và 19,6% vào năm 2050).

**Bảng 5.4.2 Chỉ tiêu đánh giá chính của dự án mục tiêu (QL61C) năm 2030 và 2050**

Năm		2030	2050
Chiều dài (km)		11,3	
Lưu lượng xe (PCU/ngày)	Cá nhân	20.900	33.000
	Công cộng	1.800	2.800
	Hàng hóa	800	8.700
	Tổng	23.500	44.500
Thiết kế đường		2 x 2 làn	
Năng lực (PCU/ngày)		50.000	
Lưu lượng/Năng lực (V/C)		0,47	0,89
Tốc độ (km/h)	Thiết kế	80	80
	Tối thiểu	62	21

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 5.4.2 Lưu lượng trên mặt cắt của dự án mục tiêu (QL61C) năm 2030 và 2050**

#### 5.4.2. Chỉ tiêu đánh giá chung về mạng lưới tại vùng ĐBSCL khi có/không có dự án mục tiêu

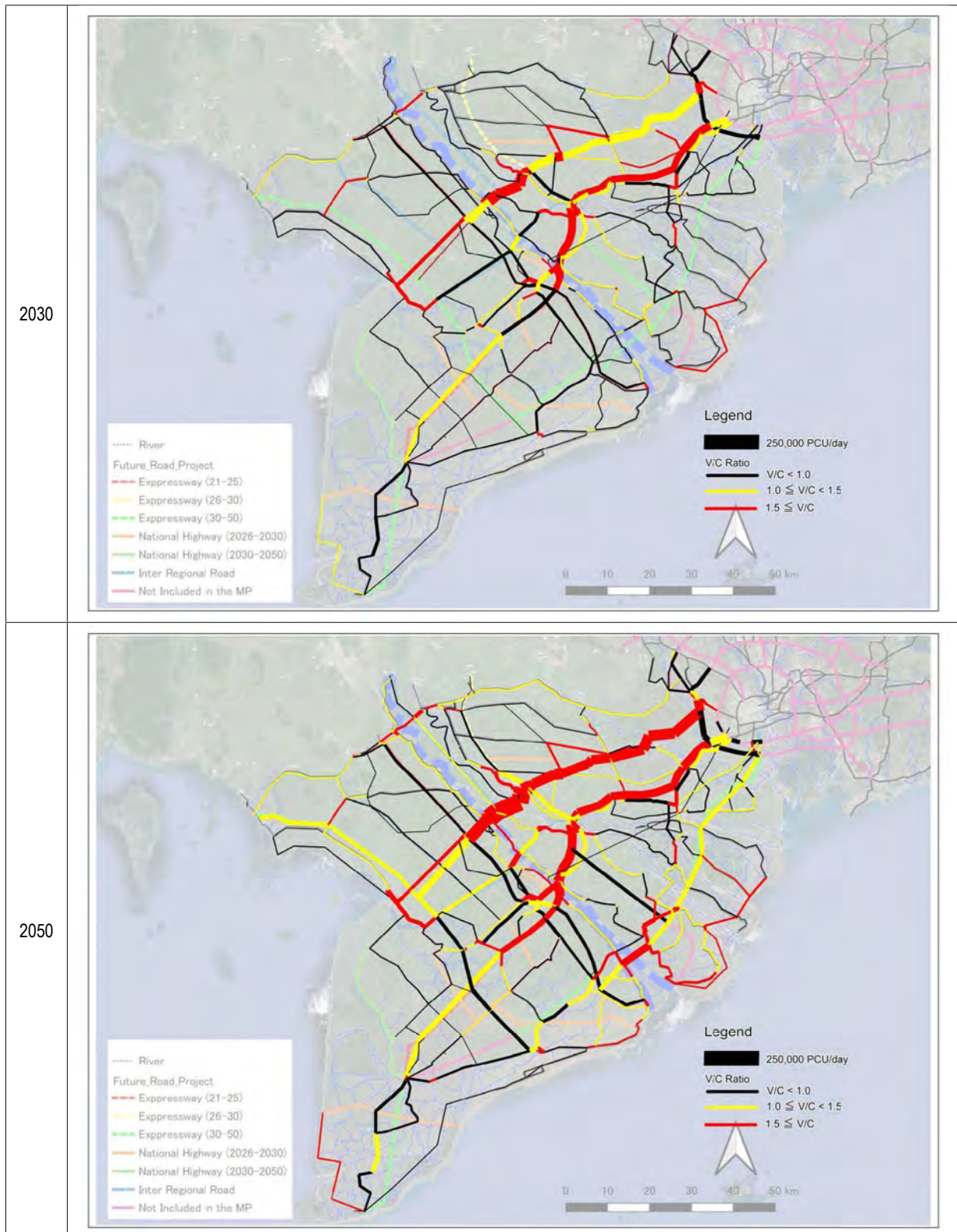
Để ước tính tác động của dự án mục tiêu (hành lang liên tỉnh) lên mạng lưới đường bộ vùng Đồng bằng sông Cửu Long, JST sử dụng các chỉ số đánh giá cho từng kịch bản, tổng hợp trong Bảng 5.4.3. Mặc dù dự án này là một tuyến đường huyết mạch, dài khoảng 22 km phục vụ một khu vực rộng lớn (40.816 km<sup>2</sup>), kết quả ước tính cho thấy lưu lượng phương tiện sẽ hiệu quả hơn, khoảng 3 triệu pcu-km hoặc 28.000 pcu-giờ vào năm 2030. Điều đó cho thấy việc giảm chi phí vận hành phương tiện và chi phí thời gian đi lại sẽ là lợi ích kinh tế của dự án này. Mặt khác, vào năm 2050, nếu mức tăng trưởng vùng theo như giả định trong 5.1, thì dự kiến lưu lượng giao thông sẽ vượt quá năng lực ở cấp vùng, làm giảm hiệu quả của dự án. Nếu không thể phát triển mạnh hạ tầng giao thông trong vùng thì cần có chiến lược nâng cao hiệu quả của hệ thống giao thông (tức là TDM, TSM cho vận tải hành khách và hàng hóa).

**Bảng 5.4.3 Các chỉ tiêu đánh giá mạng lưới giao thông vùng ĐBSCL theo kịch bản phát triển**

Chỉ tiêu		2030			2050		
		Cơ sở	Có HL vùng	HLV + cầu Ô Môn	Cơ sở	Có HL vùng	HLV + cầu Ô Môn
Nhu cầu đi lại	Chuyến đi (000)	2.047	2.048	2.051	4.056	4.055	4.063
Nhu cầu vận tải đường bộ	PCU-km (000)	116.271	113.177	113.316	187.232	186.090	186.642
	PCU-giờ (000)	3.106	3.078	3.048	5.272	5.268	5.193
Hiệu quả mạng lưới	V/C trung bình	0,90	0,86	0,86	1,17	1,16	1,15
	Tốc độ trung bình (km/h)	37,4	36,8	37,2	35,5	35,3	35,7

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu





Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 5.4.3 Kết quả áp lưu lượng lên mạng lưới, năm 2030, 2050  
(trường hợp có hành lang liên tỉnh + cầu Ô Môn)**

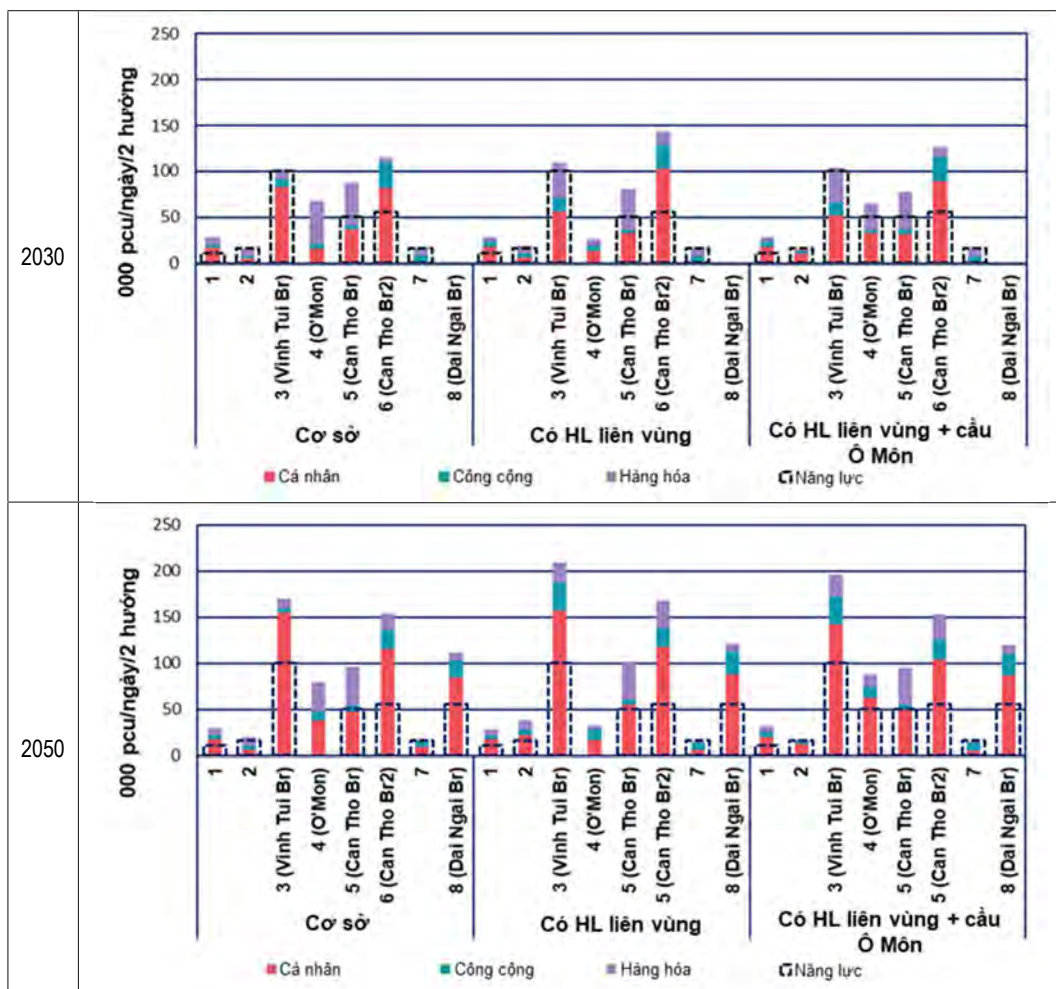
### 5.4.3. Lưu lượng giao thông trên mặt cắt tại sông Hậu với từng kịch bản

Lưu lượng giao thông tại mặt cắt ngang của các cây cầu và phương thức vượt sông Hậu khác (Hình 5.4.4) được tóm tắt như trong Hình 5.4.5. Lưu lượng giao thông cũng được ghi nhận trong Kịch bản Cơ sở và Kịch bản có hành lang liên tỉnh tại vị trí cầu Ô Môn (4), nhưng đây thực chất là lưu lượng của dịch vụ phà hiện hữu. Như hình 5.4.2 cũng cho thấy các cây cầu hiện có và đã quy hoạch có thể vẫn không đủ để đảm bảo nhu cầu giao thông ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 5.4.4** Vị trí các điểm vượt sông Hậu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 5.4.5** Lưu lượng mặt cắt trên sông Hậu

## 6. NGHIÊN CỨU XÂY DỰNG CÁC DỰ ÁN MỤC TIÊU

Trong nghiên cứu này, các hành động sau đã được thực hiện để hỗ trợ xây dựng các dự án mục tiêu.

- Nghiên cứu sơ bộ
- Rà soát “dự thảo Nghiên cứu Tiền Khả thi (NCTKT) do đơn vị tư vấn của tỉnh lập

Đầu ra của nghiên cứu được mô tả lần lượt tại các mục sau đây, theo thứ tự là:

- Mục 6.1: Hành lang liên tỉnh (HLLT) (đoạn Cần Thơ)
- Mục 6.2: Quốc lộ 61C

### 6.1. Hành lang liên tỉnh (đoạn Cần Thơ)

#### 6.1.1. Hiện trạng và phạm vi nghiên cứu

Hành lang liên tỉnh đã được chính thức cụ thể hóa và phê duyệt lần đầu tiên qua Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28 tháng 2 năm 2022 [Quy hoạch phát triển Vùng Đồng bằng sông Cửu Long]. Nghiên cứu chuẩn bị dự án chưa được thực hiện khi nghiên cứu này đã xác định HLLT là dự án mục tiêu.

Hành lang liên tỉnh sẽ được xây dựng bởi mỗi một tỉnh/thành phố từ giai đoạn chuẩn bị. Vì vậy, trước khi bắt đầu nghiên cứu riêng theo từng tỉnh/thành phố, Đoàn Nghiên cứu JICA đã tiến hành nghiên cứu sơ bộ “đoạn tuyến Cần Thơ” với việc nghiên cứu các điểm trọng yếu trên toàn tuyến để hỗ trợ lập dự án. Điều kiện nghiên cứu là “giai đoạn đầu là 2 làn xe, giai đoạn hoàn thiện là 4 làn xe” phù hợp với đề xuất dự án và xác nhận với Sở Giao thông vận tải Cần Thơ (Sở GTVT) trong các cuộc họp vào tháng 8 năm 2022.

Dựa trên nghiên cứu nêu trên, Sở GTVT Cần Thơ sẽ chuẩn bị và cung cấp dự thảo BCNCTKT cho Đoàn Nghiên cứu JICA cho đến cuối tháng 12 năm 2022 để rà soát. Tuy nhiên, Sở GTVT Cần Thơ đã xác nhận các tình hình sau vào tháng 1 năm 2023:

- Số làn đã thay đổi từ “giai đoạn đầu là 2 làn xe, giai đoạn hoàn thiện là 4 làn xe” thành “giai đoạn đầu là 4 làn xe”.
- Dự thảo BCNCTKT vẫn đang được chuẩn bị

Do đó, Đoàn Nghiên cứu sẽ thực hiện các công việc sau thay vì rà soát dự thảo BCNCTKT:

- Làm rõ các nội dung thay đổi trong dự thảo BCNCTKT đang lập
- Các ý kiến về nội dung của BCNCTKT hiện đang trong quá trình chuẩn bị mà Đoàn Nghiên cứu JICA đã làm rõ bằng cách tham khảo nghiên cứu sơ bộ mặc dù điều kiện nghiên cứu là khác nhau

**Bảng 6.1.1 Tình hình hiện tại của công tác chuẩn bị dự án (HLLT)**

Hạng mục		Tỉnh / TP	Tỉnh Đồng Tháp	TP Cần Thơ	Tỉnh Kiên Giang
Đề xuất dự án	Trình nộp	[Chưa trình nộp] Tại cuộc họp (26/8/ 2022), Xác nhận trình nộp theo chương trình DPO cho Bộ KH&ĐT	[Đã trình] Văn bản số 2678/ UBND-XDDT ngày 13/7/2022	<b>Cơ sở của Mục 6.1.2</b> Hợp phần 3: Cầu Ô Môn <b>Hợp phần 2: Tuyến đường Giai đoạn đầu 2 làn, giai đoạn sau 4 làn</b>	[Đã trình nộp] Văn bản số. 1200/ UBND-KT, 19/7/ 2022
	Chấp thuận	[Chưa chấp thuận]			
Dự thảo BCNCKT	Dự thảo BCNCKT	[Chưa thực hiện]	[Đang thực hiện] TP Cần Thơ hiện đang lập dự thảo BCNCKT	[Sửa đổi do sở trình UBND TP Cần Thơ] Tham chiếu số 3474 /TTr-SGTVT, ngày 2/12/ 2022, dự án 2 <b>Ban đầu là 4 làn</b>	[Chưa thực hiện]
	Cung cấp cho JICA	-	[Chưa trình nộp] Dự thảo sẽ được cấp vào cuối tháng 2	[Sửa đổi do sở trình UBND TP Cần Thơ] Tham chiếu số 3474 /TTr-SGTVT, ngày 2/12/ 2022, Dự án 1 <b>Ban đầu là 4 làn</b>	-

\* Các hợp phần cụ thể của dự án mục tiêu được ghi chữ màu xanh

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Nghiên cứu/ các hành động được thực hiện trong nghiên cứu này được trình bày sau đây, lần lượt đối với từng đề xuất dự án.

**Bảng 6.1.2 Nghiên cứu/ hành động trong nghiên cứu phụ thuộc vào Đề xuất dự án**

Mục	Các nội dung trong nghiên cứu này	Đề xuất dự án làm cơ sở	Số làn
Mục 6.1.2	Nghiên cứu sơ bộ	Số.2678/ UBND-XDDT ngày 13/7// 2022	<b>Giai đoạn đầu là 2 làn, giai đoạn cuối là 4 làn</b>
Mục 6.1.3	Làm rõ các nội dung dự thảo nghiên cứu Tiền khả thi (Thay vì Rà soát dự thảo NCKT)	Tham chiếu số 3474 / TTr-SGTVT ngày 2/12/ 2022, Dự án 1	<b>4 làn từ giai đoạn đầu</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### 6.1.2. Đề cương nghiên cứu sơ bộ

Hành lang liên tỉnh sẽ được xây dựng bởi từng tỉnh/thành phố từ giai đoạn chuẩn bị. Do đó, trước khi bắt đầu nghiên cứu riêng, cần phải nghiên cứu sơ bộ toàn bộ tuyến để thống nhất tuyến đường và xây dựng các chính sách/thông số kỹ thuật chung quan trọng. Ngoài ra, dự án mục tiêu, “Đoạn tuyến Cần Thơ”, đã được nghiên cứu thêm, đặc biệt là về quy hoạch cầu vừa và nhỏ, dự toán chi phí và kế hoạch Vận hành và Bảo trì (O&M) cho dự thảo BCNCKT và đánh giá của JICA Như đã đề cập trong Bảng 6.1.2, điều kiện nghiên cứu của nghiên cứu sơ bộ là “giai đoạn đầu là 2 làn xe, giai đoạn cuối là 4 làn xe” dựa trên đề xuất dự án và xác nhận với Sở GTVT TP Cần Thơ trong cuộc họp tháng 8 năm 2022.

## 1) Toàn bộ tuyến

### (a) Các điểm quan trọng

Dựa trên kết quả của nghiên cứu sơ bộ, các điểm quan trọng những điểm cốt yếu cần thống nhất trong toàn tuyến đã được tổng hợp trong Bảng 6.1.3.

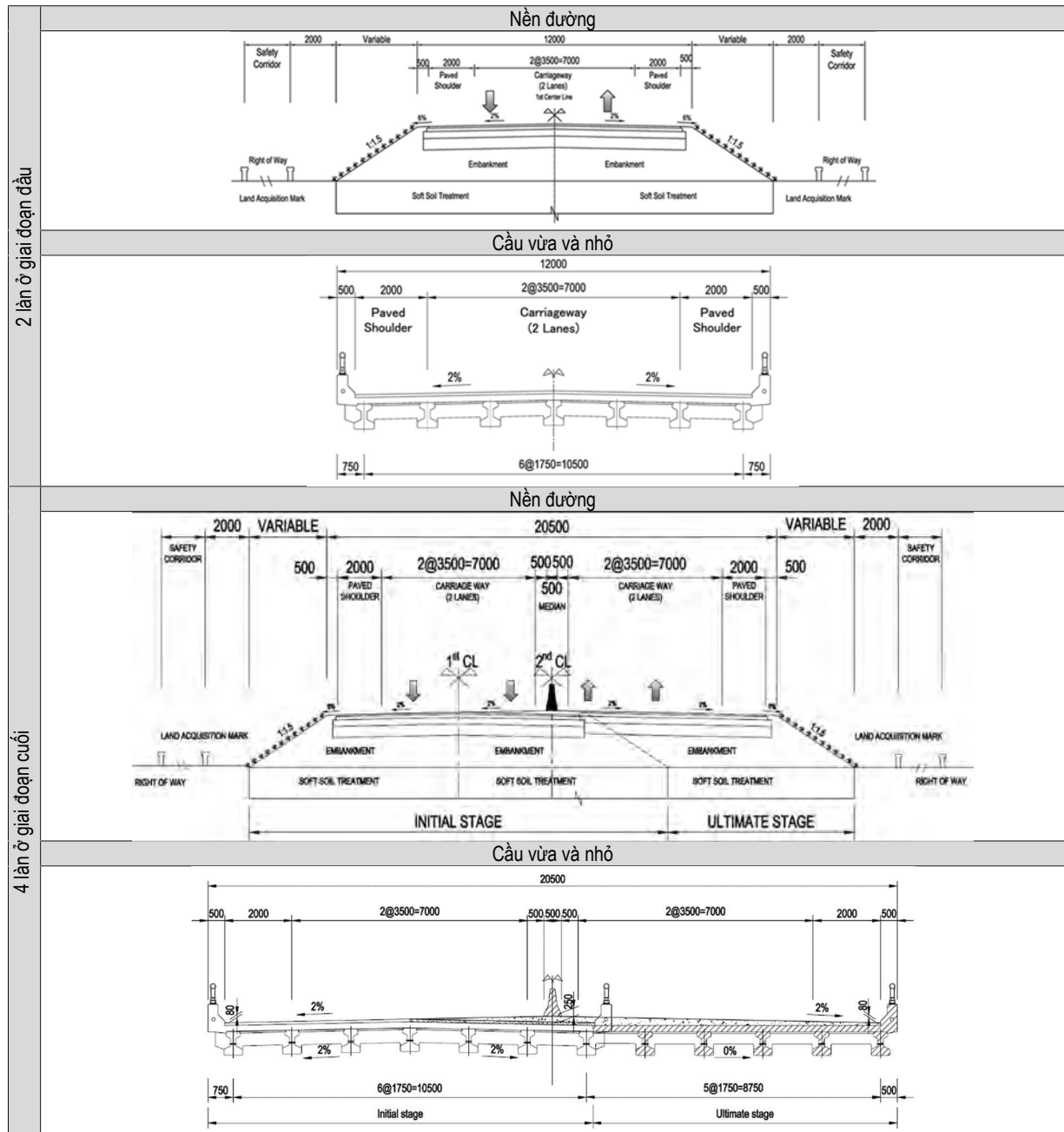
**Bảng 6.1.3 Vài nét khái quát về tuyến hành lang liên tỉnh**

Các điểm nghiên cứu	Mô tả
Vai trò của HLLT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Đóng vai trò là hành lang giữa đường cao tốc bắc nam phía đông và tây</li> <li>• Phục vụ hệ thống giao thông chống chịu biến đổi khí hậu</li> <li>• Thúc đẩy phát triển ven đường của khu công nghiệp/đô thị như đường tiêu chuẩn cao để tiếp cận</li> </ul>
Cấp đường / Cấp thiết kế	HLLT / Đường quốc lộ cấp III đồng bằng
Tốc độ	V=80 km/h
Cao độ mặt đường yêu cầu	<p>Mức nước thiết kế được thiết lập tại Hmax 4% là kết cấu đường quốc lộ. Ngoài ra, tác động thích hợp của mực nước biển dâng do biến đổi khí hậu sẽ được xem xét. Giá trị thiết lập sau đây được tham khảo cho dự án khác ở Khu vực Đồng bằng sông Cửu Long (MDR) với kịch bản (RCP) 4.5 của Bộ Tài nguyên và Môi trường (MONRE).</p> <p>Nền đường: Sau 25 năm, chênh lệch so với Hmax4% là 15 cm</p> <p>Phần cầu: Sau 100 năm, chênh lệch so với Hmax4% là 46 cm</p> <p>*Nguyên nhân “100 năm cho cầu” do khó khăn thay đổi cao độ cầu</p>
Ý tưởng về việc kết nối hai bên đường	HLLT được phân loại “đường vào kiểm soát một phần: đường bộ mới” Thông tư số 39/2021/TT-BGTVT ngày 31/12/ 2021.
Nút giao cùng mức và khác mức	Ý tưởng nút giao cùng mức và khác mức của HLLT được quy hoạch để kết nối với tuyến đường huyết mạch được quy định là ĐCT hiện tại/ quy hoạch, QL, hoặc tỉnh lộ
Ý tưởng kết nối với đường bên	Lối vào chính của HLLT là từ các nút giao cùng mức/ khác mức. Cách kết nối tối ưu từ bên đường là đường gom với các điểm tiếp cận cách nhau 1 khoảng cách (ví dụ: khoảng cách 2 km). Địa phương / các nhà phát triển sẽ xem xét bố trí hệ thống đường gom làm điểm đầu nối vào hai bên đường khi các khu công nghiệp / đô thị được quy hoạch.
Tình không thông thuyền	Tình không thông thuyền yêu cầu của kênh được xem xét cho tất cả các cầu, phù hợp với tiêu chuẩn TCVN 5664:2009. Hmax được giả định là 5% cho tất cả các cầu
Tình không của đường	Tình không đường ngang được xem xét trong quy hoạch tất cả các cầu phù hợp với các tiêu chuẩn liên quan: TCVN 5729:2012, TCVN 4054:2005, và TCVN 10380:2014

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### (b) Mặt cắt ngang điển hình

Mặt cắt ngang điển hình cho 2 làn xe ở giai đoạn đầu và 4 làn xe ở giai đoạn cuối của “tuyến”, và “cầu vừa và nhỏ” được thể hiện tương ứng trong Hình 6.1.1



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu



**Hình 6.1.1 Mặt cắt ngang điển hình**

### (c) Mặt bằng tuyến

Phương án tuyến được nghiên cứu cho toàn tuyến theo quy trình sau:

- Nghiên cứu Điểm bắt đầu (BP) và Điểm kết thúc (EP) phù hợp: Đặt BP và EP mở rộng để kết nối với mạng lưới đường chính (đường cao tốc)
- Điều kiện Nghiên cứu phương án hướng tuyến: Để xác định các điều kiện cho nghiên cứu phương án hướng tuyến
- Đánh giá các tuyến đề xuất do các địa phương giải thích: Để đánh giá 2 hướng tuyến phù hợp với các điều kiện trên
- Nghiên cứu phương án tuyến đoạn Đồng Tháp: Lựa chọn tuyến đường tối ưu dựa trên nghiên cứu phương án hướng tuyến tại Đồng Tháp

**Bảng 6.1.4 Điểm đầu và điểm cuối đề xuất**

Hạng mục	BP	EP
Quy hoạch phát triển vùng ĐBSCL	Giao với QL80 tại TP Sa Đéc	Giao với đường tỉnh (ĐT) 963
Hướng tuyến do Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất (với đoạn MR)	Giao với ĐCT Cao Lãnh-An Hữu	Giao với ĐCT Hà Tiên- Rạch Giá- Bạc Liêu
Vị trí		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu hiệu chỉnh trên bản đồ Google Earth map

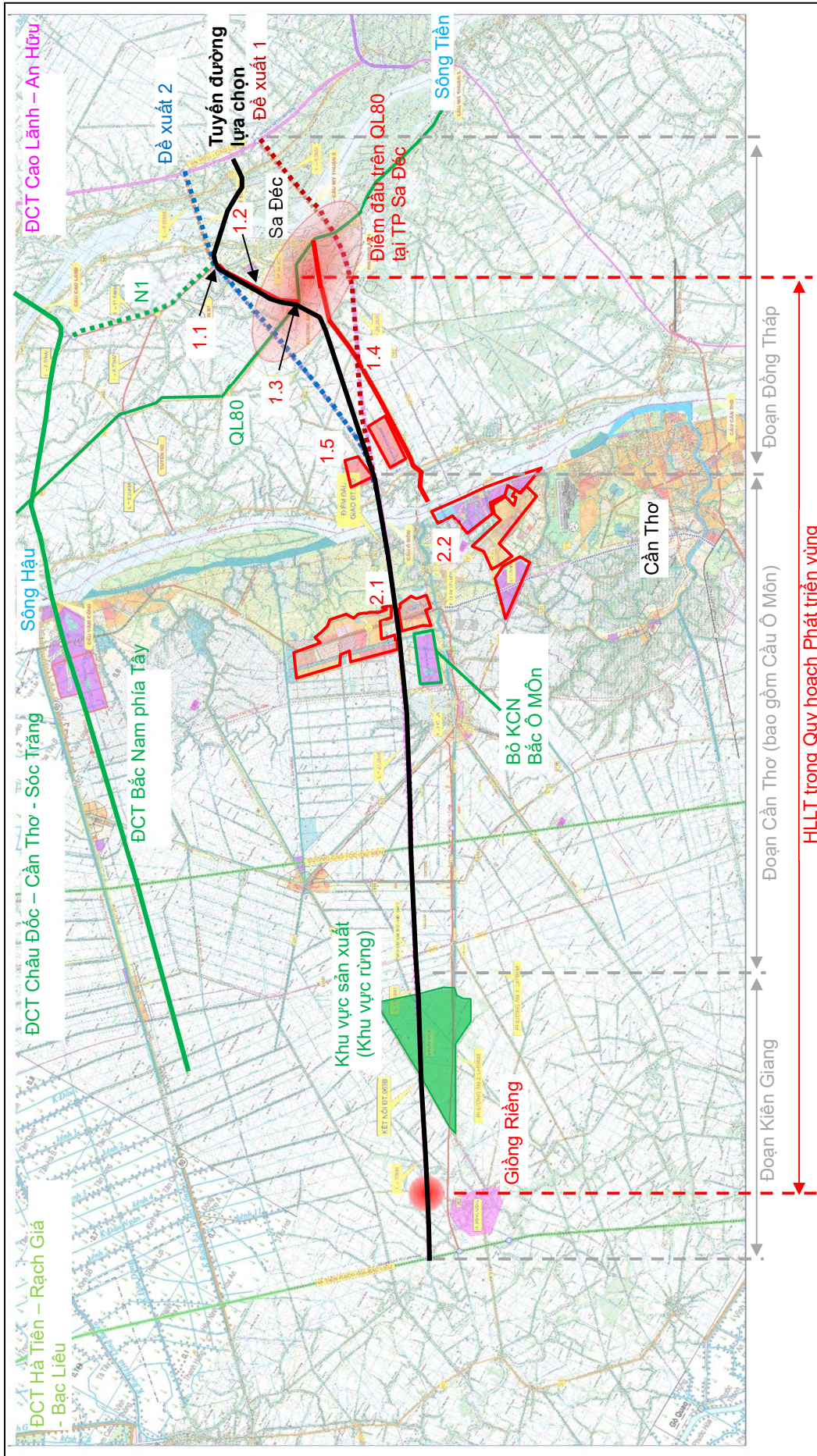
Liên quan đến kế hoạch phát triển trong tương lai và các điều kiện hiện tại xung quanh tuyến, các biện pháp kiểm soát thiết kế chính đã được xác định như liệt kê Bảng 6.1.5. Mặc dù mỗi địa phương đều đang cập nhật quy hoạch phát triển (quy hoạch tổng thể tích hợp), nhưng các địa phương đã đảm bảo/xác nhận trong các cuộc họp với Đoàn Nghiên cứu rằng các kiểm soát thiết kế, được xác định dựa trên các quy hoạch phát triển hiện tại, sẽ không khác biệt nhiều so với các quy hoạch tổng thể tích hợp. Hướng tuyến đã chọn được thể hiện trong Hình 6.1.2 với các điều kiện thiết kế.

**Bảng 6.1.5 Các điểm không chế thiết kế dọc HLLT**

Tỉnh	Số.	Hạng mục	Nhận xét
1. Đồng Tháp	1-1	Nút giao với tuyến N1 và ĐT852B	Ngã tư hình xuyên. Ngã tư hình xuyên có thể là loại nút giao không phù hợp. Nút giao phải thiết kế và xây dựng lại.
	1-2	ĐT852B	Đi trùng với ĐT852B, mới được xây dựng thành đường Cấp III. Trong cuộc họp đầu tiên với Sở GTVT tỉnh Đồng Tháp, việc tận dụng/ đi trùng với ĐT852B được Sở GTVT đề xuất.
	1-3	Nút giao với QL80	
	1-4	Kênh Mương Khai – Đốc Phủ Hiền	Trong thư trả lời “Số. 1368/SGTVT-KHTC” tới Cần Thơ từ Đồng Tháp, Đồng Tháp yêu cầu điều chỉnh hướng tuyến cách 300m từ kênh Mương Khai- Đốc Phủ Hiền để phát triển trong tương lai. * Do kiểm soát thiết kế này, phía mở rộng trong tương lai được đặt về phía TÂY.
	1-5	Khu công nghiệp/ đô thị *1	Trong quy hoạch phát triển tương lai tại Tỉnh Đồng Tháp, có “khu công nghiệp Sông Hậu” tại xã Tân Thành và khu đô thị tại xã Phong Hóa.
2. Cần Thơ	2-1	Quy hoạch phát triển*1	Bỏ Khu công nghiệp Bắc O Mon, nhưng các kế hoạch phát triển khác vẫn còn
	2-2	Nhà máy nhiệt điện Ô Môn	Nhà máy nhiệt điện Ô Môn với khu công nghiệp, khu công nghiệp Ô Môn (quy hoạch), Khu CN Trà Nóc 1, và Trà Nóc 2.
3. Kiên Giang	-	-	Có “khu vực rừng sản xuất (khu vực rừng)”, nhưng khu vực này đã được xác nhận không phải khu vực bảo vệ về mặt an toàn.

Chú thích: \*1 Khu công nghiệp này sẽ cần xác nhận dựa trên kế hoạch sử dụng đất trong tương lai  
 Nguồn: Đoàn Nghiên cứu





Nguồn: Đoàn Nghiên cứu hiệu chỉnh dựa trên phương án tuyến được TP Cần Thơ nghiên cứu

**Hình 6.1.2 Tuyến được chọn với các điểm không chế thiết kế**

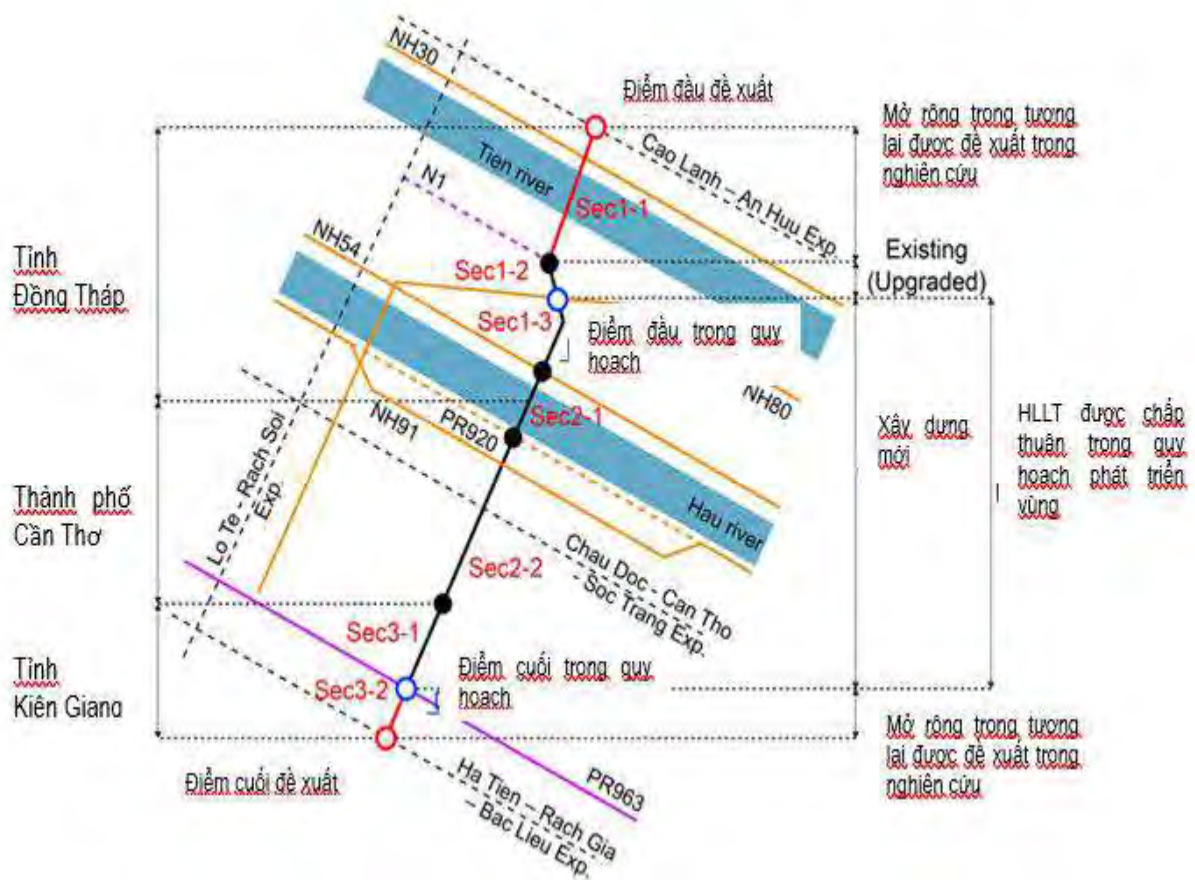
**(d) Ranh giới các đoạn**

Trên hướng tuyến đã chọn, các đoạn được nghiên cứu trong Bảng 6.1.6 và bố trí mặt cắt như Hình 6.1.3 có xem xét ranh giới tỉnh/ thành phố. Bố trí đoạn này dựa trên đề xuất dự án của từng tỉnh và đề xuất của chúng tôi về các đoạn mở rộng.

**Bảng 6.1.6** Bố trí đoạn trên Hành lang Liên tỉnh

Tỉnh/ TP	Đoạn	Chiều dài (km)		Đoạn		Nhận xét
				Điểm đầu	Điểm cuối	
Đồng Tháp	1-1	8.44	29.38	ĐTCT Cao Lãnh – An Hữu	Nút giao tại N1	Đoạn này dự kiến kéo dài trong tương lai bao gồm cầu Sa Đéc
	1-2	5.87		Nút giao tại N1 một	Nút giao tại QL80	Đi trùng/ tận dụng DT853B
	1-3	15.07		Nút giao tại QL80	Nút giao tại QL54	Ban đầu: 2 làn Cuối cùng: 4 làn
Cần Thơ	2-1	3.43	30.63	Nút giao tại QL54 (tại Đồng Tháp)	Nút giao tại ĐT920 (đường quy hoạch)	Đoạn cầu Ô Môn Giai đoạn đầu: thi công 4 làn
	2-2	27.20		Nút giao tại ĐT920 (đường quy hoạch)	Ranh giới giữa Cần Thơ & Kiên Giang	Ban đầu: 2 làn Cuối cùng: 4 làn
Kiên Giang	3-1	16.07	20.34	Ranh giới giữa Cần Thơ & Kiên Giang	ĐT963	Ban đầu: 2 làn Cuối cùng: 4 làn
	3-2	4.27		ĐT963	Hà Tiên – Rạch Gia – Bạc Liêu	Đoạn này dự kiến kéo dài trong tương lai

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 6.1.3** Bố trí đoạn trên Hành lang Liên tỉnh

## 2) Đoạn tuyến Cần Thơ

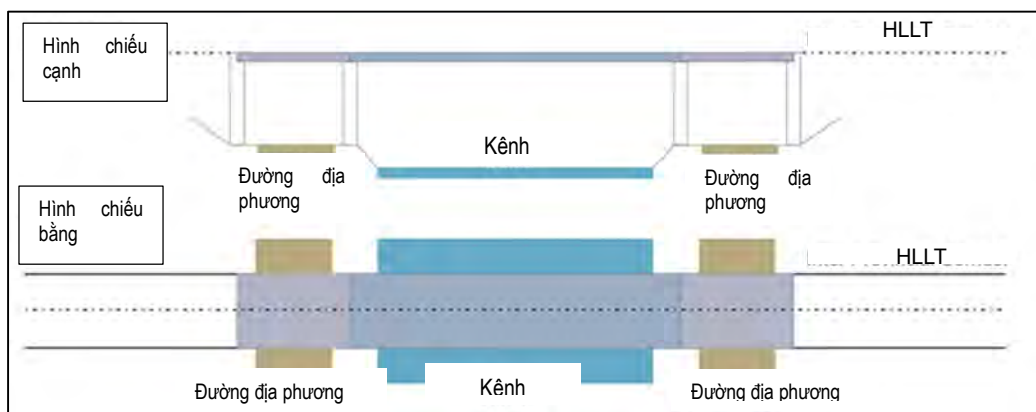
Đề cương của dự án mục tiêu, “Đoạn tuyến thuộc địa phận Cần Thơ” được nghiên cứu sâu hơn so với các đoạn khác, đặc biệt là về quy hoạch cầu vừa và nhỏ, dự toán chi phí và kế hoạch O&M cho dự thảo BCNCKT và đánh giá của JICA.

### (a) Quy hoạch cầu (Cầu vừa và nhỏ)

Trên toàn tuyến HLLT, nhiều kênh được xác định có các tuyến đường địa phương dọc theo đó. Để vượt qua kênh và đường địa phương, tổng số 41 cầu vừa và nhỏ đã được quy hoạch trên đoạn tuyến Cần Thơ.

Tiêu chí quy hoạch các cầu vừa và nhỏ được tổng hợp dưới đây.

- Hướng tuyến được thiết kế thẳng như đường tiêu chuẩn để rút ngắn thời gian di chuyển và lái xe và an toàn êm thuận. Mặc dù có nhiều cầu vừa và nhỏ trên tuyến vượt kênh và đường giao thông nông thôn, không điều chỉnh hướng tuyến vì lệch tuyến HLLT và các công trình giao cắt.
- Loại dầm thường được sử dụng ở Việt Nam (dầm bản, dầm I BTĐƯL, v.v.) được sử dụng để quy hoạch các cầu vừa và nhỏ
- Để cất đường bộ, tính không phải được xem xét theo tiêu chuẩn Việt Nam (TCVN 10380:2014)
- Để vượt kênh, tính không thông thuyền phải được xem xét theo tiêu chuẩn Việt Nam (TCVN 5664: 2009)
- Để qua đường địa phương dọc theo kênh phải có cầu vượt, trước hết phải xem xét một cầu bắc qua kênh (tham chiếu Hình 6.1.4). Nếu nhịp cầu trên đường địa phương nhỏ hơn “12,5m”, móng rộng được quy hoạch trên đường địa phương.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### Hình 6.1.4 Hình ảnh diễn hình về cầu vượt kênh và đường dân sinh

Theo các chủ trương nêu trên, nghiên cứu sơ bộ về cầu đã được thực hiện dựa trên điều kiện hiện trường tại mọi điểm vượt. Tuy nhiên, trong nghiên cứu sơ bộ này, thông tin có được về quy hoạch cầu còn hạn chế. Chiều rộng của kênh và đường được xác định dựa trên bản đồ Google Earth. Trên cơ sở thông tin, các cầu vừa và nhỏ trên toàn tuyến bao gồm đoạn kéo dài đã được nghiên cứu có tham khảo quy hoạch các cầu hiện hữu tại tỉnh Kiên Giang (Theo Công văn số 864 / UBND-KT, chỉ tỉnh Kiên Giang có quy hoạch cầu trên Hành lang liên tỉnh). Danh mục các cầu vừa và nhỏ được nêu trong Bảng 6.1.7.

**Bảng 6.1.7 Danh mục các cầu vừa và nhỏ (Đoạn tuyến Cần Thơ)<sup>1</sup>**

S T T	Lý trình	Chiều rộng kênh và đường (m)* <sup>1</sup>	Tính không thông thuyền của kênh * <sup>2</sup>	Chiều dài cầu (m) (Bố trí nhịp)
1	KM 18+300	3+12+3	10x3	32.5 (24.5)
2	KM 18+500	3+12+3	10x3	57.5 (12.5+24.5+12.5)
3	KM 18+865	3+15+3	10x3	57.5 (12.5+24.5+12.5)
4	KM 19+597	3+15+3	10x3	51.6 (12.5+18.6+12.5)
5	KM 19+725	3+12+3	10x3	32.5 (24.5)
6	KM 20+192	3+15+3	10x3	42.5 (BA* <sup>4</sup> +24.5+BA)
7	KM 21+275	7.5+30+7.5	15x4	57.5 (12.5+24.5+12.5)
8	KM 22+080	5+25+5	10x3	51.6 (12.5+18.6+12.5)
9	KM 22+658	3+15+3	10x3	32.5 (24.5)
10	KM 22+938	5+20+5	10x3	51.6 (12.5+18.6+12.5)
11	KM 23+435	0+32+9	25x6	90 (24.5+33+24.5)
12	KM 25+600	5+25+5	10x3	57.5 (12.5+24.5+12.5)
13	KM 28+550	3+25+3	10x3	51.6 (12.5+18.6+12.5)
14	KM 28+748	3+15+3	10x3	51.6 (12.5+18.6+12.5)
15	KM 29+658	3+20+3	10x3	42.5 (BA+24.5+BA)
16	KM 29+960	3+15+3	10x3	36.6 (BA+18.6+BA)
17	KM 30+475	4+25+4	10x3	57.5 (12.5+24.5+12.5)
18	KM 31+052	3+15+3	10x3	36.6 (BA+18.6+BA)
19	KM 31+447	3+15+3	10x3	36.6 (BA+18.6+BA)
20	KM 31+620	3+15+3	10x3	36.6 (BA+18.6+BA)
21	KM 31+972	3+12+3	10x3	36.6 (BA+18.6+BA)
22	KM 32+440	3+20+3	10x3	57.5 (12.5+24.5+12.5)
23	KM 33+015	3+15+3	10x3	36.6 (BA+18.6+BA)
24	KM 33+126	3+11+3	10x3* <sup>3</sup>	32.5 (24.5)
25	KM 33+820	5+35+5	25x6	90 (24.5+33+24.5)
26	KM 34+170	3+12+3	10x3	42.5 (BA+24.5+BA)
27	KM 34+755	3+12+3	10x3	42.5 (BA+24.5+BA)
28	KM 35+064	3+12+3	10x3	42.5 (BA+24.5+BA)
29	KM 35+732	3+15+3	10x3	51 (BA+33+BA)
30	KM 36+030	3+25+3	10x3	90 (24.5+33+24.5)
31	KM 39+155	0+12+0	10x3	41 (33)
32	KM 40+247	0+12+0	10x3	41 (33)
33	KM 40+883	5+45+5	15x4	107 (3x33)
34	KM 41+500	3+15+3	10x3	42.5 (BA+24.5+BA)
35	KM 42+088	3+15+3	10x3	68 (33+33)
36	KM 42+765	3+25+3	15x4	51.6 (12.5+18.6+12.5)
37	KM 43+380	3+15+3	10x3	32.5 (24.5)
38	KM 43+870	3+15+3	10x3	32.5 (24.5)
39	KM 44+447	3+20+3	10x3	42.5 (BA+24.5+BA)
40	KM 45+088	3+15+3	10x3	32.5 (24.5)
41	KM 45+762	3+22+3	10x3	63.8 (18.6+18.6+18.6)

Ghi chú: \*1: Chiều rộng kênh và đường được xác định trên bản đồ Google earth

\*2: Khổ giới hạn thông thuyền được giả định cho các cầu được quy hoạch

\*3: Chiều rộng kênh gần như bằng hoặc ngắn hơn khổ giới hạn thông thuyền tối thiểu (cấp VI: 10x3). Có thể khổ thông thuyền nằm ngoài TCVN 5664: 2009; BA: Mố cầu kết hợp cống chui.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### **(b) Tổng mức đầu tư dự án**

#### **[Thời gian lập Tổng mức đầu tư]**

Dự toán được thực hiện cuối tháng 8 năm 2022.

<sup>1</sup> Danh mục này thể hiện kết quả nghiên cứu sơ bộ của Đoàn Nghiên cứu JICA. Trong văn kiện Đề xuất dự án (Tờ trình số 13 ngày 20/02/2023), số lượng cụ thể được cập nhật thành "30 công trình vượt qua sông, kênh, mương", trong đó bao gồm 25 cầu và 5 cống hộp. Khi nghiên cứu cụ thể hơn sau nghiên cứu sơ bộ này, cần sử dụng danh mục đã cập nhật trong văn kiện đề xuất dự án nói trên.

### [Thành phần của tổng chi phí đầu tư]

Cơ cấu của tổng mức đầu tư (không bao gồm chi phí vận hành) được áp dụng theo:

- Điều khoản trong Nghị định số 10/2021/ND-CP ngày 9/2/2021 quản lý các chi phí đầu tư xây dựng, và
- Thông tư số 11/2021/TT-BXD ngày 31/8/ 2021 của BXD hướng dẫn việc quyết định và quản lý các chi phí đầu tư xây dựng.

### [Các hạng mục thành phần và phương pháp/ tính toán được áp dụng]

Biện pháp áp dụng và tính toán được nêu trong Bảng 6.1.8.

**Bảng 6.1.8 Phương pháp áp dụng và tính toán từng khoản mục chi phí đầu tư**

Hạng mục		Biện pháp/ tính toán được áp dụng
1. Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư		- Căn cứ vào quy định chung của từng địa phương mà dự án thực hiện - Được tính toán riêng biệt dựa trên việc phân loại giai đoạn xây dựng
2. Chi phí xây dựng		- Biện pháp tính toán khối lượng và đơn giá của các công trình thi công - Các đơn giá được quyết định theo định mức *1 & suất đầu tư được áp dụng của các dự án tương tự
3. Chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn đầu tư xây dựng và các chi phí khác		- 15% của chi phí xây dựng
4. Dự phòng phí	4.1 Dự phòng khối lượng	- 10% (Kps) của số tiền tổng (1+2+3) - Tính toán dự kiến với tỷ lệ này phụ thuộc vào mức độ phức tạp của các công việc của một dự án và điều kiện địa chất của khu vực xây dựng
	4.1 Dự phòng giá	- tính toán theo giai đoạn thi công theo “kế hoạch thực hiện dự án” và “trượt giá trung bình ít nhất 5 năm cuối của dự án”*2
5. Thuế, VAT		Thuế VAT được tính 10 % của (2+3+4)

Ghi chú : \*1 Cơ sở của định mức: “Đơn giá đầu tư xây dựng công trình và giá xây dựng tổng hợp các bộ phận kết cấu năm 2021 số 610 / QĐ-BXD của BXD ngày 13/7/2022”

\*2 theo Hướng dẫn tại Thông tư số 11/2021/TT-BXD ngày 31/8/ 2021.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### [Kết quả của dự toán]

Kết quả Tổng mức đầu tư dự kiến đoạn tuyến Cần Thơ được thể hiện trong Bảng 6.1.9 Tổng mức đầu tư dự kiến (Đoạn tuyến Cần Thơ) (tham khảo, giai đoạn cuối cùng: chi phí 4 làn xe cũng được thể hiện). Dựa trên so sánh sơ bộ, chi phí đầu tư dự toán trong đề xuất dự án (Số 3474/TTr-SGTVT ngày 02/12/2022, Dự án 1, giai đoạn đầu 4 làn xe) không khác nhiều so với dự toán của Đoàn nghiên cứu JICA tại Bảng 6.1.10, Bảng 6.1.11 sau.

\* Văn kiện đề xuất dự án đã được cập nhật theo Tờ trình số 13/TT ngày 20/02/2023. Do đó phần ước tính chi phí này chỉ là kết quả sơ bộ của Đoàn Nghiên cứu. Tổng chi phí đầu tư cuối cùng sẽ là con số trong văn kiện Đề xuất dự án mới nhất.

**Bảng 6.1.9 Tổng mức đầu tư dự kiến (Đoạn tuyến Cần Thơ)**

Dự toán của Đoàn nghiên cứu Jica				Đề xuất Dự án Số. 3474/TTT-SGTVT	Chênh lệch
Hang mục	(1) Giai đoạn đầu	(2) Giai đoạn cuối	(3) Tổng (1+2)	(4) Tổng	(5) Tổng (4-3)
1. Bồi thường, hỗ trợ và TĐC	457.78	387.44	845.21	998.10	152.89
2. Chi phí xây dựng	1,646.20	1,205.31	2,851.51	2,913.00	61.49
2.1 Đường	914.87	482.16	1,397.04	-	-
2.2 Cầu	731.33	541.51	1,272.84	-	-
2.3 Nút giao Km 23+320	-	181.64	181.64	-	-
3. Chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn đầu tư xây dựng, Các chi phí khác	246.93	180.80	427.73	349.50	-78.23
<b>Tổng phụ (1+2+3) (Không bao gồm dự phòng phi)</b>	<b>2,350.91</b>	<b>1,773.54</b>	<b>4,124.45</b>	<b>4,260.60</b>	<b>136.15</b>
4. Dự phòng phi (4.1+4.2)	347.29	262.00	609.28	489.40	-119.88
4.1 Dự phòng về khối lượng	235.09	177.35	412.45	-	-
4.2 Dự phòng trượt giá	112.20	84.64	196.84	-	-
5. Thuế (10% thuế VAT được xem xét cho các mục 2,3,4)	217.28	159.09	376.37	375.19 *calculated by JST	-1.18
<b>Tổng chi phí đầu tư (1+2+3+4+5)</b>	<b>2,915.48</b>	<b>2,194.62</b>	<b>5,110.10</b>	<b>5,125.19</b>	<b>15.09</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Bảng 6.1.10 Khối lượng và đơn giá của đoạn tuyến (Đoạn tuyến Cần Thơ)**

NO	ITEM	Length (Km)	Khối lượng/ Quantities		Đơn giá / Unit price		Thành tiền/ Amount		Remark
			Giai đoạn 1/ Initial Stage	Giai đoạn hoàn thiện/ Ultimate Stage	Giai đoạn 1/ Initial Stage	Giai đoạn hoàn thiện/ Ultimate Stage	Giai đoạn 1/ Initial Stage	Giai đoạn hoàn thiện/ Ultimate Stage	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)=(4)*(6)	(9)=(5)*(7)	(10)
5	Đoạn 2-2, [18*000 (tại tỉnh lộ 920 -45+750, giáp ranh Cần Thơ và Kiên Giang	25.159	25.16Km	25.16Km	40,000,000,000	20,000,000,000	1,006,360,000,000	503,180,000,000	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Bảng 6.1.11 Khối lượng và đơn giá của cầu vừa và nhỏ (Đoạn tuyến Cần Thơ)**

Unit: VND

No.	Name of bridge	Arrangement of span (m)	Lengh (m)	Width (m)		Quantities (m2)		Đơn giá / Unit price		Amount	
				Giai đoạn 1/ Initial Stage	Giai đoạn hoàn thiện/ Ultimate Stage	Giai đoạn 1/ Initial Stage	Giai đoạn hoàn thiện/ Ultimate Stage	Giai đoạn 1/ Initial Stage	Giai đoạn hoàn thiện/ Ultimate Stage	Giai đoạn 1/ Initial Stage	Giai đoạn hoàn thiện/ Ultimate Stage
(1)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)=(8)*(10)	(13)=(9)*(11)
1	Kenh 1	24,5	32,5	12	20,5	390	276,25	34.000.000	35.500.000	13.249.891.200	9.806.875.000
2	Kenh 2	12,5+24,5+12,5	57,5	12	20,5	690	488,75	29.000.000	30.500.000	20.208.720.000	14.906.875.000
3	Kenh 3	12,5+24,5+12,5	57,5	12	20,5	690	488,75	29.000.000	30.500.000	20.208.720.000	14.906.875.000
4	Kenh 3a	12,5+18,6+12,5	51,6	12	20,5	619,2	438,6	29.000.000	30.500.000	18.135.129.600	13.377.300.000
5	Kenh 4	24,5	32,5	12	20,5	390	276,25	34.000.000	35.500.000	13.249.891.200	9.806.875.000
6	Kenh 5	BA+24,5+BA	42,5	12	20,5	510	361,25	34.000.000	35.500.000	17.326.780.800	12.824.375.000
7	Muong Khai 1	12,5+24,5+12,5	57,5	12	20,5	690	488,75	29.000.000	30.500.000	20.208.720.000	14.906.875.000
8	Muong Khai 2	12,5+18,6+12,5	51,6	12	20,5	619,2	438,6	29.000.000	30.500.000	18.135.129.600	13.377.300.000
9	Kenh 5a	24,5	32,5	12	20,5	390	276,25	34.000.000	35.500.000	13.249.891.200	9.806.875.000
10	Rach Phe	12,5+18,6+12,5	51,6	12	20,5	619,2	438,6	29.000.000	30.500.000	18.135.129.600	13.377.300.000
11	Vien Lua-QL91	24,5+33+24,5	90,0	12	20,5	1080	765	38.000.000	39.500.000	40.602.868.186	30.217.500.000
12	Vien Lua	12,5+24,5+12,5	57,5	12	20,5	690	488,75	29.000.000	30.500.000	20.208.720.000	14.906.875.000
13	Kenh 6	12,5+18,6+12,5	51,6	12	20,5	619,2	438,6	29.000.000	30.500.000	18.135.129.600	13.377.300.000
14	Kenh 6a	12,5+18,6+12,5	51,6	12	20,5	619,2	438,6	29.000.000	30.500.000	18.135.129.600	13.377.300.000
15	Kenh 7	BA+24,5+BA	42,5	12	20,5	510	361,25	34.000.000	35.500.000	17.326.780.800	12.824.375.000
16	Kenh 8	BA+18,6+BA	36,6	12	20,5	439,2	311,1	29.000.000	30.500.000	12.863.289.600	9.488.550.000
17	Nha Tho	12,5+24,5+12,5	57,5	12	20,5	690	488,75	29.000.000	30.500.000	20.208.720.000	14.906.875.000
18	Xeo Cong	BA+18,6+BA	36,6	12	20,5	439,2	311,1	29.000.000	30.500.000	12.863.289.600	9.488.550.000
19	Moc Quan	BA+18,6+BA	36,6	12	20,5	439,2	311,1	29.000.000	30.500.000	12.863.289.600	9.488.550.000
20	Ta Luot	BA+18,6+BA	36,6	12	20,5	439,2	311,1	29.000.000	30.500.000	12.863.289.600	9.488.550.000
21	Cay Bun	BA+18,6+BA	36,6	12	20,5	439,2	311,1	29.000.000	30.500.000	12.863.289.600	9.488.550.000
22	Luong Duong	12,5+24,5+12,5	57,5	12	20,5	690	488,75	29.000.000	30.500.000	20.208.720.000	14.906.875.000
23	Kenh 9	BA+18,6+BA	36,6	12	20,5	439,2	311,1	29.000.000	30.500.000	12.863.289.600	9.488.550.000
24	Kenh 9a	24,5	32,5	12	20,5	390	276,25	34.000.000	35.500.000	13.249.891.200	9.806.875.000
25	Kenh Dung	24,5+33+24,5	90,0	12	20,5	1080	765	38.000.000	39.500.000	40.602.868.186	30.217.500.000
26	Dong Hiep 1	BA+24,5+BA	42,5	12	20,5	510	361,25	34.000.000	35.500.000	17.326.780.800	12.824.375.000
27	Dong Hiep 2	BA+24,5+BA	42,5	12	20,5	510	361,25	34.000.000	35.500.000	17.326.780.800	12.824.375.000
28	Dong Hiep 3	BA+24,5+BA	42,5	12	20,5	510	361,25	34.000.000	35.500.000	17.326.780.800	12.824.375.000
29	Dong Hiep 4	BA+33+BA	51,0	12	20,5	612	433,5	38.000.000	39.500.000	23.008.291.972	17.123.250.000
30	Kenh 10	24,5+33+24,5	90,0	12	20,5	1080	765	38.000.000	39.500.000	40.602.868.186	30.217.500.000
31	Kenh 11	33	41,0	12	20,5	492	348,5	38.000.000	39.500.000	18.496.862.173	13.765.750.000
32	Kenh 12	33	41,0	12	20,5	492	348,5	38.000.000	39.500.000	18.496.862.173	13.765.750.000
33	Kenh Ngang	3x33	107,0	12	20,5	1284	909,5	38.000.000	39.500.000	48.272.298.843	35.925.250.000
34	Kenh 13	BA+24,5+BA	42,5	12	20,5	510	361,25	34.000.000	35.500.000	17.326.780.800	12.824.375.000
35	Kenh 14	33+33	68,0	12	20,5	816	578	38.000.000	39.500.000	30.677.722.629	22.831.000.000
36	Kenh 15	12,5+18,6+12,5	51,6	12	20,5	619,2	438,6	29.000.000	30.500.000	18.135.129.600	13.377.300.000
37	Kenh 16	24,5	32,5	12	20,5	390	276,25	34.000.000	35.500.000	13.249.891.200	9.806.875.000
38	Kenh 17	24,5	32,5	12	20,5	390	276,25	34.000.000	35.500.000	13.249.891.200	9.806.875.000
39	Kenh 18	BA+24,5+BA	42,5	12	20,5	510	361,25	34.000.000	35.500.000	17.326.780.800	12.824.375.000
40	Kenh 19	24,5	32,5	12	20,5	390	276,25	34.000.000	35.500.000	13.249.891.200	9.806.875.000
41	Kenh Ranh	18,6+18,6+18,6	63,8	12	20,5	765,6	542,3	29.000.000	30.500.000	22.422.892.800	16.540.150.000
<b>TOTAL section 2,2/ Công đoạn 2,2</b>			<b>2.041,0</b>							<b>804.463.074.348</b>	<b>595.658.750.000</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### (c) Kế hoạch và chi phí O&M

Kế hoạch và chi phí O&M là yếu tố quan trọng để đánh giá một dự án từ quan điểm kỹ thuật và tài chính, đặc biệt là từ phía đối tác ODA. Đối tác ODA quan tâm đến tính bền vững của chất lượng dịch vụ sau khi đi vào hoạt động. Trong tiểu mục này, kế hoạch và chi phí O&M được tóm tắt dựa trên thông tin được cung cấp (bao gồm cả ngân sách thực tế trong những năm gần đây) từ mỗi cơ quan/ đơn vị và các quy định.

#### [Các tiêu chuẩn và quy định được áp dụng]

- [TCCS 07:2013/TCBVN] Các tiêu chuẩn kỹ thuật cho bảo dưỡng thường xuyên (BDTX) đường bộ;
- [Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT] Quy định về quản lý, vận hành và bảo dưỡng các công trình đường bộ, Thông tư số 41/2021/TT-BGTVT sửa đổi Thông Tư số 37/2018/TT-BGTVT.

#### [Thông tin về đơn vị quản lý]

Thông tin thu thập để đánh giá năng lực của tổ chức được tóm tắt trong Bảng 6.1.12

Dựa trên thông tin thu thập được, “Đoạn Quản lý giao thông thủy bộ thuộc Sở GTVT TP Cần Thơ” được đánh giá là có đủ kinh nghiệm (xử lý các kết cấu đường bộ tương tự như dự án mục tiêu) và năng lực từ quan điểm kỹ thuật và tài chính.

**Bảng 6.1.12 Thông tin thu thập được về O&M (Đoạn tuyến Cần Thơ)**

Hạng mục	Mô tả	Nhận xét
Đơn vị vận hành/ quản lý O&M	Đoạn Quản lý giao thông thủy bộ thuộc Sở GTVT TP Cần Thơ	
Thành lập	Thành lập năm 1996	
Cơ cấu tổ chức	Tổng số nhân sự 28 người bao gồm 1 Giám đốc, 3 Phó giám đốc, 14 thợ kỹ thuật, 10 nhân viên văn phòng	<pre> graph TD     GD[Giám đốc] --&gt; PGD1[P. Giám đốc]     GD --&gt; PGD2[P. Giám đốc]     GD --&gt; PGD3[P. Giám đốc]     PGD1 --&gt; HCKT[Hành chính kế toán(10)]     PGD2 --&gt; PQLKCHTDB1[Phòng QL KCHT ĐB (7)]     PGD3 --&gt; PQLKCHTDB2[Phòng QL KCHT ĐB (7)]                     </pre>
Ngân sách	Khoảng 80 tỉ đồng/ năm	Cho 156km đường bộ và 85,1km đường thủy
Các công tác bảo trì	Quản lý các công tác do nhà thầu thực hiện như sau: <ul style="list-style-type: none"> <li>• BDTX, các công tác kiểm tra</li> <li>• Loại bỏ chướng ngại vật và điều tiết giao thông</li> <li>• Các công tác sửa chữa (sửa chữa định kỳ và sửa chữa lớn)</li> </ul>	
Bảo dưỡng các kết cấu hạ tầng	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cầu, đường (155,96km)</li> <li>• Đường thủy (85,10km)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cụ thể là các tuyến đường tỉnh lộ lớn và QL.91, cầu Quang Trung, cầu Cái Răng.</li> <li>• sông Ba Láng, kênh Phong Điền (sông Cần Thơ); kênh Cầu Nhiệm; sông Trà Nóc; kênh Thốt Nốt; kênh Xáng Ô Môn (kênh Bà Đàm). Dự kiến năm 2023 bổ sung quản lý 52,35km gồm kênh KH8, kênh Bồn Tổng, kênh Dung</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu



**[Chi phí O&M]**

Chi phí O&M được dự tính để phân tích kinh tế, đánh giá của JICA và phân bổ ngân sách hợp lý của Sở GTVT Cần Thơ trong giai đoạn dự án như sau theo các tiêu chuẩn liên quan và thông tin thu thập được.

**Bảng 6.1.13 Dự toán chi phí O&M (Đoạn tuyến Cần Thơ)**

Hạng mục	Giá trị áp dụng / mức chi phí cho 27.2km tại Cần Thơ	Tham chiếu
Giai đoạn dự án	30 năm	Các đề xuất của dự án
Công tác BDTX	<ul style="list-style-type: none"> <li>Giai đoạn đầu là 2 làn: 84.3 triệu VND / km * 27.2 km = 2,293 triệu VND/năm</li> <li>Giai đoạn cuối: 4 làn: 168.6 triệu VND / km * 27.2 km = 4,587 triệu VND/năm</li> </ul>	Theo định mức, dự toán mỗi tỉnh/TP
Công tác sửa chữa định kỳ (bao gồm công tác sửa chữa do lún)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Giai đoạn đầu là 40,000 triệu VND/năm</li> <li>Giai đoạn cuối: 4-làn: 80,000 triệu VND/năm</li> </ul>	Đã thu thập chi phí thực tế trong 3 năm gần đây của TP Cần Thơ (15 tỉ VND/năm cho QL61C: 10.2km tại Cần Thơ cho 2 làn)
Công tác sửa chữa lớn (sau 15 năm, công tác sửa chữa mặt đường lớn được lên kế hoạch bằng 42% mặt đường bê tông nhựa ban đầu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Giai đoạn đầu là 2 làn: 6,014 triệu VND / km* 27.2 km = 164,000 triệu VND</li> <li>Giai đoạn cuối: 4-làn: 12,028 triệu VND / km* 27.2 km = 328,000 triệu VND</li> </ul>	Số. 37/2018/TT-BGTVT *Đơn giá mặt đường BTN: 14,320 triệu VND / km * 42 % = 6,014.4 triệu VND/ km

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Bảng 6.1.14 Dự toán chi phí O&M (Đoạn tuyến Cần Thơ)**

Thành phố Cần Thơ				
HLLT	Chiều dài	27,2 km		
	BDTX	Sửa chữa định kỳ	Sửa chữa lớn	Đơn vị: Triệu đồng
	84 mil.VND/km/year	40000mil. VND for 27.2km	6014,4 mil VND/km for 2-lanes	
	BDTX	Sửa chữa định kỳ	Sửa chữa lớn	
2022				
2023				
2024				
2025				
2026				
2027				
↓ Giai đoạn đầu 2 làn	2028	2.293	40.000	
	2029	2.293	40.000	
	2030	2.293	40.000	
	2031	2.293	40.000	
	2032	2.293	40.000	
	2033	2.293	40.000	
	2034	2.293	40.000	
	2035	2.293	40.000	
	2036	2.293	40.000	
	2037	2.293	40.000	
	2038	2.293	40.000	
↓ Mở rộng thành 4 làn Tất cả chi phí đều nhân đôi so với 2 làn	2039	2.293	40.000	
	2040	2.293	40.000	
	2041	2.293	40.000	
	2042	4.587	80.000	164.000
	2043	4.587	80.000	
	2044	4.587	80.000	
	2045	4.587	80.000	
	2046	4.587	80.000	
	2047	4.587	80.000	
	2048	4.587	80.000	
	2049	4.587	80.000	
	2050	4.587	80.000	
	2051	4.587	80.000	
	2052	4.587	80.000	
	2053	4.587	80.000	
	2054	4.587	80.000	
	2055	4.587	80.000	
	2056	4.587	80.000	
	2057	4.587	80.000	328.000

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dự án trên thông tin từ Sở GTVT TP Cần Thơ

### 6.1.3. Làm rõ một số vấn đề về dự thảo Báo cáo Nghiên cứu Tiền khả thi

Theo nghiên cứu sơ bộ, Sở GTVT Cần Thơ sẽ chuẩn bị và cung cấp dự thảo BCNCTKT cho Đoàn Nghiên cứu JICA vào cuối tháng 12 năm 2022 để xem xét. Tuy nhiên, tình hình sau đây đã được xác nhận với Sở GTVT Cần Thơ vào tháng 1 năm 2023:

- Số làn đã thay đổi từ “giai đoạn đầu là 2 làn xe, giai đoạn hoàn thiện là 4 làn xe” thành “giai đoạn đầu là 4 làn xe”
- Dự thảo BCNCTKT vẫn đang được chuẩn bị

Do đó, Đoàn Nghiên cứu sẽ thực hiện các công việc sau thay vì rà soát dự thảo BCNCTKT:

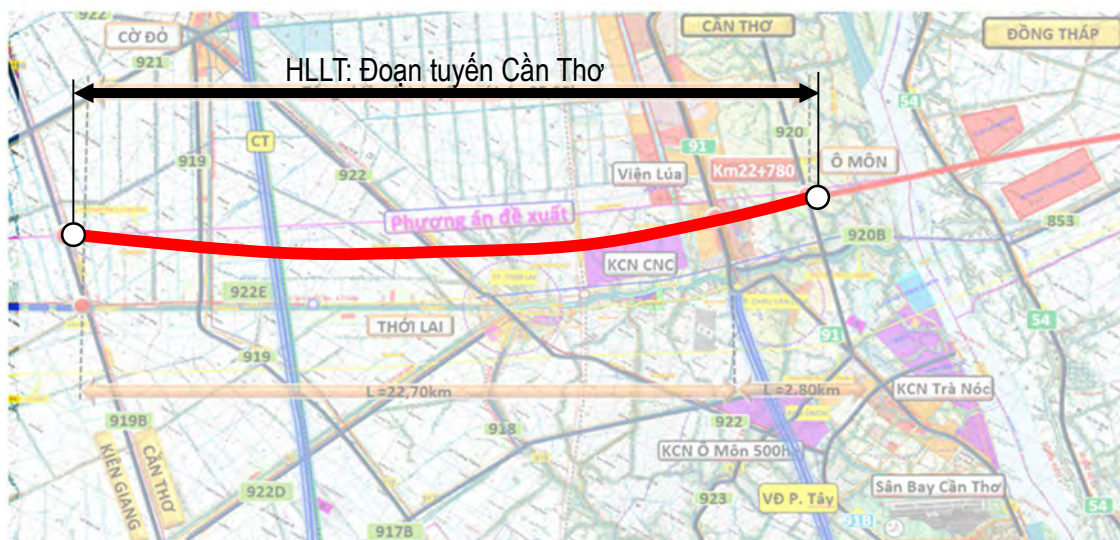
- Làm rõ các nội dung thay đổi trong dự thảo BCNCTKT đang lập
- Đưa ra các ý kiến về nội dung của BCNCTKT hiện đang trong quá trình chuẩn bị mà Đoàn Nghiên cứu JICA đã làm rõ bằng cách tham khảo nghiên cứu sơ bộ mặc dù điều kiện nghiên cứu là khác nhau

#### 1) Các thay đổi trong nội dung dự án hiện tại

Các thay đổi chính trong đề xuất dự án hiện tại được mô tả như sau:

##### [Hướng tuyến]

Toàn bộ hướng tuyến đã được tỉnh Đồng Tháp phối hợp với các tỉnh nghiên cứu điều chỉnh/nghiên cứu. Tuyến đường của dự án mục tiêu (đoạn tuyến Cần Thơ) hầu như không thay đổi dựa trên thông tin trong cuộc họp. Hướng tuyến hiện tại như sau:

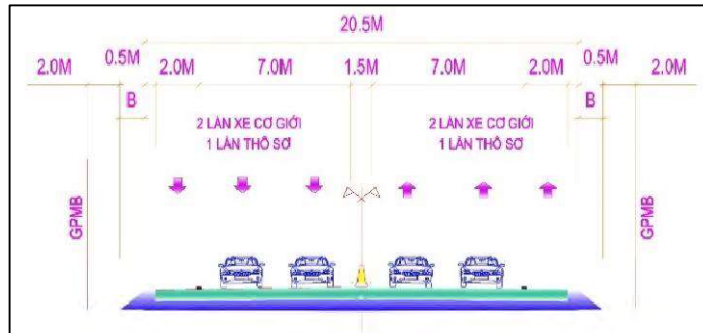


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu hiệu chỉnh trên tài liệu thuyết trình trong cuộc họp ngày 17/1/ 2023

Hình 6.1.5 Hướng tuyến hiện tại của đoạn tuyến Cần Thơ

##### [Số làn đường]

Thay đổi chính trong đề xuất hiện tại là số làn đường từ “giai đoạn đầu là 2 làn xe, giai đoạn hoàn thiện là 4 làn xe” thành “giai đoạn đầu là 4 làn xe”. Mặt cắt được thể hiện trong đề xuất dự án hiện tại như sau:



Nguồn: Đề xuất dự án sửa đổi số tham chiếu.: 3474 /TTr-SGTVT, ngày 2/12/ 2022

**Hình 6.1.6 MCN đề xuất trong đề xuất dự án hiện tại**

### [Nút giao cùng mức và khác mức]

Trong nghiên cứu sơ bộ, phương án dự kiến “nút giao cùng mức và khác mức” được đề xuất với điều kiện “giai đoạn đầu (2 làn xe) và giai đoạn cuối (4 làn xe)”. Trong đề xuất dự án hiện tại, phương án “nút giao cùng mức và khác mức” không được đề cập. Quy hoạch/thiết kế sẽ được xem xét kỹ lưỡng trong BCNCTKT, bởi vì việc thẩm định dự án vốn vay sẽ được tiến hành/chứng minh dựa trên BCNCTKT.

Trong trường hợp “xây dựng 4 làn xe trong giai đoạn đầu”, đánh giá kỹ thuật và tài chính của quy hoạch/thiết kế (ví dụ: nút giao khác mức hay không, kết nối từ bên đường, v.v.) của các nút giao cùng mức và khác mức là cần thiết, bởi vì quy hoạch không thể thay đổi trong tương lai do xây dựng 4 làn xe ở giai đoạn đầu. Khó thay đổi/bổ sung kết cấu cho đường 4 làn xe.

Làm rõ chủ trương đầu nối đường bộ qua nút giao thông. Đối với quy hoạch và thiết kế nút giao thông, loại nút giao thông sẽ được đánh giá phụ thuộc vào dự báo nhu cầu giao thông và loại đường ngang dự kiến.

### 2) Làm rõ nội dung dự thảo BCNCTKT với Sở GTVT Cần Thơ

Để làm cơ sở cho việc làm rõ, các nội dung/thành phần đã được thay đổi so với nghiên cứu sơ bộ ở trên. Nội dung dự thảo BCNCTKT (các điểm đã thay đổi và việc áp dụng nghiên cứu đầu vào của nhóm nghiên cứu JICA) đã được xác nhận trước khi hoàn thành dự thảo BCNCTKT thay vì rà soát BCNCTKT.

Các điểm cần làm rõ được chia làm 2 phần:

- Thứ nhất, các nội dung thay đổi đã được làm rõ và cho ý kiến dưới góc độ kỹ thuật
- Ngoài những thay đổi, nội dung dự thảo BCNCTKT đang chuẩn bị đã được xác nhận có tham chiếu đến kết quả nghiên cứu của nghiên cứu sơ bộ

Vì vậy, chủ yếu làm rõ 2 điểm sau đối với thành phố Cần Thơ:

- Làm rõ [Bổ sung và điều chỉnh thành phần và Nguyên nhân]
- Làm rõ tình trạng hiện tại của Dự thảo BCNCTKT liên quan đến các nghiên cứu đầu vào của Đoàn Nghiên cứu JICA

Tổng hợp làm rõ giữa TP Cần Thơ và Đoàn Nghiên cứu được nêu trong các bảng cho 2 điểm chính nêu trên:

**Bảng 6.1.15 Làm rõ bổ sung điều chỉnh các nội dung thành phần và nguyên nhân**

	Hạng mục	Bổ sung và điều chỉnh	Làm rõ hoặc các điểm quan trọng cần lưu ý	Giải đáp phía Cần Thơ	Ý kiến của Đoàn Nghiên cứu JICA
A	Số làn	Thay đổi từ 2 làn sang 4 làn cho đoạn tuyến Cần Thơ trong giai đoạn thi công ban đầu	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quyết định này được đưa ra dựa trên dự báo nhu cầu giao thông?</li> <li>- Các tính khác giữ nguyên phân kỳ xây dựng, giai đoạn ban đầu 2 làn xe, giai đoạn cuối cùng: 4 làn xe?</li> </ul>	<p>(1) Theo định hướng quy hoạch vùng ĐBSCL thời kỳ 2021 -2030, tầm nhìn 2050 được phê duyệt tại Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28/02/2022 của Thủ tướng Chính phủ</p> <p>(2) Theo định hướng phát triển kết cấu hạ tầng thành phố cần thơ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 đang trình phê duyệt. Tuyến đường liên vùng (liên tỉnh) được hoạch định 4 làn xe ; trong bước tiếp theo sẽ tiến hành khảo sát và dự báo nhu cầu giao thông để khẳng định quy mô đầu tư.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bước tiếp theo ở đây tức là báo cáo NCTKT? Kế hoạch/thiết kế sẽ được xem xét kỹ lưỡng trong BCNCTKT, bởi vì việc thẩm định dự án vốn vay sẽ được tiến hành/dánh giá dựa trên BCNCTKT.</li> <li>Để dự báo nhu cầu giao thông trong bước tiếp theo, điều quan trọng là thiết lập được số làn của tính khác. Do đó cần phối hợp/điều chỉnh với các tính khác</li> <li>- Ban đầu 4 làn xe là hợp lý. Còn kế hoạch trong tương lai? Dự kiến bổ sung số làn hay không? Ở mục B dưới đây, đoạn tuyến của TP Cần Thơ sẽ được mở rộng thành 6 làn xe thì có đồng bộ với cầu Ô Môn hay không?</li> </ul>
B		Cầu Ô Môn là 4 làn + làn xe đạp 3.0m cả 2 bên	Tổng chiều rộng của cầu Ô Môn lớn hơn các đoạn khác. Trong tương lai, liệu có ưu tiên/ mong muốn vận hành đường 6 làn xe hay không?	<p>(1) Chiều rộng cầu Ô Môn được hoạch định đảm bảo 4 làn xe cơ giới và 2 làn xe thô sơ tương ứng với số làn xe đường dẫn đầu cầu, để đảm bảo an toàn giao thông trên cầu bố trí giải pháp cách cứng giữa xe cơ giới và xe thô sơ nên tổng bề rộng cầu lớn hơn các đoạn khác.</p> <p>(2) Do cầu Ô Môn là cầu lớn, kết cấu phức tạp, việc mở rộng cầu trong tương lai là bất khả thi; tuy nhiên với bề rộng mặt cầu giữa 2 mép gờ lan can ngoài 24,5m hoàn toàn có thể tổ chức lại giao thông đảm bảo vận hành 6 làn xe cơ giới.</p>	Đoàn Nghiên cứu hiểu rằng khó có thể mở rộng số làn trên cầu quy mô lớn.
C	BP/EP của đoạn tuyến Cần Thơ	Dài hơn 2.2 km so với kế hoạch ban đầu	Thay đổi của 2,2 km so với kế hoạch ban đầu cụ thể là gì? Thay đổi BP hay EP của đoạn tuyến?	Theo Kế hoạch ban đầu thì Điểm đầu tuyến giao với Quốc lộ 91. Chuẩn xác lại Ep của đoạn tuyến, điểm đầu giao với đường tỉnh 920 theo quy hoạch, cũng là điểm kết nối của cầu Ô Môn. Chiều dài tuyến đề xuất là 25,5Km.	Đoàn Nghiên cứu hiểu rằng điểm đầu của tuyến đường nằm trên ĐT920.
D	Hướng tuyến	Toàn bộ hướng tuyến	Đoàn Nghiên cứu JICA có thông tin là toàn bộ hướng tuyến đã được Tư vấn tỉnh Đồng Tháp điều chỉnh/ sửa đổi. Hiện có thông tin cập nhật phía tỉnh Đồng Tháp hay không?	Hướng tuyến trong đề xuất dự án cung cấp cho Đoàn Nghiên cứu JICA là hướng tuyến liên vùng thống nhất tại thời điểm này	Vui lòng cho đoàn biết hướng tuyến mới nhất? Có thể nêu rõ cùng bình đồ hay không? Toàn bộ hướng tuyến mà phía Đồng Tháp đã điều chỉnh cũng nên được chia sẻ

Hạng mục	Bổ sung và điều chỉnh	Làm rõ hoặc các điểm quan trọng cần lưu ý	Giải đáp phía Cán Thơ	Ý kiến của Đoàn Nghiên cứu JICA
E	Khả năng thay đổi trong NCTKT	<b>Tất cả các hạng mục phía trên</b>	Những điểm bổ sung này chưa được JICA nghiên cứu về mặt kỹ thuật. Khả năng thay đổi trong giai đoạn tiếp theo (trong BCNCTKT) sau khi phê duyệt đề xuất dự án cần được xác nhận	Như nêu ở mục E và F trên, kế hoạch/thiết kế sẽ được xem xét kỹ lưỡng trong BCNCTKT, bởi vì việc thẩm định dự án vốn vay sẽ được tiến hành/dánh giá dựa trên BCNCTKT.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Bảng 6.1.16 Làm rõ hình hình hiện tại của Dự thảo BCNCTKT liên quan đến các điểm nghiên cứu đầu vào của Đoàn Nghiên cứu JICA**

Các nội dung đầu vào	Mô tả	Trả lời của TP Cần Thơ về Báo cáo NCTKT	Ý kiến của Đoàn Nghiên cứu
a	Chủ trương/Chức năng/Thông số kỹ thuật thống nhất trên toàn tuyến (Thông nhất giữa các tỉnh)	Tất cả các tuyến đường dự kiến vay vốn là QL61C và HLLT, đều đi qua một số tỉnh/thành phố. Là một tuyến đường, mức chất lượng dịch vụ đường bộ sẽ như nhau trên toàn tuyến. Vì vậy, các chủ trương/chức năng/ thông số kỹ thuật quan trọng, ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng dịch vụ của đường sẽ phải được thống nhất trên toàn tuyến, ví dụ như các biện pháp chống biến đổi khí hậu như đường thích nghi với mọi thời tiết, cao độ mặt đường, các yếu tố mặt cắt ngang đường. Các mục từ c-t trong bảng đã thống nhất giữa các tỉnh chưa?	Không phản đối
b	Chi phí O&M	Đối với chi phí O&M, ngân sách sẽ được giữ lại, đặc biệt để phục vụ sửa chữa cao độ của đường do nền đất yếu bị lún	Vui lòng đưa vào kế hoạch O&M. Là chính sách vận hành đường bộ, điều quan trọng là phải được đưa vào.
c	Cấp độ đường	Đường cấp III Đồng bằng	Không phản đối
d	Tốc độ thiết kế	V=80 km/h	Không phản đối
e	Cao độ mặt đường yêu cầu	Mức nước thiết kế lấy Hmax 4% do kết cấu đường quốc lộ là đường thích ứng mọi thời tiết nên phải xét đến mực nước biến động phù hợp. Giá trị thiết lập được tham khảo từ các dự án khác trong ĐBSCL (với kịch bản RCP4.5 của Bộ TNMT). [Doạn kè] Sau 25 năm chênh lệch so với Hmax 4% là 15 cm [Doạn cầu] Sau 100 năm chênh lệch từ Hmax 4% là 46 cm	Được đưa vào chi phí của dự án Đường cấp III Đồng bằng V=80 km/h Cao độ mặt đường có xét đến mực nước biến động phù hợp.
f	Đường dẫn từ bên đường	HLLT được phân loại "2: Đường vào bị kiểm soát một phần: Đường quốc lộ mới" như được nêu trong Thông tư số 39/2021/TT-BGTVT ngày 31/12/ 2021.	Không phản đối. Các nút giao cùng mức và khác mức của HLLT được quy hoạch để cắt ngang/ kết nối các tuyến đường huyết mạch được xác định là đường cao tốc, quốc lộ hoặc tỉnh lộ hiện có/quy hoạch

	Các nội dung đầu vào	Mô tả	Trả lời của TP Cần Thơ và Báo cáo NCTKT	Ý kiến của Đoàn Nghiên cứu
g	Nút giao đồng mức và khác mức	Nút giao đồng mức và khác mức của HLLT được quy hoạch để cắt/kết nối các tuyến đường huyết mạch được quy định như đường cao tốc hiện có/quy hoạch, đường quốc lộ hoặc tỉnh lộ. Tuy thuộc vào cấp đường kết nối, khái niệm về nút giao đồng mức và khác mức được tóm tắt trong Phụ lục – Bảng 2.4 và kế hoạch dự kiến trong Bảng và Hình 2.12	Nút giao khác mức với cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ- Sóc Trăng; các nút giao khác trên tuyến là nút giao đồng mức.	Các nút giao khác mức được quy hoạch kết nối với đường cao tốc. Tùy thuộc vào cấp đường nối, khái niệm nút giao cùng mức và khác mức được tóm tắt trong Bảng 8.4. Kế hoạch/thiết kế sẽ được xem xét kỹ lưỡng trong BCNCTKT, bởi vì việc thẩm định dự án vốn vay sẽ được tiến hành/dánh giá dựa trên BCNCTKT. Đặc biệt, giai đoạn đầu IPC sẽ được thi công 4 làn xe. Kế hoạch cuối cùng sẽ được xem xét kỹ lưỡng trong BCNCTKT. Trong nghiên cứu sơ bộ của chúng tôi, loại nút giao dự kiến cũng đã được nghiên cứu cho giai đoạn đầu và giai đoạn cuối. Tuy nhiên, hiện tại, quy hoạch ban đầu là 4 làn xe, vì vậy loại nút giao cuối cùng sẽ được nghiên cứu kỹ lưỡng vào thời điểm này. Làm rõ chủ trương đầu nối đường bộ qua nút giao thông. Đối với quy hoạch và thiết kế nút giao, loại nút giao sẽ được xác định tùy thuộc vào dự báo nhu cầu giao thông và loại đường ngang được quy hoạch.
h	Kết nối với đường	Đường dẫn vào HLLT là từ các nút giao đồng mức/nút giao khác mức. Kết nối tối ưu là từ đường gom với các điểm đầu nối với HLLT theo khoảng cách (ví dụ: khoảng cách 2 km với các điểm đầu nối liền kề) là đường dẫn được kiểm soát một phần. Địa phương/ đơn vị phát triển sẽ xem xét bố trí hệ thống đường gom đóng vai trò là đường dẫn khi quy hoạch khu đô thị/khu công nghiệp.	Các điểm đầu nối sẽ được quy hoạch; khi phát triển các khu đô thị / Công nghiệp sẽ bổ sung đường nối vào các điểm đầu nối quy hoạch	Không phản đối
i	Tình không thông thuyền	Tình không thông thuyền yêu cầu của kênh được xem xét đối với cầu vừa và nhỏ, phù hợp với tiêu chuẩn TCVN 5664:2009. Hmax được giả định là 5% cho tất cả các cầu vừa và nhỏ	Tình không thông thuyền tuân thủ TCVN 5664:2009	Không phản đối *Xem xét mực nước dâng do biến đổi khí hậu
j	Tình không đường bộ	Tình không trên đường ngang đã được xem xét cho quy hoạch cầu vừa và nhỏ theo các tiêu chuẩn liên quan TCVN 5729:2012, TCVN 4054:2005 và TCVN 10380:2014	Tình không đường bộ tuân thủ theo các tiêu chuẩn TCVN 5729:2012, TCVN 4054:2005 và TCVN 10380:2014	Không phản đối * Xem xét mực nước dâng do biến đổi khí hậu

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### 3) Chi phí dự án và Chi phí O&M

#### [Chi phí dự án]

Trong đề xuất dự án hiện tại, theo sự thay đổi (số làn: 4 làn ban đầu), chi phí đầu tư đã được thay đổi.

Trong nghiên cứu này, chỉ làm rõ các thay đổi và đưa ra ý kiến dưới quan điểm kỹ thuật dựa trên nội dung dự án sửa đổi cho HLLT: đoạn đường Cần Thơ. Sở GTVT Cần Thơ chưa cung cấp bản vẽ và bảng dự toán chi tiết kèm theo dự thảo BCNCKT cho đến cuối tháng 12 năm 2022, vì vậy việc soát xét dự toán không được thực hiện trong nghiên cứu này.

#### [Chi phí O&M]

Theo thay đổi (số làn: 4 làn ban đầu), chi phí O&M đã được thay đổi/cập nhật tương ứng. Trong nghiên cứu sơ bộ, điều kiện là “giai đoạn đầu là 2 làn ban đầu, sau 15 năm giai đoạn cuối sẽ là 4 làn”. Trong chi phí cập nhật, điều kiện là “4 làn ban đầu”.

Đơn giá được giả định giống như nghiên cứu sơ bộ (4 làn xe chi phí gấp đôi 2 làn xe).

**Bảng 6.1.17 Dự toán chi phí O&M (Đoạn tuyến Cần Thơ)**

Hạng mục	Giá trị áp dụng / mức chi phí cho 27.2km tại Cần Thơ	Tham chiếu
Giai đoạn dự án	30 năm	Các đề xuất của dự án
Công tác BDTX	<ul style="list-style-type: none"> <li>Giai đoạn đầu là 4 làn: 168.6 million VND / km * 27.2 km = 4,587 triệu VND/năm</li> </ul>	Theo định mức, dự toán mỗi tỉnh/TP
Công tác sửa chữa định kỳ (bao gồm công tác sửa chữa do lún)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Giai đoạn đầu: 4-làn: 80,000 triệu VND/năm</li> </ul>	Đã thu thập chi phí thực tế trong 3 năm gần đây của TP Cần Thơ (15 tỉ VND/năm cho QL61C: 10.2km tại Cần Thơ cho 2 làn)
Công tác sửa chữa lớn (sau 15 năm, công tác sửa chữa mặt đường lớn được lên kế hoạch bằng 42% mặt đường bê tông nhựa ban đầu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Giai đoạn cuối: 4-làn: 12,028 triệu VND / km * 27.2 km = 328,000 triệu VND</li> </ul>	Số. 37/2018/TT-BGTVT *Đơn giá mặt đường BTN: 14,320 triệu VND / km * 42 % = 6,014.4 triệu VND / km

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Bảng 6.1.18 Dự toán chi phí O&M (Đoạn tuyến Cần Thơ)**

Đơn vị: triệu VND

Cần Thơ			
HLLT	Chiều dài	27.2 km	
	BDTX	Sửa chữa định kỳ	Sửa chữa lớn
	169 mil.VND/km/year	80000mil. VND for 27.2km	12029mil. VND/km for 4-lanes

Năm	BDTX	Sửa chữa định kỳ	Sửa chữa lớn
2022			
2023			
2024			
2025			
2026			
2027			
1 2028	4,587	80,000	
2 2029	4,587	80,000	
3 2030	4,587	80,000	
4 2031	4,587	80,000	
5 2032	4,587	80,000	
6 2033	4,587	80,000	
7 2034	4,587	80,000	
8 2035	4,587	80,000	
9 2036	4,587	80,000	
10 2037	4,587	80,000	
11 2038	4,587	80,000	
12 2039	4,587	80,000	
13 2040	4,587	80,000	
14 2041	4,587	80,000	
15 2042	4,587	80,000	328,000
16 2043	4,587	80,000	
17 2044	4,587	80,000	
18 2045	4,587	80,000	
19 2046	4,587	80,000	
20 2047	4,587	80,000	
21 2048	4,587	80,000	
22 2049	4,587	80,000	
23 2050	4,587	80,000	
24 2051	4,587	80,000	
25 2052	4,587	80,000	
26 2053	4,587	80,000	
27 2054	4,587	80,000	
28 2055	4,587	80,000	
29 2056	4,587	80,000	
30 2057	4,587	80,000	328,000

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên thông tin từ Sở GTVT Cần Thơ



## 6.2. Quốc lộ 61C

### 6.2.1. Hiện trạng và Phạm vi nghiên cứu

QL61C đã được chỉ định nâng cấp/mở rộng thành 4 làn xe trước Quyết định số 287/QĐTTg ngày 28 tháng 2 năm 2022 [Phê duyệt Quy hoạch phát triển vùng Đồng bằng sông Cửu Long]. Khi Đoàn Nghiên cứu JICA xác định QL61C là dự án mục tiêu, tình hình nghiên cứu chuẩn bị dự án của cả thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang như sau:

- [Thành phố Cần Thơ] Không tiến hành nghiên cứu chuẩn bị dự án.
- [Tỉnh Hậu Giang] Có dự thảo Báo cáo NCKT theo mẫu dự án sử dụng “ngân sách nhà nước”, nhưng kế hoạch dự án đã được thay đổi thành “áp dụng chương trình DPO – chương trình chính sách phát triển thích ứng với biến đổi khí hậu” và “áp dụng Hỗ trợ Phát triển Chính thức (ODA) như là dự án vốn vay của JICA”.

Theo tình hình trên, Đoàn Nghiên cứu JICA được yêu cầu tiến hành trước nghiên cứu đầu vào để đẩy nhanh quá trình chuẩn bị dự thảo báo cáo NCKT từ tháng 10 đến tháng 11 năm 2022. Cũng tương tự HLLT, QL61C đi qua các tỉnh/thành phố khác nhau, do đó cần có sự thống nhất về các chính sách/tiêu chuẩn kỹ thuật thống nhất quan trọng trên toàn tuyến. Kết quả của nghiên cứu này được kỳ vọng là tài liệu tham khảo/cơ sở của báo cáo NCKT trước các quan điểm kỹ thuật nổi bật để JICA xem xét, rà soát.

Các hai tỉnh /thành phố đã thống nhất với JICA rằng dự thảo báo cáo NCKT dự kiến sẽ được cung cấp vào tháng 12 năm 2022 để Đoàn Nghiên cứu JICA xem xét, rà soát. Tuy nhiên, tình trạng chuẩn bị có sự khác biệt giữa hai thành phố/tỉnh. Tùy thuộc vào tình hình chuẩn bị, các hoạt động của Đoàn Nghiên cứu JICA đã được tiến hành như sau:

#### **[Đối với thành phố Cần Thơ]**

Xác nhận với Sở GTVT Cần Thơ vào tháng 1 năm 2023 về một số tình hình sau đây:

- Dự thảo NCKT vẫn đang được chuẩn bị
- Hiện tại đề xuất dự án đã được chỉnh sửa để thay đổi loại 2 nút giao thông thành các nút giao thông khác mức

Vi vậy, Đoàn Nghiên cứu đã thực hiện các hoạt động sau thay vì rà soát dự thảo báo cáo NCKT:

- Làm rõ các nội dung thay đổi trong dự thảo báo cáo NCKT đang lập
- Các nhận xét về nội dung của báo cáo NCKT trong quá trình chuẩn bị dự thảo đã được Đoàn Nghiên cứu JICA làm rõ bằng cách tham khảo nghiên cứu trước đầu vào mặc dù hợp phần dự án đã có một số thay đổi.

#### **[Đối với tỉnh Hậu Giang]**

Dự thảo Báo cáo NCKT được cung cấp vào tháng 12 năm 2022. Đoàn Nghiên cứu JICA đã tiến hành rà soát theo kế hoạch với việc tham khảo nghiên cứu trước đầu vào.

**Bảng 6.2.1 Hiện trạng công tác chuẩn bị dự án (QL61C)**

Thành phố/ Tỉnh		Thành phố Cần Thơ	Tỉnh Hậu Giang
Hạng mục	Đề xuất dự án	<b>Căn cứ của Mục 6.2.2</b> [Đã trình] Văn bản số 2678/ UBND-XDDT ngày 13/7/2022 <b>Hợp phần 1*1</b>	[Đã trình] Văn bản số 113/ TTr-UBND
	Chấp thuận	<b>Căn cứ của Mục 6.2.3.1)</b> [Sửa đổi do Sở trình UBND Cần Thơ] Tham chiếu số 3474 /TTr-SGTVT, ngày 2/12/ 2022, Dự án 1, Hợp phần 1 <b>Thay đổi thành hai nút giao khác mức: *1</b> <b>- Tại điểm đầu của QL61C giao với QL1A</b> <b>- Nút giao với đường vành đai phía Tây</b>	
Báo cáo NCTKT	Dự thảo BCNCTKT	[Đang thực hiện] TP Cần Thơ hiện đang lập dự thảo BCNCTKT	[Đã thực hiện]*2 <b>Căn cứ của Mục 6.2.3.2)</b>
	Cung cấp cho JICA	[Chưa đệ trình] Dự thảo sẽ được cung cấp vào cuối tháng 2	[Đã trình] Cung cấp ngày 28/12/2022

\*1 Các hợp phần cụ thể của dự án mục tiêu được ghi bằng chữ màu xanh

\*2 Ngoài dự thảo BCNCTKT cho ODA này, dự thảo BCNCTKT cho dự án ngân sách nhà nước đã được lập trước đây..

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hoạt động thực hiện trong nghiên cứu này được tóm tắt như sau tùy thuộc vào tình hình chuẩn bị dự án của từng tỉnh/thành phố

**Bảng 6.2.2 Nghiên cứu/ hoạt động thực hiện trong nghiên cứu này tùy thuộc vào tình hình chuẩn bị dự án của từng tỉnh/ thành phố**

Đầu mục	Nội dung tại nghiên cứu này	Đề xuất dự án hoặc Dự thảo BCNCTKT làm cơ sở	Mô tả
<b>Mục 6.2.2</b> (Thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang)	Nghiên cứu đầu vào	[Thành phố Cần Thơ] Văn bản số 2678/UBND-XDDT ngày 13/7/2022 [Tỉnh Hậu Giang] - Văn bản số 113/ TTr-UBND - Dự thảo báo cáo NCTKT cho dự án ngân sách nhà nước	KHÔNG bao gồm thay đổi loại 2 nút giao thông (tại TP. Cần Thơ).
<b>Mục 6.2.3.1) Đoạn Cần Thơ</b>	Làm rõ nội dung dự thảo báo cáo NCTKT (Thay vì rà soát Dự thảo BCNCTKT)	Tham chiếu: 3474 /TTr-SGTVT, ngày 2/12/2022, Dự án 1, Hợp phần 1	Bao gồm cả việc thay đổi loại 2 nút giao thông
<b>Mục 6.2.3.2) Đoạn Hậu Giang</b>	Rà soát Dự thảo Báo cáo NCTKT	Rà soát Dự thảo Báo cáo NCTKT được cung cấp vào tháng 12 năm 2022	Sửa đổi từ "Dự thảo BCKT cho dự án ngân sách nhà nước"

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

## 6.2.2. Nghiên cứu trước đầu vào cho Dự thảo BCNCKT của các dự án đề xuất

Đoàn Nghiên cứu JICA được yêu cầu tiến hành nghiên cứu trước đầu vào để đẩy nhanh quá trình chuẩn bị dự thảo báo cáo NCKT từ tháng 10 đến tháng 11 năm 2022. QL61C đi qua các tỉnh/thành phố khác nhau, do đó cần có sự thống nhất về các chính sách/tiêu chuẩn kỹ thuật chung quan trọng trên toàn tuyến. Kết quả của nghiên cứu này được kỳ vọng là tài liệu tham khảo/cơ sở của Báo cáo NCKT với các quan điểm kỹ thuật nổi bật để JICA rà soát, xem xét.

Trong phần này, kết quả của nghiên cứu trước đầu vào do Đoàn Nghiên cứu JICA thực hiện từ tháng 10 đến tháng 11 năm 2022 được thể hiện dưới dạng bố cục và nội dung chia sẻ cho thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang. Sau khi nghiên cứu trước đầu vào của Đoàn Nghiên cứu JICA, các điều kiện sau đã được thay đổi:

- Đề xuất dự án đã được sửa đổi để thay đổi loại 2 nút giao thông
- Thay đổi kịch bản dự báo nhu cầu giao thông; do đó, dữ liệu hiển thị trong nghiên cứu trước đầu vào này chỉ mang tính chất tham khảo.

### 1) Giới thiệu khái quát dự án

Là dự án đề xuất cho khoản vay của JICA, “Dự án mở rộng QL61C: Đoạn tuyến Thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang.

Trong báo cáo này, cần rà soát lại dự thảo nghiên cứu tiền khả thi (NCKTKT) do thành phố / tỉnh lập để đánh giá và lập các dự án. Tuy nhiên, dự thảo NCKTKT hiện đang quá trình chuẩn bị và tình hình thực hiện công tác chuẩn bị dự án được trình bày tại Bảng 6.2.3 (tại thời điểm: tháng 10/2022). Dự thảo báo cáo NCKTKT dự kiến được cung cấp vào năm 2022 sẽ được Đoàn Nghiên cứu JICA rà soát.

**Bảng 6.2.3 Tình hình công tác chuẩn bị dự án đến tháng 10 năm 2022**

Thành phố / Tỉnh		Thành phố Cần Thơ	Tỉnh Hậu Giang
Tuyến đường / Đường		QL61C	
Hạng mục			
Đề xuất dự án	Độ trình	<b>【Đã trình】</b> Văn bản số 2678/ UBND-XDDT ngày 13/2/2022 Hợp phần 1	<b>【Đã trình】</b> Văn bản số 113/ TTr-UBND
	Chấp thuận	Chưa được chấp thuận	
Báo cáo NCKTKT	Tiến hành dự thảo báo cáo NCKTKT	Chưa tiến hành	Chưa tiến hành *NCKTKT dự án sử dụng vốn trong nước đã hoàn thành. Tuy nhiên, cần cập nhật cho dự án chương trình DPO và dự án ODA được hỗ trợ bởi JICA.
	Độ trình JICA	Chưa cung cấp dự thảo báo cáo	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### 2) Vị trí dự án mục tiêu

Vị trí của dự án mục tiêu được thể hiện tại 6.2.1



Nguồn: được Đoàn Nghiên cứu dự án hiệu chỉnh dựa trên quyết định của Thủ tướng chính phủ số 1454/QĐ-TTg ngày 1/9/ 2021

**Hình 6.2.1 Vị trí của dự án mục tiêu**

### 3) Mục đích của Nghiên cứu đầu vào

Theo tình hình hiện tại của dự án, Đoàn Nghiên cứu JICA được yêu cầu thực hiện nghiên cứu đầu vào/ nghiên cứu đẩy nhanh tiến độ cho công tác chuẩn bị NCTKT và các quy trình cần thiết từ tháng 10 - tháng 12 năm 2022. Kết quả của nghiên cứu này được kỳ vọng là tài liệu tham khảo của NCTKT về mặt kỹ thuật.

### 4) Các cơ sở và nội dung nghiên cứu đầu vào

Các nội dung nghiên cứu được tổng hợp có tham khảo nghiên cứu cơ sở:

- Đối với QL61C, nghiên cứu cơ sở là “Dự thảo NCTKT sử dụng vốn trong nước của tỉnh Hậu Giang và các đề xuất dự án).

**Bảng 6.2.4 Các nội dung của nghiên cứu đầu vào tham khảo nghiên cứu cơ sở**

Tên của nghiên cứu	[Cơ sở] Dự thảo NCTKT* và đề xuất dự án	Phạm vi nghiên cứu đầu vào	
		Hậu Giang	Cần Thơ
Các Biện pháp đối phó với BDKH (Chính sách quy hoạch/ Thiết kế)	<b>Không</b>	<b>Có</b> Cần xác nhận	Nghiên cứu đầu vào sẽ được thực hiện giống như với tỉnh Hậu Giang
Các tiêu chuẩn được áp dụng	Có	-	
Quy hoạch tuyến	Có	-	
Quy hoạch cầu	Có	-	
Biện pháp mở rộng và KH thi công	<b>Không</b>	<b>Có</b> Các điểm quan trọng về kỹ thuật sẽ được nghiên cứu	
Kế hoạch và chi phí O&M	<b>Không</b>	<b>Có</b> Cần chi phí O&M cho phân tích kinh tế	
Dự toán	Có	-	

\* Dự thảo báo cáo NCTKT cho dự án ngân sách nhà nước

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

## 5) Làm rõ các điều kiện nghiên cứu đầu vào

### (a) Các biện pháp dự kiến ứng phó với BĐKH trong quy hoạch phát triển

Các văn bản pháp lý bao gồm:

[Quyết định 1454 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển đường bộ đến năm 2030] Quốc lộ 61C được coi là QL chính, quy hoạch 4 làn xe.

[Quyết định số 287 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch chung vùng Đồng bằng sông Cửu Long, a, mục 1, phần VI] QL61C được ưu tiên nâng cấp, cải tạo.

[Nghị quyết số 120 của Chính phủ về phát triển Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu, 2. điểm, c)] *“Tôn trọng quy luật tự nhiên, tránh can thiệp thô bạo vào thiên nhiên; lựa chọn các mô hình phát triển thích ứng với điều kiện tự nhiên, thân thiện với môi trường và phát triển bền vững với phương châm “sống chung với lũ, nước lợ, nước mặn”.*

[Kế hoạch số 209 / KH-UBND, ngày 17 tháng 12 năm 2021, 4. Nhiệm vụ ứng phó với biến đổi khí hậu trong ngành và lĩnh vực, d) Lĩnh vực giao thông] *“Nâng cao khả năng chống chịu của kết cấu hạ tầng giao thông; nâng cấp, cải tạo, các công trình giao thông đường bộ, đường thủy trong vùng lũ, sạt lở”.*

[Quyết định số 1725 của UBND tỉnh Hậu Giang về Quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Hậu Giang] QL61C được quy hoạch 4 làn xe.

Để thực hiện Quyết định số 1725, tỉnh đã phê duyệt và triển khai dự án theo Quyết định số 714, trong đó giai đoạn 1 gồm 2 làn xe và giai đoạn 2 4 làn xe.

[Quyết định số 3522 / QĐ-UBND ngày 24/11/2015 của UBND TP Cần Thơ] đây là tuyến Quốc lộ, quy mô hoàn chỉnh 4 làn xe với chiều rộng đắp = 23m. Do khó khăn về vốn nên giai đoạn 1 năm 2012 với chiều rộng đắp = 11,5m, chiều rộng mặt đường = 10m. Sau gần 10 năm đưa vào sử dụng, con đường bị sụt lún khoảng 50cm.

Tuy nhiên, theo các văn bản này, các biện pháp để ứng phó với biến đổi khí hậu quy định trong lĩnh vực đường bộ chưa được xác định rõ ràng. Vì vậy, trong buổi làm việc với các địa phương vào ngày 8-9 /11/2022, Đoàn Nghiên cứu JICA đã trình bày và thống nhất với họ về cách hiểu chống biến đổi khí hậu dựa trên các văn bản luật nêu trên như sau:

- QL 61C và khu vực lân cận, chủ động đón lũ vào khu vực dân sinh (dọc tuyến)

=> Không xây đê dọc toàn bộ ven bờ (không chỉ ven biển, mà cả sông), và hệ thống thoát nước trong khu vực

- Tuyến chính sẽ thích nghi với biến đổi khí hậu khi hệ thống giao thông hoạt động

=> Nâng cao độ nền đường dự kiến, có nhiệm vụ là đường thích nghi với “mọi điều kiện thời tiết”.

### (b) Vai trò của QL61C (các chính sách Kế hoạch/ Thiết kế)

Cả TP Cần Thơ/ tỉnh Hậu Giang đều xác định QL61C là: “đường thích ứng với biến đổi khí hậu”. Do đó, cao độ dự kiến thích hợp của đường sẽ được thiết lập làm điều kiện.

### (c) Phân loại đường và các tiêu chuẩn thiết kế

Đối với cấp đường quốc lộ\*:

- Cấp đường: Cấp III Đường đồng bằng (TCVN 4054-2005)
- Tốc độ thiết kế: V=80 km/h

\* Trước đây, QL61C đã được lên kế hoạch nâng cấp thành cấp đường cao tốc, nhưng Đoàn Nghiên cứu khẳng định rằng cấp đường sẽ được giữ nguyên là cấp đường "quốc lộ".

### (a) Cao độ mặt đường

Mức nước thiết kế với tần suất (HWL)= 4% đối với đường quốc lộ.

Với điều kiện này, biến đổi khí hậu sẽ được xem xét đối với các làn đường mới mở rộng và các làn đường hiện hữu.

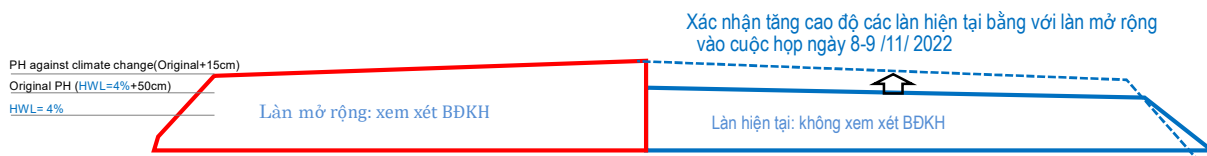
#### (i) Các làn đường mở rộng

Cao độ dự kiến của đường sẽ được thiết lập ở mức HWL=4%, kích bản RCP4.5 nước biển dâng + 25 năm (xem chương 8, 8.3.3.2) (b) Mức nước biển dâng do biến đổi khí hậu). Đây là viễn cảnh có khả năng xảy ra đã được xác nhận với TP Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang.

#### (ii) Các làn hiện tại (Điều kiện hiện tại và Kế hoạch tương lai)

Đoàn Nghiên cứu JICA đã xác nhận với thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang trong cuộc họp đầu tiên về việc KHÔNG có kế hoạch nâng cao độ dự kiến của các làn đường hiện tại trong tương lai như một biện pháp chống biến đổi khí hậu. Ngay cả trong các đề xuất dự án đã đệ trình, công tác nâng cao độ cũng không được đưa vào. Tuy nhiên, đối với đường có 2 làn xe hiện có và 2 làn xe mới mở rộng, sẽ KHÔNG xảy ra chênh lệch cao độ mặt đường trên mặt cắt ngang để lái xe êm thuận đảm bảo vận hành an toàn và chức năng chống biến đổi khí hậu (xem Hình 6.2.2).

Trong cuộc họp lần thứ 2 với các địa phương vào ngày 8-9 tháng 11 năm 2022, Đoàn Nghiên cứu JICA đã xác nhận rằng sẽ tăng cao độ của các làn đường hiện tại và đưa chi phí xây dựng vào đề xuất dự án.

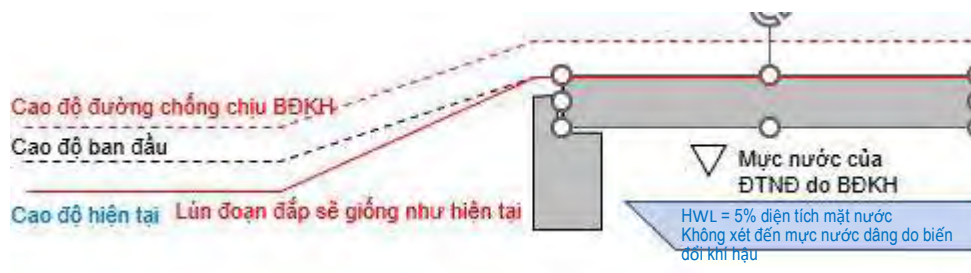


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 6.2.2 Hình ảnh MCN với cao độ nền đường trên QL61C**

Theo điều kiện hiện tại về cao độ mặt đường hiện tại, cao độ hiện tại đã bị lún do đất yếu từ cao độ dự kiến trên nền đất (Xem Hình 6.2.3 Mặt bên của cao độ mặt đường (phần cầu và nền đất) được thể hiện).

Vì vậy, căn cứ vào điều kiện hiện tại sẽ nghiên cứu giải pháp phù hợp, đặc biệt là nâng cao độ nền của đoạn cầu và đoạn đất. (So sánh các phương án được giải thích trong mục (1) Nghiên cứu về các biện pháp chống biến đổi khí hậu trên các làn đường hiện có



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 6.2.3 Hình chiếu bên của điều kiện làn hiện tại trên QL61C**

## Tĩnh không

### (i) Tĩnh không thông thuyền (đường thủy nội địa dưới các cầu)

Tĩnh không thông thuyền yêu cầu của kênh được xem xét đối với cầu, phù hợp với tiêu chuẩn TCVN 5664:2009. Hầu hết các cầu trên NH61C đều qua kênh cấp III - VI. Hmax được giả định là 5% cho tất cả các cầu.

**Bảng 6.2.5** Tĩnh không thông thuyền của Đường thủy nội địa

Cấp	Kích thước (cho kênh)		Tĩnh không thông thuyền (cho kênh)	
	Chiều sâu (m)	Chiều rộng (m)	Width (m)	Chiều sâu (m)
III	>3.0	>35	>30	7.0
IV	>2.8	>25	>25	6.0
V	>2.2	>15	>15	4.0
VI	>1.3	>10	>10	3.0

Nguồn: TCVN 5664:2009

### (ii) Tĩnh không của đường bộ

Khoảng tĩnh không trên đường ngang được xem xét cho tất cả các cầu phù hợp với các tiêu chuẩn liên quan. Bảng 6.2.6 thể hiện các cấp đường và tĩnh không.

**Bảng 6.2.6** Tĩnh không của đường bộ

Loại	Cấp đường		Tĩnh không ngang (m)	Tĩnh không dọc (m)
Đường cao tốc	120; 100; 80; 60 (km/h)	-	15.0; 15.0; 13.5; 13.5	5.0
Đường quốc lộ	-	I, II, III, IV	18.25; 13.5; 8.5; 5.5	4.75; 4.75; 4.75; 4.5
Đường tỉnh	-	III, IV, V	8.5; 5.5; 4.75	4.75; 4.5; 4.5
Đường huyện	-	VI	A	4.5
Đường xã	-	-	A (B)	4.5 (3.5)
Đường làng	-	-	B C	3.5 (3.0)
Đường dân sinh	-	-	D	-

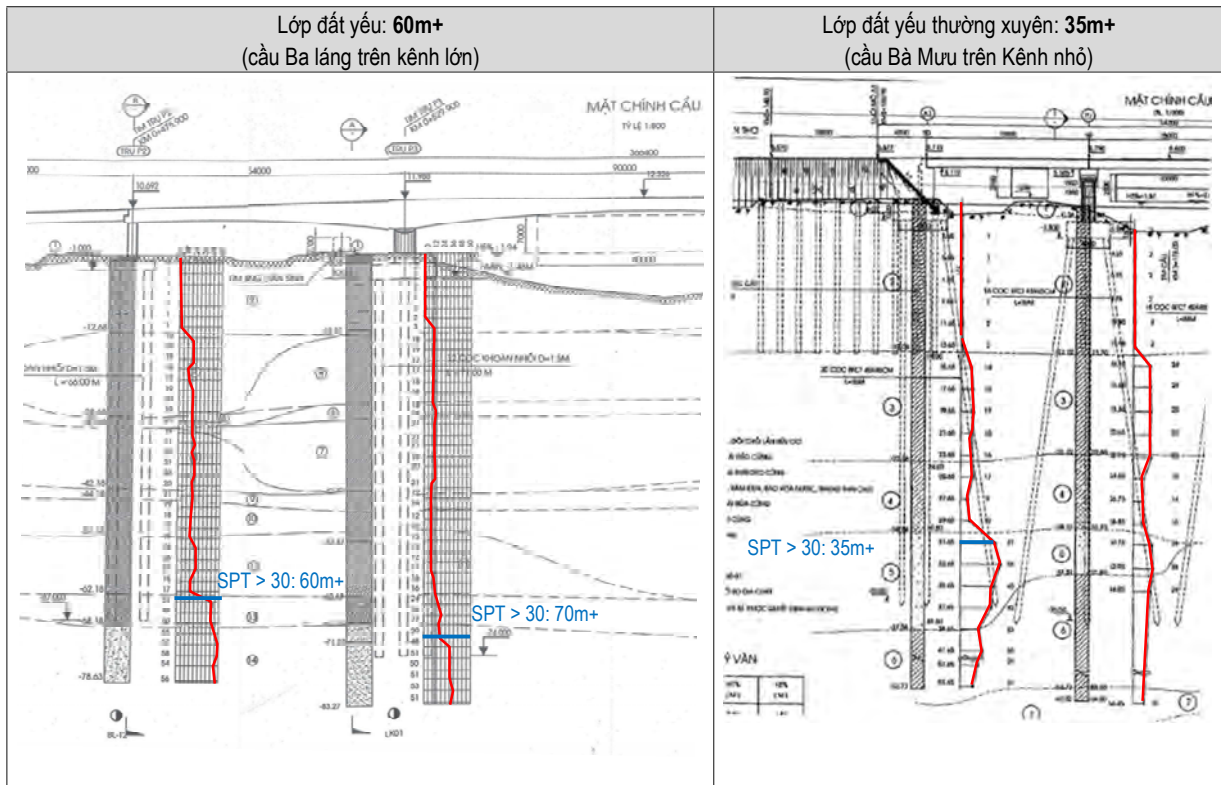
Nguồn: TCVN 5729:2012, TCVN 4054:2005, and TCVN 10380:2014

### (b) Điều kiện địa chất

Dựa trên các bản vẽ hoàn công của QL61C, điều kiện địa chất được kiểm tra trên cơ sở nghiên cứu. Các điều kiện quan sát được như sau:

- Quan sát thấy lớp đất yếu (60m+) trên kênh lớn (Cầu Ba Láng)
- Độ sâu tầng đất yếu thường quan sát nhất là khoảng (35m+) trên các kênh vừa và nhỏ (theo bản vẽ hoàn công và độ sâu cọc móng nếu không có dữ liệu địa chất)

Các cầu trên QL61C chủ yếu là cầu vừa và nhỏ. Hình 6.2.4 cho thấy ví dụ về kết quả khảo sát địa chất (SPT: Thí nghiệm xuyên tiêu chuẩn).



Nguồn: các bản vẽ hoàn công trên đoạn Cần Thơ

**Hình 6.2.4 Điều kiện địa chất được xác định trong các bản vẽ hoàn công**

**(c) Giai đoạn vận hành**

Giai đoạn vận hành được thiết lập “30 năm” như quy định trong các đề xuất dự án của cả hai tỉnh/ thành phố.

**6) Nghiên cứu trước đầu vào**

**(a) Nghiên cứu các giải pháp ứng phó BĐKH trên các làn hiện tại**

Dựa trên các điều kiện, các giải pháp thích hợp được áp dụng cho các làn hiện tại, được nghiên cứu với bảng so sánh (Xem Bảng 6.2.7).

Trong bảng, hình chiếu bên của nền đất và cầu được minh họa trong trường hợp mực nước dâng do biến đổi khí hậu. Mực nước dâng sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động của đường thủy nội địa (ĐTND), do tính không dưới cầu sẽ **KHÔNG** được đảm bảo.

Điểm/ khác biệt của các phương án là làm sao giải quyết được các đoạn cầu.

**[Phương án 1]** Phương án này sẽ nâng nền đường và cầu trên toàn tuyến, do đó hoạt động của ĐTND sẽ không bị ảnh hưởng bởi mực nước dâng. Tuy nhiên, rất khó nâng cao độ cầu do biện pháp/quy trình thi công phức tạp. Ban đầu cần kích các dầm cùng một lúc, sau đó cần đổ bê tông bổ sung mố, trụ. An toàn của công trình xây dựng này và độ chắc chắn của dầm sẽ không được đảm bảo do khó khăn về mặt kỹ thuật. Ngoài ra, trong trường hợp hệ chống đỡ hiện tại không đủ cho kết cấu mới, thì sẽ cần có hệ chống đỡ bổ sung (ví dụ: móng cọc bổ sung). Những điểm này gây/ảnh hưởng đến chi phí và thời gian thi công nhiều hơn so với phương án 2.

Trong số tất cả các cầu trên tuyến đường, cây cầu lớn nhất là “Cầu Ba Láng” ở thành phố



Cần Thơ. Đối với cầu Ba Láng, điều kiện mặt bằng phức tạp và khó khăn hơn do kết cấu ngầm cứng giữa trụ và kết cấu phần trên bên cạnh các điều kiện chung phía trên.

**[Phương án 2]** Phương án này sẽ chỉ nâng cao đoạn đắp nên việc vận hành ĐTNĐ sẽ dễ bị ảnh hưởng bởi mực nước dâng hơn so với phương án 1. Tuy nhiên, chức năng của “đường thích ứng với mọi thời tiết” cũng giống như phương án 1, và chỉ yêu cầu các công tác đường đơn giản (công tác đất và công tác mặt đường). Xét về chi phí và thời gian thi công, phương án 2 hợp lý hơn phương án 1. Mặc dù phương án này hợp lý nhưng việc bổ sung chi phí xây dựng đoạn nền đắp (nâng chiều cao mặt đường lên khoảng 45 cm) là cần thiết.

45cm bao gồm:

a) 15cm cho biến đổi khí hậu (sau 25 năm theo thông lệ dự án khác của ĐBSCL, và

b) 30cm cho công tác sửa chữa lún cao độ mặt đường\*.

\* Dựa trên giả định 90% đã cố kết xong, thì 10%: còn lại 30cm sau 15 năm vận hành (tham khảo 22TCN 262-2000)

Đơn giá ước tính là “6.160 triệu đồng/km”.

Vì vậy, Đoàn Nghiên cứu JICA đã đề xuất “Phương án 2” và các địa phương đã đồng ý đưa chi phí nâng cao độ đường (khoảng 45cm) vào đề xuất dự án.

Mối quan tâm khác của việc nâng cao độ là sự mở rộng của mép mái dốc nền đắp. Các địa phương đảm bảo đã GPMB cách mép taluy 3m.

**Bảng 6.2.7 Các phương án nâng cao độ đường**

Phương án	Mô tả
<p>Phương án 1: Nâng toàn bộ tuyến: Nền đắp và cầu</p>	<p><b>[Lợi thế]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Đường thích ứng với mọi thời tiết</li> <li>- ĐTNĐ cũng được sử dụng lâu dài hơn so với Phương án 2.</li> </ul> <p><b>[Bất lợi]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chi phí thi công lớn và thời gian thi công dài</li> <li>- Quy trình phức tạp (phá dỡ bản mặt cầu, kích dầm, vv...)</li> <li>- (Có thể) cần thêm hệ chống (ví dụ như móng cọc bổ sung vv...)</li> </ul>
<p>Phương án 2: Chỉ nâng đoạn đắp (<b>Khuyến nghị</b>)</p>	<p><b>[Lợi thế]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Đường chống chịu mọi thời tiết</li> <li>- Các nội dung công việc đơn giản (mặt đường, hoặc các công tác đất)</li> <li>=&gt; Hợp lý, hiệu quả chi phí tốt nhất</li> </ul> <p><b>[Bất lợi]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chỉ hạn chế ĐTNĐ khi lũ lụt/ BĐKH, vì tính không thông thuyền không được đảm bảo</li> </ul>

\* Đơn giá nâng cao độ nền trên đoạn đắp hiện hữu ước tính là “6.160 triệu đồng/km”

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

## (b) Số làn xe

QL61C được đánh giá là một trong những tuyến đường lớn tiêu chuẩn cao ở ĐBSCL và là con đường duy nhất nối thành phố Cần Thơ và thành phố Vị Thanh của Hậu Giang. Dự án sẽ mở rộng 2 làn xe hiện tại thành 4 làn xe.

Như đã trình bày trong Chương 5 của báo cáo này, Nghiên cứu đã tiến hành dự báo nhu cầu giao thông trên QL61C. Từ quan điểm về nhu cầu giao thông, đường 4 làn xe được cho là cần thiết vào năm 2030 và sẽ dự kiến năng lực sẽ tới hạn khoảng năm 2050 do tỷ lệ V/C cao.

**( ) Biện pháp mở rộng/ Loại kết cấu (Đoạn cầu)**

**(i) Các điểm nghiên cứu được lựa chọn**

**a) Các điểm nghiên cứu**

Để mở rộng các cầu, chủ yếu có 3 nội dung cần xem xét nghiên cứu trong nghiên cứu đầu vào:

- 1) Biện pháp mở rộng
- 2) Kết cấu mở rộng
- 3) Biện pháp thi công để giảm thiểu tác động tiêu cực đến các kết cấu hiện có

**b) Loại cầu**

Có 41 cầu trên QL61C hiện tại trong đó 40 cầu được phân loại là cầu vừa và nhỏ và các cầu này là cầu dầm chữ I BTĐƯ'L và cầu dầm bản BTĐƯ'L. Còn lại 1 cầu là dầm hộp ĐƯ'L tại đoạn Cần Thơ.

**Bảng 6.2.8 Danh mục cầu hiện có trên QL61C**

Đoạn	STT	Tên cầu	Vị trí	Bố trí nhịp (m)	Loại cầu	Lưu ý
Cần Thơ	1	Ba Láng	Km0+574,9	39,1+40+54+90+54+40+39,1	Dầm hộp DUL và Super T	Mở rộng
	2	Bà Hiệp	Km1+945	3x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	3	Bà Đạt	Km2+760	3x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	4	Bà Mưu	Km3+178	3x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	5	Rạch Sung	Km3+897,5	3x33	DẦM CHỮ I DU'L	Mở rộng
	6	Tắc Bào	Km7+7,5	3x24,54	DẦM CHỮ I DU'L	Mở rộng
	7	So Đũa	Km7+954	3x24,54	DẦM CHỮ I DU'L	Mở rộng
Hậu Giang	1	Trầu Hôi	Km10+344	3x33+15+33	DẦM CHỮ I DU'L & Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	2	Xáng Mới	Km13+633	3x33	DẦM CHỮ I DU'L	Mở rộng
	3	Tân Hiệp	Km14+744	3x33+20+3x33	DẦM CHỮ I DU'L & Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	4	Cầu 2000	Km16+736	3x24,54	DẦM CHỮ I DU'L	Mở rộng
	5	Cầu 3500	Km18+097	3x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	6	Cầu 4000	Km18+639	3x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	7	Cầu 5000	Km19+648	3x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	8	Cầu 6000	Km20+621	1x20	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	9	Cầu 7000	Km21+809	3x20	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	10	Cầu 8000	Km22+351	3x33	DẦM CHỮ I DU'L	Mở rộng
	11	Cầu 9500	Km24+166	3x20	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	12	Cầu 10500	Km25+187	1x20	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	13	Cầu 11500	Km26+200	3x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	14	Cầu 13000	Km27+763	15+2x33+15	DẦM CHỮ I DU'L & Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	15	Cầu 1400	Km28+851	3x20	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	16	Chệt Súng	Km31+161	3x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	17	Hội Đông	Km32+209	3x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	18	Góc Mít	Km33+507	3x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	19	Ba Liên	Km34+060	3x20	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	20	Bốn Thước	Km35+072	3x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	21	Cầu Lộ Đá	Km36+980	15+20+15	Dầm bản BTDUL	Đã được mở rộng
	22	Ba Kéo	Km38+200	3x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	23	Vị Bình	Km38+757	20+33+20	DẦM CHỮ I DU'L & Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	24	Cái Nhúc	Km39+717	3x20	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	25	Năm Lai	Km40+344	1x20	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	26	Tám Lễ	Km40+945	3x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	27	Chính Tuyên	Km41+493	1x20	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	28	Đập Đá	Km42+164	1x20	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	29	Miếu Hội	Km42+757	3x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	30	Cầu Lắm	Km43+791	15+24,54+15	DẦM CHỮ I DU'L & Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	31	Cái Sinh	Km44+538	3x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	32	Xà Toán	Km45+450	1x20	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	33	Trâm Bầu	Km45+726	1x15	Dầm bản BTDUL	Mở rộng
	34	Kênh Mới	Km46+739	3x24,54	DẦM CHỮ I DU'L	Mở rộng

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Trong nghiên cứu sau đây, “cầu dầm chữ I DU'L và dầm bản BTDU'L” được xem xét là cầu điển hình trên QL61C và được chọn làm đối tượng nghiên cứu chính. Dầm hộp DU'L được coi là cầu đặc biệt so với các loại khác, do đó, cần xem xét cụ thể cho việc mở rộng dầm hộp DU'L riêng với cầu điển hình.

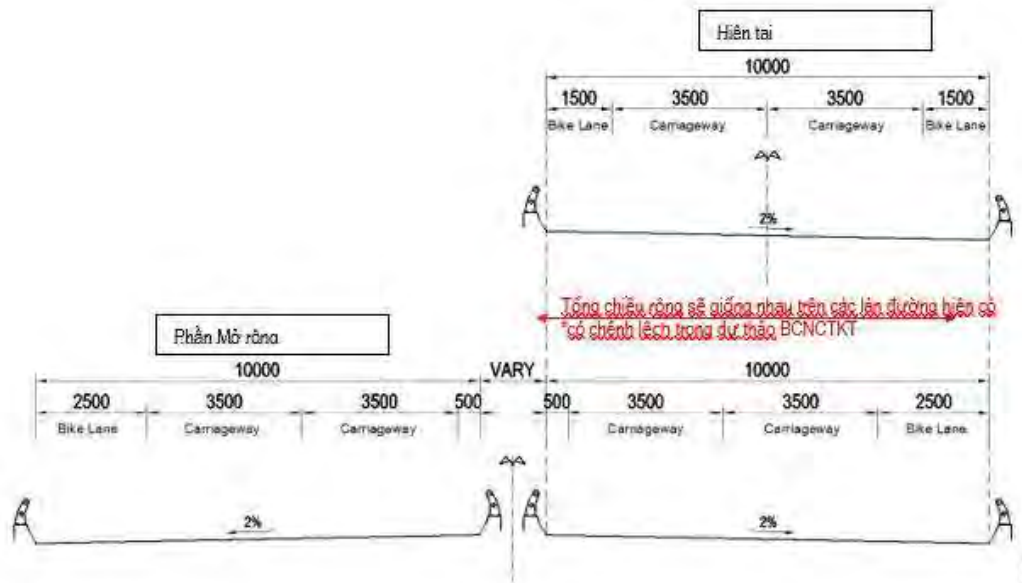
## (ii) Nghiên cứu phân kết cấu tương ứng

### a) Kết cấu phân trên

#### [Các yếu tố MCN liên quan đến kết cấu phân trên]

Chiều rộng đường hiện tại và đường mở rộng được nêu như sau.

Trong cuộc họp với thành phố Cần Thơ đã xác nhận rằng tổng chiều rộng của tuyến đường hiện tại sẽ không thay đổi và được bố trí 2 làn xe hướng đi Hậu Giang với cùng chiều rộng sau khi mở rộng. Do đó, cầu hiện tại có thể được vận hành mà không cần mở rộng thêm, trong trường hợp một cây cầu riêng biệt được xây dựng mới cho phần mở rộng.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu hiệu chỉnh trên dự thảo báo cáo NCTKT QL 61C nâng cấp và mở rộng tỉnh Hậu Giang

**Hình 6.2.5 Chiều rộng kết cấu phần trên (Làn đường hiện tại)**

#### [Nghiên cứu phương án cho kết cấu phần trên]

2 phương án sau được so sánh cho dầm I BTĐƯL và dầm bản ĐƯL là biện pháp mở rộng cầu cho cầu điển hình.

- Phương án-1: Kết cấu phần trên kết hợp
- Phương án 2: Kết cấu phần trên tách rời

Phương án 1 yêu cầu hạn chế giao thông trong quá trình thi công do độ rung gây ra bởi giao thông trong quá trình thi công bản nổi. Độ rung gây ra do giao thông hiện tại sẽ ảnh hưởng tiêu cực đến chất lượng của bê tông tại vị trí nổi. Mặt khác, Phương án 2 không yêu cầu hạn chế giao thông trong quá trình xây dựng, do các kết cấu hiện có và kết cấu mới được tách rời hoàn toàn. Do đó, Phương án 2 được khuyến nghị.

Tuy nhiên, tổng chiều rộng kết cấu của Phương án 2 rộng hơn 1,0 m so với Phương án 1, vì vậy mối quan tâm chính là chiều rộng GPMB (chiều rộng của chỉ giới mặt bằng). Theo cả thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang, sẽ không có vấn đề gì về việc GPMB vì khu vực cách mép mái dốc 3m đã được thu hồi khi thi công giai đoạn đầu. Hơn nữa, Sở GTVT Cần Thơ đã đề cập đến chính sách ưu tiên tính cần thiết về mặt kỹ thuật để GPMB, tức là Cần Thơ sẽ thu hồi thêm đất nếu yêu cầu về mặt kỹ thuật.

Do cầu trên QL61C bị giới hạn chiều cao dầm bởi tĩnh không của kênh hoặc đường dọc kênh dưới dầm nên chiều cao dầm của cầu mới phải bằng hoặc nhỏ hơn chiều cao của cầu hiện có. Đối với dầm bản ĐƯL, cần có cốt thép ngang ĐƯL để đảm bảo chiều cao dầm giống với cầu hiện tại, nhưng rất khó liên kết các cốt thép ĐƯL giữa cầu hiện có và cầu mới. Vì vậy, phương pháp mở rộng kết hợp không được khuyến nghị cho dầm bản ĐƯL.

Mặc dù chiều rộng tăng 1,0 m làm tăng nhẹ chi phí xây dựng cầu, nhưng điều này có thể chấp nhận được khi xét đến các ưu điểm, chẳng hạn như không cần thiết hạn chế giao thông và khả năng thi công tốt do kết cấu tách rời.

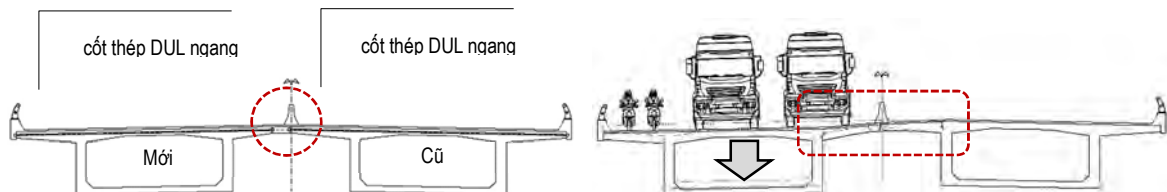
**Bảng 6.2.9 So sánh biện pháp mở rộng kết cấu phần trên**

Hạng mục	PA1: Kết cấu phần trên kết hợp	PA2: Kết cấu phần trên tách rời
Mặt cắt ngang	<p>Tổng chiều rộng <b>21.5m</b> New (w=10.5m) Existing (w=11.0m)</p> <p>Không thể kết nối thép BT cốt thép giữa các cầu</p>	<p>Tổng chiều rộng <b>22.5m</b> New (w=11.0m) Existing (w=11.0m)</p> <p>Giữ khoảng cách 500mm giữa các kết cấu pphanaf trên mới và cũ</p>
	<p>Tổng chiều rộng <b>21.5m</b> Mới (w=10.5m) Hiện tại (w=11.0m)</p> <p>Kết nối với bản mặt cầu và dầm ngang của kết cấu phần trên</p>	<p>Tổng chiều rộng <b>22.5m</b> Mới (w=11.0m) Hiện tại (w=11.0m)</p> <p>Giữ khoảng cách 500mm giữa kết cấu phần trên mới và kết cấu hiện tại</p>
Chiều rộng kết cấu	Mới 10.5m / Tổng cộng 21.5m	Mới 11.0m / Tổng cộng 22.5m
Chi phí (chỉ KC phần trên)	<b>1.00</b> (được giả định từ chiều rộng kế cấu mới)	<b>1.05</b> (được giả định từ chiều rộng kết cấu mới)
Hạn chế giao thông giai đoạn thi công	<b>Cần hạn chế giao thông</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Thi công phần nối</li> <li>- Phá dỡ lan can hiện có</li> <li>- Thi công dải phân cách</li> </ul>	<b>Không cần hạn chế giao thông</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kết cấu phần trên mới là kết cấu độc lập với kết cấu hiện tại</li> </ul>
Khả năng thi công	<b>Khó khăn</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dầm bản: rất khó kết nối cốt thép DƯ'L ngang giữa cầu mới và hiện có.</li> <li>- Dầm I DƯ'L: bê tông cho mới nối phải là bê tông phun... đảm bảo chất lượng ngay cả khi chịu rung động.</li> </ul>	<b>Không có vấn đề gì</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chỉ cần xác nhận và quan tâm đến mặt bằng thi công và lao lắp</li> </ul>
GPMB	<b>Không có vấn đề gì</b> Tổng chiều rộng kết cấu phần trên có thể nằm trong chiều rộng GPMB	
Kết luận	Không khuyến nghị	<b>Khuyến nghị</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Đối với dầm hộp DƯ'L là cầu đặc biệt, khuyến nghị sử dụng biện pháp mở rộng riêng vì phương pháp mở rộng kết hợp không phù hợp vì những lý do sau:

- Việc kết nối cốt thép DƯ'L ngang giữa cầu hiện có và cầu mới là rất khó khăn.
- Khả năng cao xuất hiện vết nứt trên bản do chênh lệch độ võng giữa dầm hộp hiện tại và dầm hộp mới đang sử dụng
- Cần hạn chế giao thông trong quá trình xây dựng



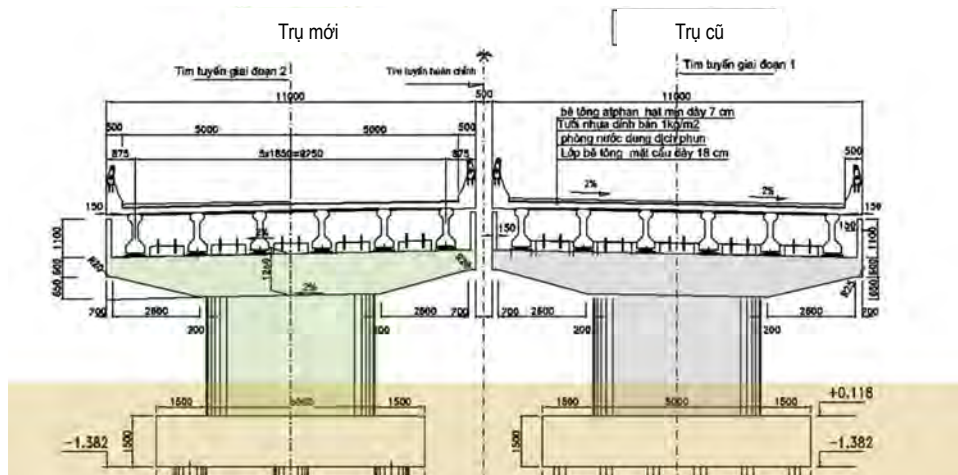
Nguồn: Đoàn Khó kết nối cốt thép DƯ'L ngang

**Hình 6.2.6 Các vấn đề do dầm hộp DƯ'L kết hợp giữa cũ và mới**

## b) Kết cấu phần dưới

Trong điều kiện giả định "phương pháp mở rộng tách rời" của cấu trúc phần.

Không cần xem xét đặc biệt đối với “**mố**” mới ở phía mở rộng, vì có thể đảm bảo đủ khoảng cách giữa công trình hiện có và công trình mới. Về cơ bản, không có lý do gì để liên kết giữa trụ cũ và mới, vì chân trụ rộng hơn chiều rộng trụ



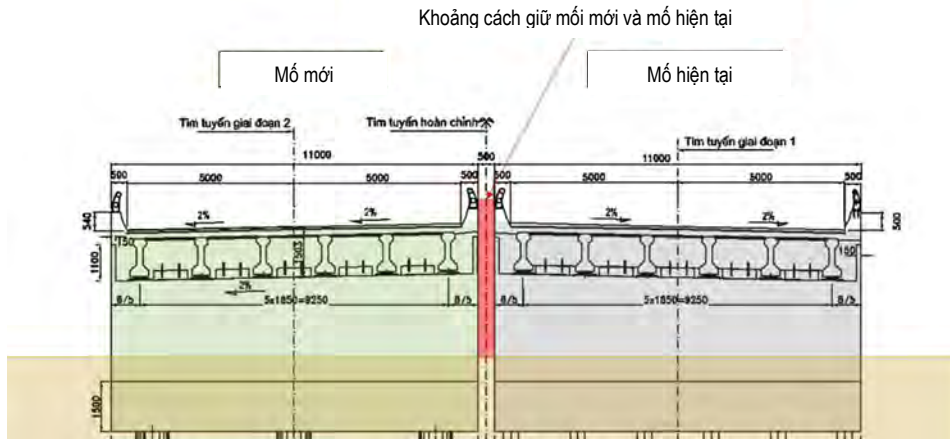
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu hiệu chỉnh trên dự thảo báo cáo tiền khả thi QL61C nâng cấp và mở rộng tỉnh Hậu Giang

**Hình 6.2.7** Bố trí trụ mới và trụ hiện có

Đối với việc thi công “**mố**”, các mố hiện tại và mố mới không nên kết hợp bằng cách nối cốt thép hoặc cốt thép DUL bởi vì ảnh hưởng về mặt kết cấu của mố kết hợp giữa mố mới và mố cũ rất phức tạp, đặc biệt là loại móng cọc của mố hiện có là cọc ly tâm. (cọc đúc sẵn), và có thể có tác động tiêu cực đến từng mố.

Đối với công tác thi công “**mố**”, Nếu có khe hở/khoảng cách, công tác đổ bê tông mới cần ván khuôn và giàn giáo giữa kết cấu hiện có và kết cấu mới. Vì các mố yêu cầu chiều rộng bằng với chiều rộng kết cấu phần trên tính từ đỉnh của bộ mố (xem Hình 6.2.8), khó có thể giữ khoảng cách thi công giữa các kết cấu mới và kết cấu hiện có giống như trường hợp trụ (xem Hình 6.2.7). Về các điều kiện, ý tưởng sử dụng mố hiện có làm ván khuôn cho công tác bê tông mới có vẻ hợp lý (khả năng thi công tuyệt vời). Do đó, một so sánh đã được thực hiện giữa các phương án sau (xem Bảng 6.2.10):

- Phương án 1: Các mố hiện tại và mố mới “tiếp xúc” (điểm tích cực: khả năng thi công)
- Phương án 2: Mố hiện tại và mố mới được “tách rời” (điểm tích cực: giảm thiểu chiều rộng kết cấu).



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu hiệu chỉnh trên báo cáo NCTKT của QL61C nâng cấp và mở rộng tỉnh Hậu Giang

**Hình 6.2.8** Bố trí các mố mới và cũ

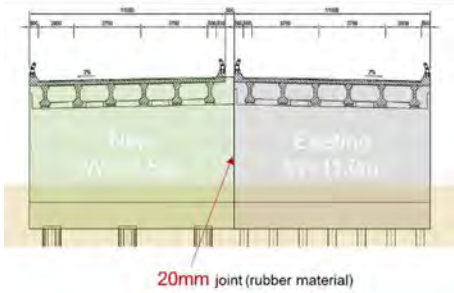
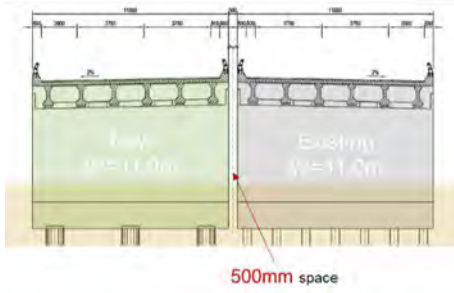
Như giải thích bổ sung cho phương án 1 “tiếp xúc” nhưng tách rời về mặt kết cấu”. Phương án 1 ở trên là phương án thi công mố hiện tại và mố mới tiếp xúc với nhau thông qua mối nối 20 mm, thay vì kết hợp các mố này.

Phương án-2 giữ khoảng cách 500mm giữa các mố. Khối lượng bê tông này có vẻ ít hơn một chút so với Phương án-1. Tuy nhiên, như đã giải thích trước đó, trường hợp này cần ván khuôn và giàn giáo để đổ bê tông giữa các mố.

Theo kết quả so sánh, khuyến nghị áp dụng “Phương án-1: Tiếp xúc với mố hiện có” có khả năng thi công tuyệt vời.

Mặc dù sự cần thiết của việc “hạn chế giao thông” đã được đánh giá trong nghiên cứu về phương pháp mở rộng kết cấu phần trên, trong trường hợp mố, độ rung gây ra do giao thông hiện tại gần như được bỏ qua do các gối trên mố và vật liệu cao su giữa các mố. Vì vậy, hạn chế giao thông không phải là yếu tố so sánh đối với kết cấu mố cầu.

**Bảng 6.2.10** So sánh loại mố

	<b>Pa-1:</b> Tiếp xúc với mố hiện tại bằng mối nối 20mm	<b>Pa-2:</b> Tách rời từ mố hiện tại với khoảng cách 500mm
MCN		
Chiều rộng	Mố mới 11.5m / Tổng 22.5m	Mố mới 11.0m / Tổng 22.5m
Khả năng thi công	<b>Rất tốt</b> - Không cần ván khuôn bên do mố hiện tại đóng vai trò là ván khuôn	<b>Trung bình</b> - Cần ván khuôn bên và cố định khoảng cách giữa các mố
Giữ đất	<b>Không cần</b> tường chắn đất phía trước	<b>Cần</b> tường chắn đất phía trước giữa 500 mm
Kết luận	<b>Khuyến nghị</b>	Không khuyến nghị

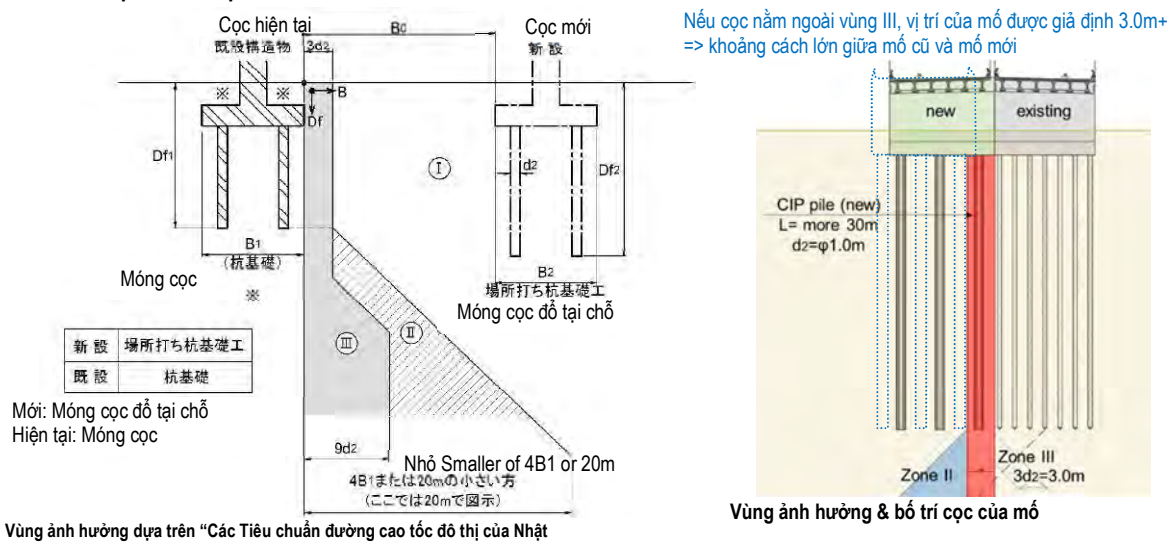
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### c) Móng

Dựa trên dữ liệu liên quan đến cầu hiện tại và các điều kiện địa kỹ thuật, cầu hiện tại có móng cọc với độ sâu 35-40 m đối với loại cầu điển hình. Đối với việc xây dựng mở rộng, các cây cầu mới dự kiến sẽ có điều kiện địa kỹ thuật tương tự, vì vậy độ sâu cọc dự kiến được giả định như các cây cầu hiện có.

Vì vị trí của các cây cầu hiện có và cầu mới đòi hỏi các cọc mới phải được đặt gần các cọc hiện có, đặc biệt là ở các vị trí mố, việc xây dựng các cọc mới có thể có tác động tiêu cực đến kết cấu hiện có. Việc xây dựng cọc mới ở gần có thể gây xáo trộn mặt đất xung quanh cọc và sự xáo trộn này có thể ảnh hưởng đến các cọc hiện có, làm thay đổi điều kiện đất xung quanh các cọc và dẫn đến giảm khả năng chịu lực và công năng của các cọc hiện có.

Do không có quy định nào ở Việt Nam liên quan đến thi công công trình lân cận, nên ảnh hưởng đến kết cấu hiện có sẽ được giảm thiểu, tham khảo các tiêu chuẩn Đường cao tốc đô thị của Nhật Bản.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

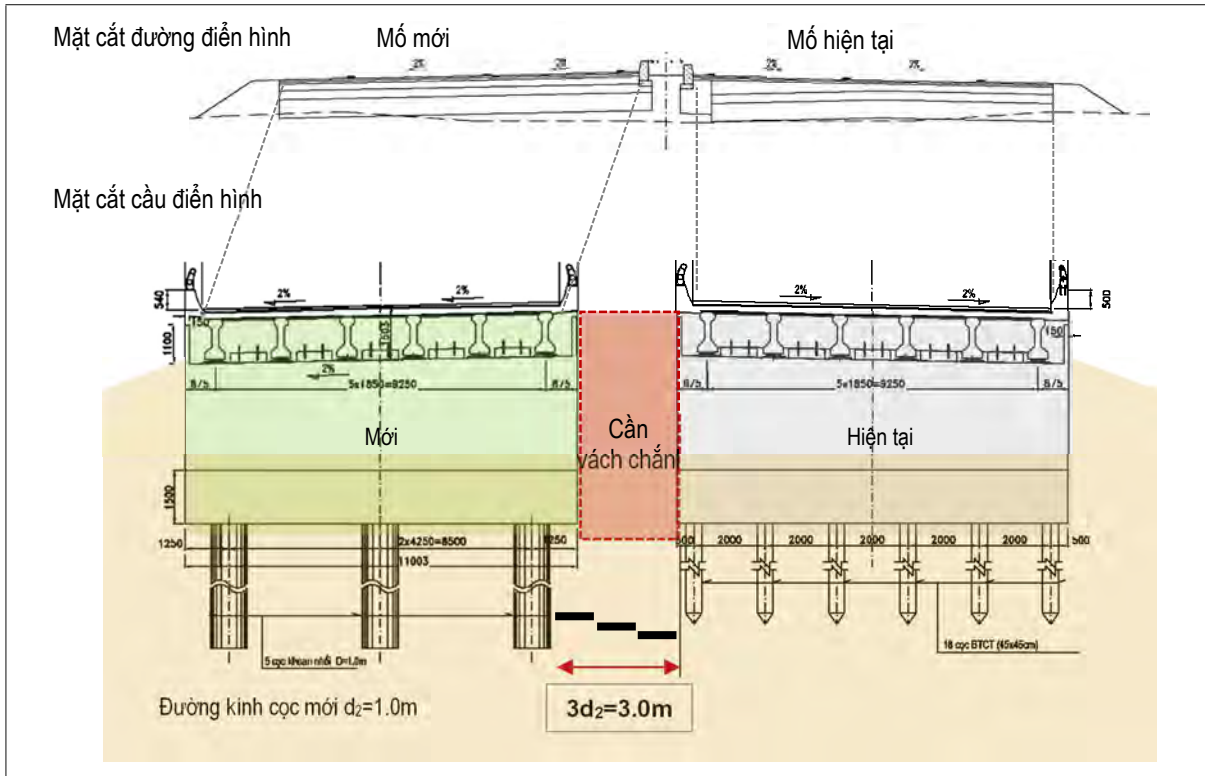
**Hình 6.2.9** Vùng ảnh hưởng của thi công cọc liền kề

Để định vị các cọc mới ngoài vùng III, cần đảm bảo khoảng cách giữa mố hiện hữu và mố mới khoảng 3,0 m (xem Hình 6.2.9). Điều này đòi hỏi phải có tường chắn đất lớn giữa các mố. Ngoài ra, do tuyến đường mới nên có hình chữ S do chỉ mở rộng ở phần cầu nên sẽ làm giảm đáng kể an toàn giao thông và sự thoải mái khi lái xe khi tốc độ thiết kế 80 km/h cho đường quốc lộ (xem Hình 6.2.10).

Vì vậy, đối với các cầu điển hình (DÀM CHỮ I DU'L và dầm bản DUL), chủ trương không mở rộng khoảng cách giữa cầu hiện hữu và cầu mới để đảm bảo khoảng cách cọc 3d2.

Vì lý do này, sự so sánh về khoảng cách kết cấu mố cầu trong Hình 6.2.10 dựa trên giả định rằng các cọc mới sẽ nằm trong Vùng III cho cả hai phương án.





Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 6.2.10** Bố trí mố với cọc mới nằm ngoài Vùng III

Theo tiêu chuẩn này, nếu cọc mới nằm trong vùng III (từ cọc cũ đến đến cọc mới phải gấp 3 lần đường kính cọc mới) thì cần thực hiện các biện pháp sau:

- (1) Lắp đặt bảo vệ vật lý giữa các cọc mới và hiện có
- (2) Theo dõi các kết cấu hiện có trong quá trình thi công cọc mới

Bảo vệ vật lý giữa các cọc hiện có và cọc mới được thực hiện bằng cách;

- (1a) Đóng cọc ván thép giữa các cọc ít nhất bằng chiều dài của cọc
- (1b) Bảo vệ vật lý thành hố khoan của các cọc mới bằng ống thép, v.v... trong quá trình thi công

Đối với các cầu điển hình trên QL61C, chiều dài cọc hiện tại hầu hết là 35-40m. Vì rất khó để ép cọc ván thép ở độ sâu 35-40m, nên việc bảo vệ các cọc mới bằng cách sử dụng ống vách thép cho lỗ khoan của các cọc mới là hợp lý.

Dựa trên những nội dung trên, nghiên cứu so sánh cho 2 phương án bảo vệ vách hố khoan của các cọc mới.

Theo kết quả so sánh (Bảng 6.2.11), khuyến nghị “Phương án-1: Cọc đổ tại chỗ (Phương pháp ống vách toàn bộ)” đã có nhiều kinh nghiệm thực hiện tại Việt Nam và hiệu quả kinh tế tốt.

**Bảng 6.2.11 So sánh loại cọc với biện pháp thi công**

	<b>Phương án 1: Cọc BTCT đổ tại chỗ (sử dụng ống vách toàn bộ)</b>	<b>Phương án 2: Cọc thép (biện pháp cọc vít xoắn)</b>
Tổng hợp	Cọc đổ tại chỗ được thi công bằng phương pháp ống vách toàn bộ có thể bảo vệ thành hố khoan, do đó giảm thiểu tác động đến các công trình lân cận. Phương pháp đặt ống vách tạm để lại cũng được chấp nhận.	Mặc dù phương pháp búa rung và búa không thể áp dụng cho công trình lân cận, nhưng phương pháp cọc vít xoắn có thể được sử dụng để đóng cọc ống thép với việc giảm thiểu tác động đến các công trình lân cận
Hình ảnh		
Kinh nghiệm ở Việt Nam	Việt Nam có nhiều kinh nghiệm về cọc đổ tại chỗ	Chưa có kinh nghiệm ở Việt Nam
Chi phí	Biện pháp tiết kiệm nhất ở VN	Không tiết kiệm và hợp lý vì ở VN không yêu cầu sức chịu tải ngang của cọc do cường độ động đất nhỏ
Kết luận	Khuyến nghị	<b>Không khuyến nghị</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Theo tiêu chuẩn Nhật Bản, độ sâu áp dụng tiêu chuẩn cho cọc đổ tại chỗ được thi công bằng phương pháp ống vách toàn bộ là: có thể áp dụng tốt đến 40 m, 40 ~ 60 m vẫn có thể áp dụng và không áp dụng trên 60 m.

Phương pháp sử dụng ống vách toàn bộ là một quá trình trong đó các ống thép được ép xoay vào vị trí, lồng thép được lắp đặt và kéo ra trong khi đổ bê tông. Vì cần có lực (mô-men xoắn) lớn hơn để kéo ống thép ra khi cọc ở độ sâu lớn, phương pháp ống vách hoàn toàn không được áp dụng ở độ sâu từ 60 m trở lên.

Do khu vực Đồng bằng sông Cửu Long có nền đất yếu và lớp trung gian bao gồm đất sét và bùn nên ma sát giữa đất và ống thép được cho là nhỏ, và tính chất của đất được xem xét là tương đối dễ dàng để rút ống thép. Do đó, việc áp dụng phương pháp ống vách toàn bộ cho độ sâu lên tới 60 m được coi là khả thi.

Trong trường hợp lo ngại về việc rút ống thép đối với chiều dài cọc từ 40 m trở lên, có thể áp dụng những điều sau đây để cải thiện khả năng thi công.

- (1) Sử dụng máy móc đủ để cung cấp lực xoắn cần thiết cho việc kéo ống thép
- (2) Sử dụng các phương pháp giảm ma sát xung quanh chu vi của ống thép, chẳng hạn như ống đôi và ứng dụng lớp phủ bôi trơn
- (3) Sử dụng ống vách tạm thời mà không cần kéo ra

**[Lưu ý quan trọng đảm bảo chất lượng công đoạn giám sát thi công]**

Lưu ý rằng việc áp dụng phương pháp ống vách toàn bộ trên nền đất yếu có thể làm cho đầu cọc bị thuôn nhọn bất kể chiều dài cọc là bao nhiêu. Do đó, nên xem xét các biện pháp để đảm bảo đường kính cọc quy định bằng cách đặt các tấm thép, tăng lượng bê tông phụ hoặc sử dụng ống kép.

**[Đối với móng dầm hộp DƯ'L (cầu đặc biệt)]**

Chiều dài cọc của cầu dầm hộp DƯ'L hiện tại, “Cầu Ba Láng” ở Thành phố Cần Thơ, là hơn 60m. Do khó áp dụng biện pháp ống vách toàn bộ trong trường hợp chiều dài cọc vượt quá 60 m nên khoảng cách giữa cọc hiện tại và cọc mới phải đảm bảo ít nhất là  $3d_2$  và vị trí cầu mới được tách biệt với cầu hiện tại để không cần thực hiện biện pháp đối phó (bảo vệ vật lý của tường lỗ khoan).

Theo cuộc họp với TP Cần Thơ, Đoàn Nghiên cứu JICA khẳng định việc thu hồi thêm đất ở phía mở rộng là việc đơn giản và việc tách rời cầu mới ra khỏi cầu hiện tại là khả thi.

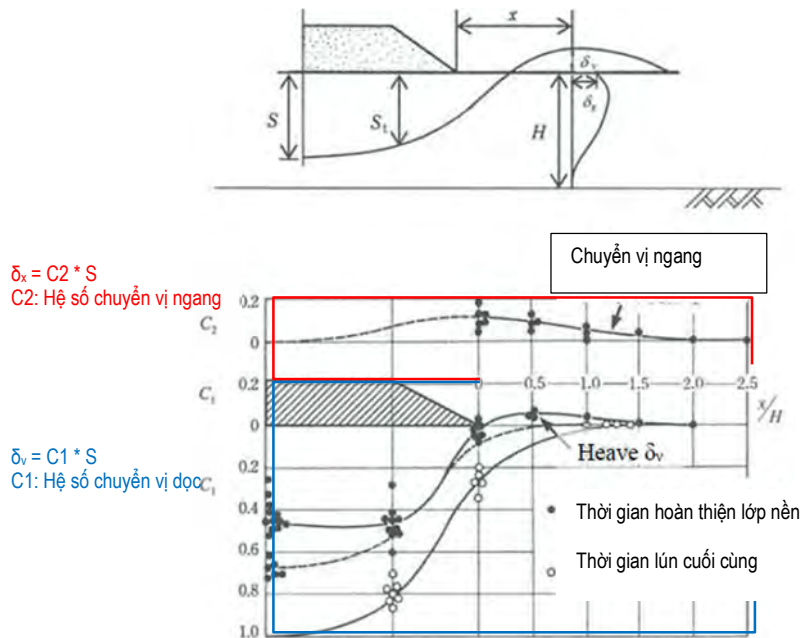
**(a) Biện pháp mở rộng/ Loại kết cấu (Đoạn nền đắp)**

**(i) Biện pháp giảm thiểu các ảnh hưởng tiêu cực đến kết cấu hiện tại**

Biến dạng địa kỹ thuật do công tác thi công nền đắp được giả định như trong Hình 6.2.11. Giả định này được định hướng dựa trên quan sát các công trình nền đắp ở Nhật Bản mà không có bất kỳ biện pháp xử lý đất yếu nào. Hình này cho thấy việc thi công nền đắp trên điều kiện đất yếu ảnh hưởng cả chiều dọc và chiều ngang đối với khu vực xung quanh, gấp 2 lần chiều dày lớp đất yếu. Điều này cho thấy các biện pháp phù hợp xem xét ảnh hưởng đến xung quanh sẽ được áp dụng trước khi đắp (độ lún sẽ tăng nhanh trước khi đắp).

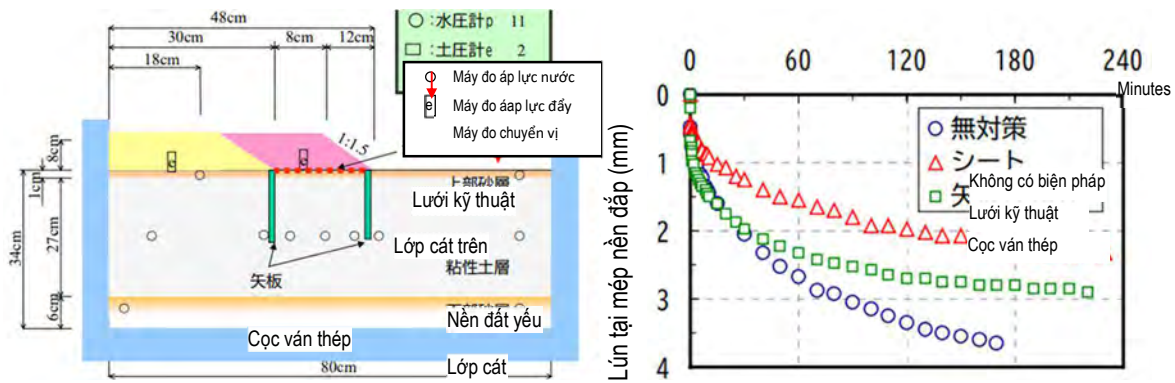
Theo một nghiên cứu về thử nghiệm mô hình lực ly tâm, phương pháp hiệu quả để giảm thiểu chuyển vị là đặt lưới địa kỹ thuật (tấm vải địa kỹ thuật) trên bề mặt đất (xem Hình 6.2.12) trong trường hợp mở rộng nền đắp trên nền hiện có.

Do đó, cùng với việc xử lý nền đất yếu thích hợp (như đẩy nhanh quá trình lún cố kết) và “lưới địa kỹ thuật” (như giảm thiểu chuyển vị) trước khi đắp sẽ được khuyến nghị để giảm thiểu tác động tiêu cực đến các kết cấu hiện có. Trong giai đoạn giám sát thi công, tốc độ đắp phải tính toán kỹ vì thi công tốc độ cao sẽ ảnh hưởng rất nhiều trên điều kiện đất yếu.



Nguồn: P153, Công tác đất của đường – Chỉ dẫn cho công tác đất của đường cho công tác xử lý đất yếu (Hiệp hội ĐBNB)

**Hình 6.2.11 Biến dạng địa kỹ thuật giả định do thi công nền đắp**



Nguồn: Hiệu chỉnh trên hình 2&11, biến dạng đất gây ra do mở rộng nền đắp và biện pháp phòng tránh, Obayashi Corporation

**Hình 6.2.12 Hình ảnh và kết quả thí nghiệm mô hình lực ly tâm**

**(ii) Biện pháp đối phó với chênh lệch độ lún lũy kế**

Lún/ cố kết tích lũy khác nhau giữa các làn hiện tại và các làn được mở rộng do sự khác biệt về thời gian cố kết tích lũy. Trong tương lai, sự khác biệt về cao độ có thể xảy ra trên khu vực ranh giới của làn cũ và làn mới. Khi xây dựng nền đắp mới, không có biện pháp nào để giảm thiểu khoảng cách ngoại trừ việc xử lý nền đất yếu thông thường đã giải thích ở trên. Biện pháp đối phó duy nhất của tình huống này là sửa chữa bằng công tác bảo trì định kỳ.

**(b) Kế hoạch và chi phí vận hành và bảo trì**

Kế hoạch và chi phí vận hành và bảo trì (O&M) là yếu tố quan trọng để đánh giá một dự án dưới góc nhìn kỹ thuật và tài chính, đặc biệt là từ phía đối tác ODA. Đối tác ODA quan tâm đến tính bền vững của chất lượng dịch vụ sau khi được đưa vào vận hành. Trong tiểu mục này, kế hoạch và chi phí O&M được tóm tắt dựa trên các quy định và ngân sách thực tế trong những năm gần đây.

**(i) Các tiêu chuẩn và quy định được áp dụng**

- [TCCS 07:2013/TCBVN] Tiêu chuẩn kỹ thuật bảo dưỡng thường xuyên đường bộ
- [Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT], Quy định về quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường bộ, [Thông tư số 41/2021/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT.

**(ii) Thông tin về tổ chức quản lý**

**Thành phố Cần Thơ**

Thông tin thu thập để đánh giá năng lực của tổ chức được tóm tắt trong Bảng 6.2.12

Dựa trên thông tin thu thập được, “Khu Quản lý Đường bộ (RRMU) IV.5” được đánh giá là có đủ kinh nghiệm (xử lý các kết cấu đường tương tự cùng loại với dự án mục tiêu) và năng lực từ quan điểm kỹ thuật và tài chính.

**Bảng 6.2.12 Thông tin thu thập về vận hành và bảo trì (QL61C Đoạn Cần Thơ)**

Hạng mục	Mô tả	Ghi chú
Đơn vị vận hành/quản lý O&M	Khu QLĐB IV.5	Khu QLĐB IV.5 là đơn vị quản lý hiện tại và tương lai (khi mở rộng QL61C thành 4 làn xe))
Thành lập	Thành lập năm 2013	
Cơ cấu tổ chức	Tổng nhân sự 14 người, bao gồm 1 Giám đốc, 1 Phó Giám đốc, 5 Nhân viên văn phòng, 7 kỹ thuật viên	<pre> graph TD     GD[Giám đốc] --&gt; PGD[Phó Giám đốc]     PGD --&gt; NV[5 nhân viên văn phòng]     PGD --&gt; KT[7 kỹ thuật viên]                     </pre>
Ngân sách	15,86 tỷ đồng/năm	cho 10,2km QL61C
Công tác bảo trì	Chỉ thực hiện quản lý thầu phụ các công việc sau: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bảo dưỡng định kỳ, Kiểm định công trình</li> <li>• Giải tỏa chướng ngại vật và điều tiết giao thông</li> <li>• Sửa chữa công trình (sửa chữa định kỳ và sửa chữa lớn)</li> </ul>	Không có cơ sở để thực hiện công việc bảo trì trực tiếp
Cơ sở hạ tầng được bảo trì	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cầu, đường (TP. Cần Thơ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• QL1, QL61C, QL91B, QL80, tuyến Lộ Tẻ - Rạch Sỏi (qua TP Cần Thơ)</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### Tỉnh Hậu Giang

Thông tin thu thập để đánh giá năng lực của tổ chức được tóm tắt trong Bảng 6.2.13.

Dựa trên thông tin thu thập được, tuy vẫn còn thiếu thông tin ở một số phần, nhưng “Phòng Quản lý kết cấu hạ tầng giao thông” tại Sở GTVT Hậu Giang” được đánh giá là có đủ kinh nghiệm (xử lý kết cấu đường tương tự cùng loại với dự án mục tiêu) và năng lực từ quan điểm kỹ thuật và tài chính, đặc biệt hiện trạng QL61C trên các làn đường hiện hữu là tốt (độ lún do đất yếu đã được khắc phục kịp thời theo quan sát của Đoàn Nghiên cứu).

**Bảng 6.2.13 Thông tin thu thập về vận hành và bảo trì (QL61C đoạn Hậu Giang)**

Hạng mục	Mô tả	Ghi chú
Đơn vị vận hành/quản lý O&M	Đơn vị quản lý trực tiếp là “Phòng Quản lý hạ tầng giao thông” Sở GTVT Hậu Giang	Tổng cục Đường bộ Việt Nam (ĐBVN) ủy quyền cho Sở GTVT Hậu Giang quản lý QL61C Sở GTVT Hậu Giang là đơn vị quản lý hiện tại và tương lai (khi QL61C được mở rộng thành 4 làn xe)
Thành lập	Thành lập năm 2013	
Cơ cấu tổ chức	Tổng số nhân sự là 8 người cho các công tác O&M	
Ngân sách	31,86 tỷ đồng/năm	cho 37,2 km QL61C
Công việc bảo trì	Quản lý các công việc thầu phụ sau: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bảo dưỡng định kỳ, Kiểm định công trình</li> <li>• Giải tỏa chướng ngại vật và điều tiết giao thông</li> <li>• Sửa chữa công trình (sửa chữa định kỳ và sửa chữa lớn)</li> </ul>	Không có cơ sở để thực hiện công việc bảo trì trực tiếp.
CSTH được bảo trì	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cầu và đường QL và đường tỉnh (tỉnh Hậu Giang)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 15.3km QL61B (bao gồm 7 cầu)</li> <li>• 37km QL61C (bao gồm 34 cầu)</li> <li>• 222km đường tỉnh (bao gồm 131 cầu)</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### (iii) Chi phí vận hành và bảo trì

Chi phí vận hành và bảo trì được dự toán để phân tích kinh tế, đánh giá của JICA và phân

bổ ngân sách hợp lý của cả hai đơn vị quản lý trên QL61C trong giai đoạn dự án như sau theo các tiêu chuẩn liên quan và thông tin thu thập được.

**Bảng 6.2.14 Dự toán chi phí vận hành và bảo trì (QL61C đoạn TP Cần Thơ: 10,2km)**

Hạng mục	Giá trị áp dụng cho 10,2km tại Cần Thơ	Tham khảo
Thời gian dự án	30 năm	Đề xuất dự án
Công việc bảo trì định kỳ	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 làn xe: 168,6 triệu đồng/km * 10,2 km = 1.720 triệu đồng/năm</li> </ul>	Theo định mức, ước tính từng tỉnh/thành phố
Sửa chữa định kỳ (bao gồm cả sửa chữa do định cư)	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 làn xe: 30.000 triệu đồng/năm</li> </ul>	Thu chi phí thực tế 3 năm gần đây từ thành phố Cần Thơ (15 tỷ đồng/năm cho QL61C: 10,2km tại Cần Thơ cho 2 làn xe)
Hoạt động sửa chữa lớn (Cứ sau 15 năm, công việc sửa chữa mặt đường lớn được lên kế hoạch bằng 42% mặt đường bê tông nhựa ban đầu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 làn xe: 12.029 triệu đồng/km * 10,2 km = 123.000 triệu đồng</li> </ul>	Số 37/2018/TT-BGTVT *Đơn giá mặt đường láng nhựa: 14.320 triệu đồng/km * 42 % = 6.014,4 triệu đồng/km cho 2 làn xe

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Bảng 6.2.15 Dự toán chi phí vận hành và bảo trì (QL61C đoạn Hậu Giang)**

Hạng mục	Giá trị áp dụng cho 37,2km tại Hậu Giang	Tham khảo
Thời gian dự án	30 năm	Đề xuất dự án
Công việc bảo trì định kỳ	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 làn xe: 100 triệu VNĐ / km * 37,2 km = 3.715 triệu VNĐ/ năm</li> </ul>	Theo định mức, ước tính từng tỉnh/thành phố
Sửa chữa định kỳ (bao gồm cả sửa chữa do định cư)	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 làn xe: 60.000 triệu VNĐ/ năm</li> </ul>	Đã thu chi phí thực tế 3 năm gần đây từ Hậu Giang (30 tỷ đồng/năm cho QL61C ở Hậu Giang cho 2 làn xe)
Hoạt động sửa chữa lớn (Cứ sau 15 năm, công việc sửa chữa mặt đường lớn được lên kế hoạch bằng 42% mặt đường bê tông nhựa ban đầu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 làn xe: 12.029 triệu đồng/km * 37,2 km = 447.000 triệu đồng</li> </ul>	Số 37/2018/TT-BGTVT *Đơn giá mặt đường láng nhựa: 14.320 triệu đồng/km * 42 % = 6.014,4 triệu đồng/km cho 2 làn xe

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Bảng 6.2.16 Dự toán chi phí Vận hành và Bảo trì (QL61C)**

Cần Thơ			Hậu Giang			
QL61C	Chiều dài	10.2 km	NH61C	Chiều dài	37.2 km	
	BDTX	Sửa chữa định kỳ		BDTX	Sửa chữa định kỳ	Sửa chữa lớn
	169 mil.VND/km/year	30000mil. VND for 10.2km		100 mil.VND/km/year	60000mil. VND for 37.2km	12029mil. VND/km for 4-lanes
Năm	BDTX	Sửa chữa định kỳ	Year	BDTX	Sửa chữa định kỳ	Sửa chữa lớn
2022			2022			
2023			2023			
2024			2024			
2025			2025			
2026			2026			
2027			2027			
1 2028	1,720	30,000	1 2028	3,715	60,000	
2 2029	1,720	30,000	2 2029	3,715	60,000	
3 2030	1,720	30,000	3 2030	3,715	60,000	
4 2031	1,720	30,000	4 2031	3,715	60,000	
5 2032	1,720	30,000	5 2032	3,715	60,000	
6 2033	1,720	30,000	6 2033	3,715	60,000	
7 2034	1,720	30,000	7 2034	3,715	60,000	
8 2035	1,720	30,000	8 2035	3,715	60,000	
9 2036	1,720	30,000	9 2036	3,715	60,000	
10 2037	1,720	30,000	10 2037	3,715	60,000	
11 2038	1,720	30,000	11 2038	3,715	60,000	
12 2039	1,720	30,000	12 2039	3,715	60,000	
13 2040	1,720	30,000	13 2040	3,715	60,000	
14 2041	1,720	30,000	14 2041	3,715	60,000	
15 2042	1,720	123,000	15 2042	3,715	60,000	447,000
16 2043	1,720	30,000	16 2043	3,715	60,000	
17 2044	1,720	30,000	17 2044	3,715	60,000	
18 2045	1,720	30,000	18 2045	3,715	60,000	
19 2046	1,720	30,000	19 2046	3,715	60,000	
20 2047	1,720	30,000	20 2047	3,715	60,000	
21 2048	1,720	30,000	21 2048	3,715	60,000	
22 2049	1,720	30,000	22 2049	3,715	60,000	
23 2050	1,720	30,000	23 2050	3,715	60,000	
24 2051	1,720	30,000	24 2051	3,715	60,000	
25 2052	1,720	30,000	25 2052	3,715	60,000	
26 2053	1,720	30,000	26 2053	3,715	60,000	
27 2054	1,720	30,000	27 2054	3,715	60,000	
28 2055	1,720	30,000	28 2055	3,715	60,000	
29 2056	1,720	30,000	29 2056	3,715	60,000	
30 2057	1,720	123,000	30 2057	3,715	60,000	447,000

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên thông tin từ Chi cục QLĐB IV.5 và Sở GTVT tỉnh Hậu Giang

## **7) Khuyến nghị cho giai đoạn dự án tiếp theo (Báo cáo NCTKT)**

### **(a) Chính sách/Chức năng/Tiêu chuẩn kỹ thuật thống nhất cho toàn tuyến**

Tất cả các tuyến đường dự kiến sử dụng vốn vay, cả QL61C và HLLT, đều đi qua một số tỉnh/thành phố. Là một tuyến đường, nên toàn tuyến sẽ có mức chất lượng dịch vụ đường giống nhau. Vì vậy, các chính sách/chức năng/thông số kỹ thuật quan trọng sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng phục vụ của tuyến đường sẽ được thống nhất trên toàn tuyến, chẳng hạn như các biện pháp chống biến đổi khí hậu như đường thích ứng mọi thời tiết, cao độ mặt đường, các yếu tố mặt cắt ngang làn đường.

### **(b) Các hạng mục chi tiết khác**

- Cần xác nhận/thống nhất các biện pháp chống biến đổi khí hậu khi ngành đường bộ phối hợp với các biện pháp của các ngành khác, đặc biệt là hệ thống kiểm soát lũ trên vùng đồng bằng sông Cửu Long. Trong báo cáo này, Đoàn Nghiên cứu thể hiện hiểu biết rằng “toàn bộ khu vực sẽ không chống ngập bằng đê biển và sông. Khu vực này sẽ chủ động đón lũ và các chức năng quan trọng của thành phố (ví dụ: hệ thống giao thông, khu đô thị và khu công nghiệp) sẽ được bảo vệ khỏi lũ lụt, đặc biệt là trong lĩnh vực đường bộ, mạng lưới đường chính sẽ là đường thích ứng mọi thời tiết”.
- Cao độ bề mặt đường yêu cầu được lập dựa trên phân tích lũ trong giai đoạn dự án tiếp theo có xem xét biến đổi khí hậu.
- Là đường thích ứng trong mọi điều kiện thời tiết, cao độ mặt đường phải được xem xét để chống lại biến đổi khí hậu. Trường hợp QL61C bao gồm cả chi phí xây dựng nâng cao độ đường của các làn hiện hữu.
- Áp dụng cấp đường phù hợp và tiêu chuẩn kỹ thuật thiết kế như quốc lộ. Trong trường hợp QL61C, trước đây tổng chiều rộng quy hoạch và các yếu tố mặt cắt ngang được đặt là “tiêu chuẩn đường cao tốc”, bởi vì ban đầu tuyến đường này được xem xét là đường cao tốc. Tuy nhiên, đã có quy hoạch “cao tốc Đông Bắc Nam phía Đông” chạy song song với QL61C. Vì vậy, tuyến đường đã hạ xuống cấp đường quốc lộ nhưng các yếu tố mặt cắt ngang vẫn được giữ nguyên theo tiêu chuẩn đường cao tốc. Trước tình hình đó, cả thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang đã quyết định lấy tiêu chuẩn thiết kế và các yếu tố mặt cắt ngang theo “cấp đường quốc lộ” (xem chi tiết tại Hình 6.2.6).
- Trong nghiên cứu này, dựa trên thông tin hạn chế về bản vẽ hoàn công của QL61C (thông tin địa kỹ thuật cụ thể chỉ có ở đoạn Cần Thơ), biện pháp thi công chung cho cọc móng đã được nghiên cứu. Một số cọc móng mới cho cầu mở rộng sẽ nằm gần cọc hiện có, điều này có thể gây tác động tiêu cực đến cầu hiện tại. Với mục đích giảm thiểu tác động này, “phương pháp ống vách” được khuyến nghị để bảo vệ tường lỗ khoan. Tuy nhiên, trong trường hợp chiều dài cọc sâu hơn 60m, độ khó thi công bằng phương pháp ống vách sẽ tăng lên. Theo khuyến nghị, cần xác định điều kiện địa kỹ thuật của tất cả các móng/trụ, từ đó lựa chọn biện pháp ứng phó phù hợp 1) Phương pháp ống vách, 2) Đảm bảo đủ khoảng cách. Để áp dụng “2) Đảm bảo đủ tĩnh không”, tính nhất quán/độ thẳng của hướng tuyến với các đoạn nền đắp trước/sau cầu phải được xem xét/thiết kế cẩn thận.
- Trong phần nền đắp, cần lựa chọn phương pháp và quy trình xử lý nền đất yếu phù hợp khi xem xét tác động tiêu cực đến các công trình hiện có dọc theo công trình đắp mới. Ban đầu trước khi thi công nền đắp, tiến hành tăng tốc độ lún ban đầu mà không gia tải (thi công nền đắp). Sau khi kết thúc độ lún đã xác định, các biện pháp thích hợp (trong



nghiên cứu này khuyến nghị đặt lưới địa kỹ thuật) để giảm thiểu độ lún của công trình mới. Đơn giá phải xem xét các chi phí xây dựng đó.

- Quá trình cố kết dư do đất yếu dự kiến diễn ra liên tục, do đó phải tiến hành sửa chữa định kỳ để nâng PH phần nền đắp, đặc biệt là phía sau mố. Chi phí sửa chữa được tính vào chi phí vận hành và bảo trì (O&M) là “công việc định kỳ”. Đối với đơn vị chủ quản sẽ xem xét bố trí ngân sách phù hợp cho công tác vận hành và bảo trì (O&M) của mình.
- Thông tin bổ sung về vận hành và bảo trì sẽ được cung cấp nếu được yêu cầu.

### 6.2.3. Làm rõ tình hình thực hiện công tác lập báo cáo NCTKT

Cả Hậu Giang & Cần Thơ đều thống nhất với JICA rằng dự thảo BCNCTKT dự kiến sẽ được cung cấp vào tháng 12 năm 2022 để Đoàn Nghiên cứu JICA rà soát. Tuy nhiên, thực tế là có sự khác nhau về tình hình thực hiện công tác lập báo cáo NCTKT ở mỗi tỉnh/thành phố nên Đoàn Nghiên cứu JICA cũng có những hành động tương ứng như sau:

#### [Thành phố Cần Thơ]

Một số tình hình dưới đây đã được xác nhận với Sở GTVT Cần Thơ vào tháng 1/2023:

- Hiện tại đề xuất dự án đã được chỉnh sửa để thêm 2 nút giao thông
- Dự thảo NCTKT vẫn đang được chuẩn bị

Vì vậy, Đoàn Nghiên cứu đã thực hiện các hoạt động sau thay vì rà soát dự thảo báo cáo NCTKT:

- Làm rõ các nội dung thay đổi trong dự thảo báo cáo NCTKT đang lập
- Các nhận xét về nội dung của báo cáo NCTKT trong quá trình chuẩn bị dự thảo đã được Đoàn Nghiên cứu JICA làm rõ bằng cách tham khảo nghiên cứu trước đầu vào mặc dù hợp phần dự án đã có một số thay đổi.

#### [Tỉnh Hậu Giang]

Dự thảo BCNCTKT được cung cấp vào tháng 12 năm 2022. Đoàn Nghiên cứu đã rà soát (bao gồm cả rà soát dự toán chi phí) được tiến hành theo kế hoạch có tham khảo nghiên cứu trước đầu vào.

#### 1) Đoạn Cần Thơ

#### [Nội dung thay đổi trong dự thảo báo cáo NCTKT đang lập: Thêm 2 nút giao thông]

Nội dung thay đổi đáng kể là “bổ sung 2 nút giao thông đoạn Cần Thơ”, gồm:

- Cầu vượt tại điểm đầu QL61C giao với QL1A
- Nút giao tại điểm giao cắt với Đường vành đai phía Tây.



Nguồn: Tài liệu thuyết trình trong cuộc họp ngày 17/1/2023 với TP Cần Thơ

Hình 6.2.13 Các nút giao bổ sung

Đối với thay đổi này, loại nút giao thông sẽ được cân nhắc (quy hoạch lại/thiết kế lại) trong NCTKT với lý do kỹ thuật. Quy hoạch/thiết kế sẽ được xem xét kỹ lưỡng trong báo cáo NCTKT, bởi vì rà soát của JICA sẽ được tiến hành dựa trên báo cáo NCTKT.

Chính sách kết nối đường tại nút giao/đoạn giao cắt sẽ được thiết lập và làm rõ/nhất quán với các đường khác. Trong nghiên cứu sơ bộ của HLLT, kế hoạch dự kiến về “các nút giao thông và điểm giao cắt” đã được đề xuất với điều kiện “giai đoạn đầu (2 làn xe) và giai đoạn cuối (4 làn xe)”. Điều cần thiết là phải chứng minh kỹ thuật và tài chính của kế hoạch/thiết kế ( ví dụ: có phân cấp hay không, kết nối với lề đường, v.v.) của các nút giao thông và điểm giao cắt, bởi vì nó cần được coi là “kế hoạch cuối cùng” tại trường hợp “4 làn xe ngay từ đầu” khác với trường hợp “giai đoạn đầu (2 làn) và giai đoạn sau (4 làn)” vẫn có khả năng được xem xét lại/thiết kế lại trong tương lai với việc mở rộng.

Hoặc trường hợp ngoại lệ vì lý do kỹ thuật (ví dụ: đường ngang dự kiến sẽ đóng vai trò như đường quốc lộ dựa trên dự báo nhu cầu giao thông, v.v.).

### **[Làm rõ nội dung Dự thảo BCKT với Sở GTVT Cần Thơ]**

Việc làm rõ các nội dung/thành phần đã được thay đổi so với nghiên cứu trước đầu vào ở trên sẽ được sử dụng làm căn cứ nghiên cứu. Việc xác nhận lại nội dung (các điểm đã thay đổi và ứng dụng đề cập đến đầu vào của nhóm nghiên cứu JICA) trước khi hoàn thành dự thảo báo cáo NCTKT được thực hiện thay cho rà soát báo cáo NCTKT.

Các điểm làm rõ được tách thành 2 phần:

- Thứ nhất, các nội dung thay đổi đã được làm rõ và bình luận từ góc độ kỹ thuật
- Ngoài những thay đổi, dự thảo nội dung báo cáo NCTKT đang chuẩn bị đã được xác nhận có tham khảo kết quả của nghiên cứu trước đầu vào

Vì vậy, Sở GTVT Cần Thơ chủ yếu làm rõ 2 điểm sau:

- Làm rõ [Bổ sung và điều chỉnh hợp phần và lý do bổ sung điều chỉnh]
- Làm rõ tình hình chuẩn bị hiện tại của BCNCKT liên quan đến nghiên cứu đầu vào của Đoàn Nghiên cứu JICA

Từ trang tiếp theo là nội dung trao đổi giữa Sở GTVT Cần Thơ và Đoàn Nghiên cứu được tóm tắt trong các bảng để làm rõ 2 điểm trên:

**Bảng 6.2.17** Làm rõ việc Bổ sung và điều chỉnh hợp phần và lý do bổ sung điều chỉnh

Mục	Bổ sung và điều chỉnh	Làm rõ hoặc những điểm quan trọng cần lưu ý	Thành phố Cần Thơ trả lời	Nhận xét của Đoàn Nghiên cứu JICA
A	Các nút giao bổ sung	<p>Chủ trương thiết kế nút giao phải nhất quán với các tuyến khác. Ví dụ, trong nghiên cứu sơ bộ về HLLT, chủ trương về nút giao dự kiến như Phụ lục Bảng và Hình 2.12).</p> <p>Theo chủ trương này, nếu cấp đường ngang tương đương hoặc cao hơn cấp đường quốc lộ, thì "nút giao đồng mức/ khác mức" được dự kiến thực hiện ở giai đoạn cuối. Tuy nhiên, nếu cấp đường ngang thấp hơn cấp đường quốc lộ với loại đầu nối là "đồng mức" ngay cả ở giai đoạn cuối, thì giao thông sẽ được ưu tiên trên HLLT hoặc QL61C hơn các đường cấp thấp hơn.</p> <p>Nếu nguyên tắc trên không phù hợp, nguyên tắc mới về việc đầu nối sẽ được thiết lập hoặc có các trường hợp ngoại lệ vì lý do kỹ thuật (ví dụ: đường ngang dự kiến sẽ đóng vai trò như QL dựa trên dự báo nhu cầu giao thông, v.v.).</p> <p>Để xác định quy hoạch/thiết kế nút giao thì mật độ giao thông chung cho mọi hướng tại nút giao thông là thông tin cơ sở..</p>	<p>Đề xuất dự án bổ sung 02 nút giao khác mức (01 nút giao với đầu tuyến và 01 nút giao với đường vành đai phía Tây); Các nút giao này hiện trạng đầu là giao cắt của các tuyến đường quan trọng của thành phố, lưu lượng giao thông đông đúc, để đảm bảo an toàn giao thông, tăng cường năng lực thông hành qua nút cần thiết phải bố trí các nút giao khác mức; trong bước tiếp theo sẽ bổ sung lưu lượng giao thông theo các hướng làm cơ sở hoạch định phương án nút giao</p>	<p>Điều này có nghĩa là loại nút giao sẽ được xem xét (quy hoạch lại/thiết kế lại) trong báo cáo NCKT trước vì lý do kỹ thuật? Kế hoạch/thiết kế sẽ được xem xét kỹ lưỡng trong BCNCKT, bởi vì việc thăm định dự án khoản vay sẽ được tiến hành/chứng minh dựa trên báo cáo NCKT. Kế hoạch/thiết kế sẽ được xem xét kỹ lưỡng trong báo cáo NCKT, bởi vì việc thăm định dự án vốn vay sẽ được tiến hành/chứng minh dựa trên báo cáo NCKT.</p> <p>Như đã đề cập, chủ trương kết nối đường bộ bằng nút giao sẽ được làm rõ/thông nhất..</p> <p>Hoặc trường hợp ngoại lệ vì lý do kỹ thuật (ví dụ: đường ngang dự kiến sẽ đóng vai trò như đường quốc lộ dựa trên dự báo nhu cầu giao thông, v.v.).</p> <p>Đối với quy hoạch và thiết kế nút giao, về cơ bản loại nút giao sẽ được đánh giá lựa chọn tùy thuộc vào dự báo nhu cầu giao thông và cấp đường ngang dự kiến.</p> <p>Chúng tôi hiểu "điểm quay đầu" bằng cách cắt dài phân cách cứng trên QL61C ở một độ dài nhất định là thiết thực để các phương tiện chuyển hướng. Tuy nhiên, đồng thời, những "điểm quay đầu" như vậy cũng khiến các phương tiện gặp nguy hiểm như va chạm từ phía sau khi phương tiện chờ ở làn cạnh dài phân cách giữa và tham gia vào luồng giao thông ngược chiều. Do đó, phải đưa ra các biện pháp an toàn đường bộ tại và gần các "điểm quay đầu" như vạch kẻ đường và biển báo giao thông. Do đó, điều quan trọng là cần một chuyên gia an toàn đường bộ thiết kế</p>
B	Đường ngang	<p>[Đây là câu hỏi phía Đoàn Nghiên cứu JICA]</p> <p>Theo ý hiểu của nhóm nghiên cứu JICA, phương tiện sẽ khó nhập vào hướng đường đối diện do có dải phân cách giữa, ví dụ như phía đông của đường QL61C đi về hướng Hậu Giang. Biện pháp đưa ra là gì?</p> <p>Nói cách khác, làm thế nào để ô tô chuyển hướng (xem hình bên dưới), vì số nút</p>	<p>Để chuyển hướng, trên tuyến sẽ bố trí các điểm quay đầu xe (cắt giải phân cách cứng) tương tự tổ chức giao thông trên QL1A hiện nay..</p>	



**Bảng 6.2.18 Tỉnh hình chuẩn bị hiện tại của BCNCKT liên quan đến các nội dung nghiên cứu đầu vào của Đoàn Nghiên cứu JICA**

Các nội dung đầu vào	Mô tả	Trả lời của TP Cần Thơ về Báo cáo NCKTK	Ý kiến của Đoàn Nghiên cứu
a	Chủ trương/Chức năng/Thông số kỹ thuật thống nhất trên toàn tuyến (Thông nhất giữa các tỉnh)	QL61C đi qua địa bàn 2 tỉnh/ thành phố. Là một tuyến đường, mức chất lượng dịch vụ đường bộ sẽ như nhau trên toàn tuyến. Vị vậy, các chủ trương/chức năng/ thông số kỹ thuật quan trọng, ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng dịch vụ của đường sẽ phải được thống nhất trên toàn tuyến, ví dụ như các biện pháp chống biến đổi khí hậu như đường thích nghi với mọi thời tiết, cao độ mặt đường, các yếu tố mặt cắt ngang đường. Các mục từ b - l trong bảng đã thống nhất giữa các tỉnh chưa?	Không phản đối
b	Chi phí vận hành và bảo trì	Đối với chi phí vận hành và bảo trì, ngân sách sẽ được giữ lại, đặc biệt để phục vụ sửa chữa cao độ của đường do nền đất yếu bị lún.	Vui lòng đưa vào kế hoạch O&M. Là chính sách vận hành đường bộ, điều quan trọng là phải được đưa vào.
c	Cấp đường	Đường cấp III đồng bằng * Trước đây, QL61C được quy hoạch nâng cấp lên cấp "đường cao tốc", nhưng nhóm nghiên cứu khẳng định sẽ giữ cấp đường là "đường quốc lộ"	Không phản đối
d	Tốc độ thiết kế	V=80 km/h	Không phản đối
e	Cao độ mặt đường & Biện pháp chống biến đổi khí hậu	Đường thích nghi mọi loại khí hậu => Cao độ mặt đường phải được xem xét chống biến đổi khí hậu (là đường quốc lộ: Hmax4%,+ 25 năm nước biển dâng theo kịch bản RCP4.5) => chi phí thi công nâng cao độ đường của các làn hiện tại phải được đưa vào. * Chi nâng đoạn đắp do rất khó nâng cao độ cầu	Không phản đối Cao độ thiết kế đường hiện trạng có xem xét chống biến đổi khí hậu đối với các đoạn đường đắp.
f	Tỉnh không thông thuyền	Tỉnh không thông thuyền yêu cầu của kênh được xem xét đối với cầu vừa và nhỏ, phù hợp với tiêu chuẩn TCVN 5664:2009. Hmax được giả định là 5% cho tất cả các cầu vừa và nhỏ. * Trường hợp diện tích mặt nước tăng do biến đổi khí hậu, không đảm bảo tỉnh không thông thuyền	Không phản đối * Trong trường hợp diện tích mặt nước tăng lên do biến đổi khí hậu, không đảm bảo bảo tỉnh không thông thuyền do việc nâng cao độ nền của các cầu hiện hữu là rất khó khăn và nguy hiểm về mặt kỹ thuật.
G	Tỉnh không đường bộ	Tỉnh không trên đường ngang đã được xem xét cho quy hoạch cầu vừa và nhỏ theo các tiêu chuẩn liên quan TCVN 5729:2012, TCVN 4054:2005 và TCVN 10380:2014	Không phản đối
h	Tổng chiều rộng (cầu) và các yếu tố MCN của các làn	Tổng chiều rộng của các làn hiện hữu phải giống kể cả sau khi mở rộng (giữ ở mức 10.0m) * trong dự thảo NCKTK là khác nhau	Không phản đối

	Các nội dung đầu vào	Mô tả	Trả lời của TP Cần Thơ về Báo cáo NCTKT	Ý kiến của Đoàn Nghiên cứu
	Hiện hữu			
i	Biện pháp mở rộng kết cấu phần trên	Tách rời	Tách rời kết cấu phần trên	Không phản đối
j	Tình không giữa mố cũ và mố mới	20mm	Tình không giữa mố cũ và mố mới thống nhất 20mm	Không phản đối
k	Biện pháp giảm thiểu cần thiết của công trình lân cận (Móng cọc)	Cần bảo vệ tường lỗ khoan. Cọc BT DU'L với biện pháp ống vách toàn bộ đổ tại chỗ CIP RC	Thiết kế móng cọc với khoảng cách đảm bảo khoảng cách cọc tối thiểu	<p>Khi thi công cọc liền kề, chỉ có hai biện pháp có thể được thực hiện để giảm thiểu tác động tiêu cực do việc thi công cọc mới trên kết cấu hiện có.</p> <p>[Biện pháp -1]: Biện pháp đảm bảo khoảng cách giữa cọc cũ và cọc mới gắp 3 lần đường kính của cọc mới  [Biện pháp -2]: Biện pháp bảo vệ vật lý (ví dụ: ống vách bằng thép) tương lỗ khoan trong quá trình thi công cọc mới.</p> <p>Đối với các cọc cho trụ, sẽ không gặp vấn đề gì để đảm bảo khoảng cách cọc tối thiểu nêu trên và nên áp dụng Biện pháp-1.</p> <p>Trong trường hợp cọc cho mố cầu, sẽ khó giữ khoảng cách cọc theo Biện pháp 1 với khoảng cách 20 mm giữa các mố. Ngay cả khi khoảng cách giữa các mố được mở rộng theo khoảng cách yêu cầu (hơn 3 m), phương pháp-1 cũng không được khuyến nghị cho các mố do những bất lợi sau.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cần có tường chắn đất lớn giữa các mố.</li> <li>- Do hướng tuyến đường mới hình chữ S vì mở rộng phần cầu nên sẽ làm giảm đáng kể mức độ an toàn giao thông và lái xe êm thuận khi lái xe như đường quốc lộ với tốc độ thiết kế 80 km/h.</li> </ul> <p>Vì lý do này, Biện pháp 2 lắp tường bảo vệ cho cọc thi công mới, tức là cọc đổ tại chỗ với phương pháp ống vách toàn bộ" được khuyến nghị cho các cọc của trụ.</p> <p>Yêu cầu biện pháp thi công ống vách toàn bộ cho các cọc của trụ với các điều kiện sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chỉ trong khi thi công <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chỉ cho các cọc mới nằm trong phạm vi 3 lần đường kính của trụ cọc mới tới cọc cũ.</li> </ul> </li> </ul>
l	Xử lý đất yếu	Giả định xử lý nền đất yếu được đưa vào trong các hạng mục công trình và chi phí xây dựng	Khối lượng xử lý nền đất yếu được dự kiến trên cơ sở tính	Vui lòng xem xét các biện pháp giảm thiểu tác động tiêu cực đến kết cấu hiện có bằng cách xây dựng nền đắp mới.

	Các nội dung đầu vào	Mô tả	Trả lời của TP Cần Thơ về Báo cáo NCTKT toán sơ bộ	Ý kiến của Đoàn Nghiên cứu
				<p>Trong đoạn đắp, cần lựa chọn phương pháp và quy trình xử lý nền đất yếu phù hợp khi xem xét tác động tiêu cực đến các công trình hiện có dọc theo công trình đắp mới. Lúc đầu trước khi thi công nền đắp, tiến hành gia tốc độ lún ban đầu khi không gia tải (thi công nền đắp). Sau khi kết thúc lún đã định, các biện pháp thích hợp (trong nghiên cứu này của JICA khuyến nghị đặt lưới địa kỹ thuật) để giảm thiểu lún của công trình mới sẽ được thực hiện. Đơn giá sẽ được xem xét cho chi phí xây dựng đó.</p>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu



**[Chi phí dự án và chi phí vận hành và bảo trì]**

**[Chi phí dự án]**

Trong đề xuất dự án hiện tại, cùng với sự thay đổi hợp phần (thêm 2 nút giao thông), chi phí đầu tư cũng sẽ được thay đổi theo.

Trong nghiên cứu này, chỉ làm rõ những thay đổi và nhận xét bổ sung được thực hiện từ quan điểm kỹ thuật dựa trên nội dung dự án sửa đổi cho QL61C: đoạn Cần Thơ. Sở GTVT Cần Thơ đã không cung cấp bản vẽ và bảng dự toán chi tiết kèm theo dự thảo Báo cáo NCKT cho đến cuối tháng 12 năm 2022, vì vậy việc rà soát dự toán không được thực hiện trong nghiên cứu này.

**[Chi phí vận hành và bảo trì]**

Theo sự thay đổi hợp phần (thêm 2 nút giao thông), chi phí vận hành và bảo trì đã được Đoàn Nghiên cứu JICA thay đổi/cập nhật cho phù hợp. Trong chi phí cập nhật, khoảng “1km” đã được thêm vào chiều dài của dự án để có thêm 2 nút giao thông.

Đơn giá được giữ nguyên như trong nghiên cứu trước đầu vào.

**Bảng 6.2.19 Khái toán chi phí và chi phí vận hành & bảo trì (QL61C Đoạn Cần Thơ 11,2km)**

Hạng mục	Giá trị áp dụng cho 11,2km tại Cần Thơ	Tham khảo
Thời gian dự án	30 năm	Đề xuất dự án
Công việc bảo trì định kỳ	4 lần xe: 168.6 triệu đồng/ km * 11,2 km = 1.889 triệu đồng/năm	Theo định mức, ước tính từng tỉnh/thành phố
Sửa chữa định kỳ (bao gồm cả sửa chữa do định cư)	4 lần xe: 33.000 triệu đồng/năm	Thu chi phí thực tế 3 năm gần đây từ thành phố Cần Thơ (15 tỷ đồng/năm cho QL61C: 11,2 km tại Cần Thơ cho 2 làn xe)
Hoạt động sửa chữa lớn (Cứ sau 15 năm, công việc sửa chữa mặt đường lớn được lên kế hoạch bằng 42% mặt đường bê tông nhựa ban đầu)	4 lần xe: 12.029 triệu đồng/km * 11.2 km = 135.000 million VND	Số 37/2018/TT-BGTVT *Đơn giá mặt đường bê tông nhựa: 14.320 triệu đồng/km * 42 % = 6.014,4 triệu đồng/km cho 2 làn xe

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Bảng 6.2.20 Dự toán chi phí Vận hành & Bảo trì (QL61C Đoạn Cần Thơ: 11,2km)**

Đơn vị: Triệu VND

Cần Thơ			
NH61C	Chiều dài	11.2 km	
	BDTX	Sửa chữa định kỳ	Sửa chữa lớn
	169 mil.VND/km/year	33000mil. VND for 11.2km	12029mil. VND/km for 4-lanes

Cần Thơ			Big repairment work
	2022		
	2023		
	2024		
	2025		
	2026		
	2027		
1	2028	1,889	33,000
2	2029	1,889	33,000
3	2030	1,889	33,000
4	2031	1,889	33,000
5	2032	1,889	33,000
6	2033	1,889	33,000
7	2034	1,889	33,000
8	2035	1,889	33,000
9	2036	1,889	33,000
10	2037	1,889	33,000
11	2038	1,889	33,000
12	2039	1,889	33,000
13	2040	1,889	33,000
14	2041	1,889	33,000
15	2042	1,889	33,000
16	2043	1,889	33,000
17	2044	1,889	33,000
18	2045	1,889	33,000
19	2046	1,889	33,000
20	2047	1,889	33,000
21	2048	1,889	33,000
22	2049	1,889	33,000
23	2050	1,889	33,000
24	2051	1,889	33,000
25	2052	1,889	33,000
26	2053	1,889	33,000
27	2054	1,889	33,000
28	2055	1,889	33,000
29	2056	1,889	33,000
30	2057	1,889	33,000
			135,000
			135,000

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên thông tin từ Sở GTVT Cần Thơ

## **2) Đoạn Hậu Giang**

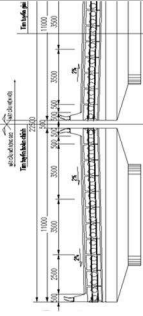
Hậu Giang đã cung cấp Dự thảo Báo cáo NCTKT cho Đoàn Nghiên cứu vào tháng 12 năm 2022. Đoàn Nghiên cứu sau đó đã tiến hành rà soát theo kế hoạch cùng với sự tham khảo các hạng mục nghiên cứu đầu vào theo thứ tự từ hạng mục “a” đến hạng mục “m” tại Bảng 6.2.21.

**Bảng 6.2.21 Rà soát Dự thảo Báo cáo NCTKT được cung cấp liên quan đến các điểm trong Nghiên cứu đầu vào do Đoàn Nghiên cứu thực hiện**

STT	Nội dung	Nghiên cứu đầu vào do Đoàn Nghiên cứu thực hiện		Dự thảo NCTKT cung cấp bởi tỉnh Hậu Giang		Rà soát của Đoàn Nghiên cứu
		Mô tả	Tham khảo	Mô tả	Tham khảo	
a	Chính sách/Chức năng/Tiêu chuẩn kỹ thuật thống nhất trên toàn tuyến (Thông nhất giữa các tỉnh)	QL61C đi qua địa bàn 2 tỉnh/thành phố. Là một tuyến đường, nên toàn tuyến sẽ có mức chất lượng dịch vụ đường giống nhau. Vì vậy, các chính sách/chức năng/thông số kỹ thuật quan trọng sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng phục vụ của tuyến đường sẽ được thống nhất trên toàn tuyến, chẳng hạn như các biện pháp chống biến đổi khí hậu như đường thích ứng mọi thời tiết, cao độ mặt đường, các yếu tố mặt cắt ngang làn đường. Hạng mục từ b-i được thống nhất giữa các tỉnh.	6.2.2.1) (g) (1) Chính sách/Chức năng/Tiêu chuẩn kỹ thuật thống nhất cho toàn tuyến	N/A	N/A	Cần phối hợp/hợp tác tốt với thành phố Cần Thơ để thống nhất các chính sách/chức năng/tiêu chuẩn kỹ thuật quan trọng trên toàn tuyến.
b	Vai trò của QL61C (Chính sách Quy hoạch/Thiết kế)	Cả TP Cần Thơ / tỉnh Hậu Giang đều xác định QL61C là: "Tuyến đường chịu mọi điều kiện thời tiết, thích ứng biến đổi khí hậu". Do đó cần đặt điều kiện cho một cao độ nền đường thích hợp.	6.2.2.1) (e) (1) Vai trò của QL61C (Chính sách Quy hoạch/Thiết kế)	"Nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương, Bộ GTVT đã có văn bản ủng hộ chủ trương giao UBND TP Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang là cơ quan quản lý đầu tư nâng cấp, mở rộng QL 61C (2 làn thành 4 làn). Đây là nguồn vốn vay thúc đẩy phát triển bền vững ĐBSCL theo hướng <b>thích ứng với biến đổi khí hậu.</b> "	1. Giới thiệu dự án	Chính sách "NH61C sẽ thích ứng với biến đổi khí hậu" đã được khẳng định. Mô tả thêm được đề cập đến tại "mục f".
c	Chi phí vận hành và bảo trì	Đối với chi phí vận hành và bảo trì, ngân sách sẽ được giữ lại, đặc biệt là để sửa chữa chiều	6.2.2.1) (f) (5) Kế hoạch vận hành và bảo trì và chi phí	N/A	N/A	Đưa vào kế hoạch vận hành và bảo trì. Cần đưa vào chính sách vận hành đường bộ.

STT	Nội dung	Nghiên cứu đầu vào do Đoàn Nghiên cứu thực hiện		Dự thảo NCKT cung cấp bởi tỉnh Hậu Giang		Rà soát của Đoàn Nghiên cứu
		Mô tả	Tham khảo	Mô tả	Tham khảo	
d	Cấp đường	cao của đường do nền đất yếu bị lún. Quốc lộ Đường cấp III – đồng bằng *Trước đây, QL61C được dự kiến nâng cấp thành cấp “đường cao tốc”, nhưng nhóm nghiên cứu đã xác nhận lại việc tuyến đường sẽ được giữ nguyên cấp đường là cấp “quốc lộ”	6.2.2.1) (e) (3) Tiêu chuẩn kỹ thuật thiết kế và phân cấp đường	Đường cấp III đồng bằng theo TCVN 4054:2005	1.6. Phạm vi thi công công trình:	Không phản đối
e	Tốc độ thiết kế	V=80 km/h	Như trên	Tốc độ thiết kế 80km/h	6.6.2.1. Hiện trạng đường nối Cần Thơ - Hậu Giang (QL 61C) 10.1. 2. Tiêu chuẩn kỹ thuật	Không phản đối
f	Cao độ mặt đường và Các biện pháp thích ứng biến đổi khí hậu	Với vai trò là tuyến đường chịu mọi điều kiện thời tiết => Cao độ mặt đường có xét đến biến đổi khí hậu (tiêu chuẩn “quốc lộ”: HWL4 % ,kích bản RCP4.5 nước biển dâng + 25 năm) => Đã bao gồm chi phí xây dựng nâng cao độ đường của các làn đường hiện tại. * Chi nâng đoạn đắp vì khó nâng cao độ đoạn cầu	- 6.2.2.1) (e) (1). Vai trò của QL61C (Chinh sách Quy hoạch/Thiết kế) - 6.2.2.1) (e) (4). Cao độ mặt đường - 6.2.2.1) (f) (1). Nghiên cứu về các biện pháp chống biến đổi khí hậu trên các làn đường hiện tại	[Trong 6.6.1.2.] Để đánh giá chính xác hơn tác động của nước biển dâng đối với tỉnh Hậu Giang, Kích bản RCP4.5 tại hai vùng ven biển là (VI) Vùng ven biển từ Mũi Kê Gà đến Mũi Cà Mau và (VII) Vùng ven biển từ Mũi Cà Mau đến Kiên Giang được sử dụng. [Trong 10.2.2.] Cao độ lề đường cao hơn mực nước tính toán tối thiểu 0,5m với tần suất H=1% (có xét đến ảnh hưởng của biến đổi khí hậu và nước biển dâng), đáy kết cấu áo đường cao hơn cốt nền tối thiểu 0,5m. mực nước đứng	6.6.1.2. Xây dựng hệ thống hạ tầng thích ứng với biến đổi khí hậu 10.2.2. Cao trình các điểm khống chế dọc tuyến	- Kích bản RCP4.5 của Bộ TNMT được xác nhận - Mực nước tính toán với tần suất có H = 1% ứng với cấp thiết kế phù hợp giai đoạn 1 (tiêu chuẩn đường cao tốc). Mực nước H1% sẽ được so sánh với mực nước biển dâng H4%+25 năm theo kịch bản RCP4.5 và cao độ nền đường/đắp hiện có để lựa chọn mực nước thiết kế phù hợp. - Nâng cao cao độ nền của các làn đường hiện tại sẽ được đề cập trong phạm vi công việc..
g	Tình không thông thuyền	Tình không thông thuyền yếu cầu của kênh được xem xét đối.	6.2.2.1) (e) (5) Tình không (i) Tình không thông thuyền	TCVN 5664:2009	3.1. Tiêu chuẩn, quy	không phản đối * Trong trường hợp diện tích mặt nước tăng lên

STT	Nội dung	Nghiên cứu đầu vào do Đoàn Nghiên cứu thực hiện		Dự thảo NCKT cung cấp bởi tỉnh Hậu Giang		Rà soát của Đoàn Nghiên cứu
		Mô tả	Tham khảo	Mô tả	Tham khảo	
		<p>với cầu vừa và nhỏ, phù hợp với tiêu chuẩn TCVN 5664:2009. Mục nước cao nhất được giả định Hmax 5% cho tất cả các cầu vừa và nhỏ.</p> <p>* Trường hợp diện tích mặt nước tăng bởi biến đổi khí hậu, không đảm bảo tính không thông thuyền</p>	<p>(Đường thủy nội địa dưới cầu)</p>	<p>+ Tính không thông thuyền dưới cầu: phù hợp với phân cấp sông và tính không của cầu hiện tại.</p>	<p>chuẩn áp dụng 7.2.1.3. Cầu 10.2.3.2. Cầu</p>	<p>do biến đổi khí hậu, không đảm bảo tính không thông thuyền do việc nâng cao độ nền của các cầu hiện hữu là rất khó khăn và nguy hiểm về mặt kỹ thuật.</p>
h	Tính không đường bộ	<p>Tính không trên giao lộ đã được xem xét cho quy hoạch cầu vừa và nhỏ theo các tiêu chuẩn liên quan TCVN 5729:2012, TCVN 4054:2005, and TCVN 10380:2014</p>	<p>6.2.2.1) (e) (5) Tính không (ii) Tính không đường bộ</p>	<p>-TCVN 4054:2005, -TCVN 10380:2014 - + Tính không dọc đường dưới cầu: phù hợp với tính không của cầu hiện có</p>	<p>3.1. Tiêu chuẩn, quy chuẩn áp dụng 7.2.1.3. Cầu 10.2.3.2. Cầu</p>	<p>Không phản đối</p>
i	Tổng chiều rộng (cầu) và làn đường hiện có	<p>Tổng chiều rộng của các làn hiện tại sẽ không thay đổi kể cả sau khi mở rộng (giữ nguyên 10,0m: chiều rộng hiệu dụng, chiều rộng tổng: 11,0m)</p>	<p>6.2.2.1) (f) (3) Phương thức mở rộng/Loại kết cấu (Đoạn cầu) ii) Nghiên cứu về phần cấu trúc tương ứng a) Kiến trúc phần trên</p>	<p>Quy mô mặt cắt ngang cầu giai đoạn hoàn chỉnh từ nút giao với Cầu Thơ tại Km10+200 đến kênh Ba Liên): Giữ nguyên các cầu hiện hữu của giai đoạn 1 rộng 11m, xây dựng tương tự, cách nhau 50cm, trong đó: Chiều rộng đường xe chạy: Bm = 2 x 2 x 3,50m = 14,0m Làn an toàn: Bs = 2 x 0,5m = 1,0m Làn đường dành cho xe cơ giới: Bnm = 2x 2,5m = 5,0m Làn can: Br = 2 x 2 x 0,5m = 2,0m Khoảng cách giữa 2 cầu: = 0,5m Total = 22,5m</p>	<p>7.2.1.3. Cầu 10.2.3.2. Cầu (tương tự 7.2.1.3.)</p>	<p>Không phản đối</p>

STT	Nội dung	Nghiên cứu đầu vào do Đoàn Nghiên cứu thực hiện		Dự thảo NCTKT cung cấp bởi tỉnh Hậu Giang		Rà soát của Đoàn Nghiên cứu
		Mô tả	Tham khảo	Mô tả	Tham khảo	
j	Phương pháp mở rộng kiến trúc phần trên	Tách biệt	Như trên	 <p>Kích thước mặt cắt ngang của cầu đối giai đoạn hoàn thành:                      Cầu đối đầu tiên được xây dựng trong giai đoạn 1 với chiều rộng 11m. Tổng mặt cắt ngang (hoàn chỉnh) của hai cầu theo quy hoạch (Đoạn từ nút giao với Cầu Thơ tại Km10+200 đến kênh Ba Liên), B=22,5m.</p>	10.2.6.1. Phạm vi công việc trong xây dựng  (có thể xác định trong 7.2.1.3. và 10.2.3.2.)	Không phân đối
k	Khoảng hở giữa móng mới và móng hiện có	20mm	6.2.2.1) f) (3) Phương thức mở rộng/Loại kết cấu (Đoạn cầu) ii) Nghiên cứu về phần cấu trúc tương ứng b) Cấu trúc phụ	N/A	N/A	Khoảng hở/khoảng cách giữa móng mới và cũ không được để cập trong dự thảo báo cáo NCTKT.  “Khoảng hở 20mm” được khuyến nghị vì những lý do sau:  Đối với việc thi công “mổ”, nếu có khe hở/khoảng cách, công tác đổ bê tông mới cần ván khuôn và giàn giáo giữa kết cấu hiện có và kết cấu mới. Vì các móng cầu chiều rộng bằng với chiều rộng kết cấu phần trên từ đỉnh đến mũi cọc của móng (xem Hình 6.2.8), nên khó giữ khoảng cách thi công giữa các kết cấu mới và hiện có giống như trường hợp trụ (xem Hình 6.2.7). Về các điều kiện, ý tưởng sử dụng móng hiện có làm hình thức đỡ bê tông mới có vẻ hợp lý (khả năng thi công tốt). Do đó, một số so sánh đã được thực hiện giữa các phương án sau (xem Bảng 6.2.10):  Phương án 1: Các móng hiện tại và móng mới “tiếp xúc” (điểm tích cực: khả năng thi công)  Phương án 2: Các móng hiện tại và móng mới được

STT	Nội dung	Nghiên cứu đầu vào do Đoàn Nghiên cứu thực hiện		Dự thảo NCKT cung cấp bởi tỉnh Hậu Giang		Rà soát của Đoàn Nghiên cứu
		Mô tả	Tham khảo	Mô tả	Tham khảo	
I	Biện pháp giảm thiểu cần thiết với công trình lán cần (Móng cọc)	Cần bảo vệ vách lỗ khoan. Cọc bê tông cốt thép đổ tại chỗ với phương pháp ống vách toàn bộ	6.2.2.1) f) (3) Phương thức mở rộng/Loại kết cấu (Đoạn cầu) ii) Nghiên cứu về phần cấu trúc tương ứng c) Móng	+ Kết cấu móng mố: có thể sử dụng cọc khoan nhồi đường kính từ 1,0 m đến 1,5 m để hạn chế ảnh hưởng đến cầu hiện tại trong quá trình thi công . [ Sau đây KHÔNG phải là mục thuộc dữ liệu đầu vào, nhưng là thông tin quan trọng] + Đối với cầu từ 3 nhịp trở lên nên thi công bản cọc bê tông cốt thép, sử dụng cọc bê tông cốt thép vuông (30x30cm, 35-35cm) hoặc cọc bê tông cốt thép dự ứng lực D400, đóng hoặc ép	10.2.6.3.Cấu trúc phụ	<p>"tách rời" (điểm tích cực: giảm thiểu chiều rộng kết cấu).</p> <p>Như giải thích bổ sung cho phương án 1 "liên hệ" có nghĩa là "liên hệ với nhau, nhưng tách biệt về mặt cấu trúc". Các mố hiện có và mố mới không nên được thống nhất bằng cách kết nối cốt thép hoặc bê tông cốt thép, bởi vì kết cấu của một mố thống nhất của mố mới và hiện tại rất phức tạp và có thể có tác động tiêu cực đến từng mố. Phương án 1 ở trên là phương án xây dựng mố hiện tại và mố mới tiếp xúc với nhau thông qua mỗi nối 20 mm, thay vì hợp nhất các mố này.</p> <p>Trong việc thi công cọc lán cần (Kết cấu móng mố), chỉ có hai biện pháp có thể được thực hiện để giảm thiểu tác động tiêu cực do việc thi công cọc mới lên kết cấu hiện tại.</p> <p>[Phương pháp-1]: Đảm bảo khoảng cách giữa cọc hiện có và cọc mới lớn hơn 3 lần đường kính cọc mới.</p> <p>[Phương pháp-2]: Phương pháp đặt ống vách bảo vệ vật lý (ví dụ: ống vách thép) lên thành hố khoan trong quá trình thi công cọc mới.</p> <p>Trong trường hợp cọc cho trụ cầu, không có vấn đề gì khi đảm bảo khoảng cách cọc tối thiểu nêu trên và áp dụng Phương pháp-1 ở trên.</p> <p>Trong trường hợp cọc cho mố cầu, khó duy trì khoảng cách cọc trong Phương pháp 1 với khoảng cách 20 mm giữa các mố. Ngay cả khi khoảng cách giữa các mố được kéo dài theo khoảng cách yêu cầu (hơn 3 m), Phương pháp-1</p>



STT	Nội dung	Nghiên cứu đầu vào do Đoàn Nghiên cứu thực hiện		Dự thảo NCKT cung cấp bởi tỉnh Hậu Giang		Rà soát của Đoàn Nghiên cứu
		Mô tả	Tham khảo	Mô tả	Tham khảo	
m	Xử lý đất yếu	Giã định xử lý nền đất yếu được tính vào hạng mục công trình và chi phí xây dựng	6.2.2.1) (f) (4) Phương thức mở rộng/Loại kết cấu (Đoạn đắp)	+ Tuyến đường quy hoạch chủ yếu đi qua vùng bùn lầy nên cần có biện pháp giảm lún nền đường, đảm bảo ổn định .	10.2.5.2. Xử lý nền đường 10.3. Yêu cầu kỹ	<p>không được khuyến nghị cho các mô do những nhược điểm sau.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cần có vách chắn đất lớn giữa các mô.</li> <li>- Do hướng tuyến đường mới nên hình chữ S do chỉ mở rộng ở phần cầu nên sẽ làm giảm đáng kể an toàn giao thông và sự thoải mái khi lái xe như một quốc lộ với tốc độ thiết kế 80 km/h.</li> </ul> <p>Vì lý do này, Phương pháp 2 lắp đặt vách bảo vệ vật lý trên cọc mới được xây dựng, cụ thể là "Cọc đúc tại chỗ với phương pháp thi công ống vách toàn bộ" được khuyến nghị cho các cọc của trụ cầu.</p> <p>Phương pháp thi công ống vách toàn bộ cho các cọc trụ chỉ nên được yêu cầu đối với các điều kiện sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Chỉ trong quá trình xây dựng</li> <li>-Chỉ đối với các cọc mới nằm trong phạm vi 3 lần đường kính của cọc mới so với cọc hiện tại</li> </ul> <p>[Nhận xét cho mục KHÔNG thuộc nghiên cứu đầu vào]</p> <p>Sàn giảm tải là biện pháp hiệu quả để chống lún đường trên nền đắp phía sau mô. Tuy nhiên, khuyến nghị rằng biện pháp bảo vệ vật lý, chẳng hạn như cọc ván thép, được lắp đặt giữa móng mô mới hoặc tẩm cọc hiện tại và tẩm cọc mới bằng cọc quay để giảm tác động tiêu cực cho các công trình lân cận.</p> <p>Xem xét các biện pháp giảm thiểu tác động tiêu cực đến kết cấu hiện tại do xây dựng nền đường mới.</p> <p>Trong phần đắp, cần lựa chọn phương pháp và</p>

STT	Nội dung	Nghiên cứu đầu vào do Đoàn Nghiên cứu thực hiện		Dự thảo NCKT cung cấp bởi tỉnh Hậu Giang		Rà soát của Đoàn Nghiên cứu
		Mô tả	Tham khảo	Mô tả	Tham khảo	
				<p>Các giải pháp xử lý đất yếu thường dùng</p>	<p>thuật và chất lượng</p>	<p>quy trình xử lý nền đất yếu phù hợp khi xem xét tác động tiêu cực đến các công trình hiện có dọc theo công trình đắp mới. Bước đầu trước khi thi công nền đắp, tiến hành gia tốc độ lún ban đầu khi không gia tải (thi công nền đắp). Sau khi kết thúc xác định lún, các biện pháp thích hợp (trong nghiên cứu này của JICA khuyến nghị đặt lưới địa kỹ thuật) để giảm thiểu lún của công trình mới sẽ được thực hiện. Đơn giá được coi là chi phí xây dựng.</p>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### 3) Rà soát Dự toán chi phí và Chi phí vận hành & bảo trì

#### [Rà soát Dự toán chi phí]

Việc rà soát dự toán chi phí, theo Dự thảo báo cáo NCTKT được cung cấp bởi tỉnh Hậu Giang được thực hiện theo các nội dung sau: (1) Rà soát số lượng; (2) Rà soát về đơn giá; (3) Kết quả rà soát

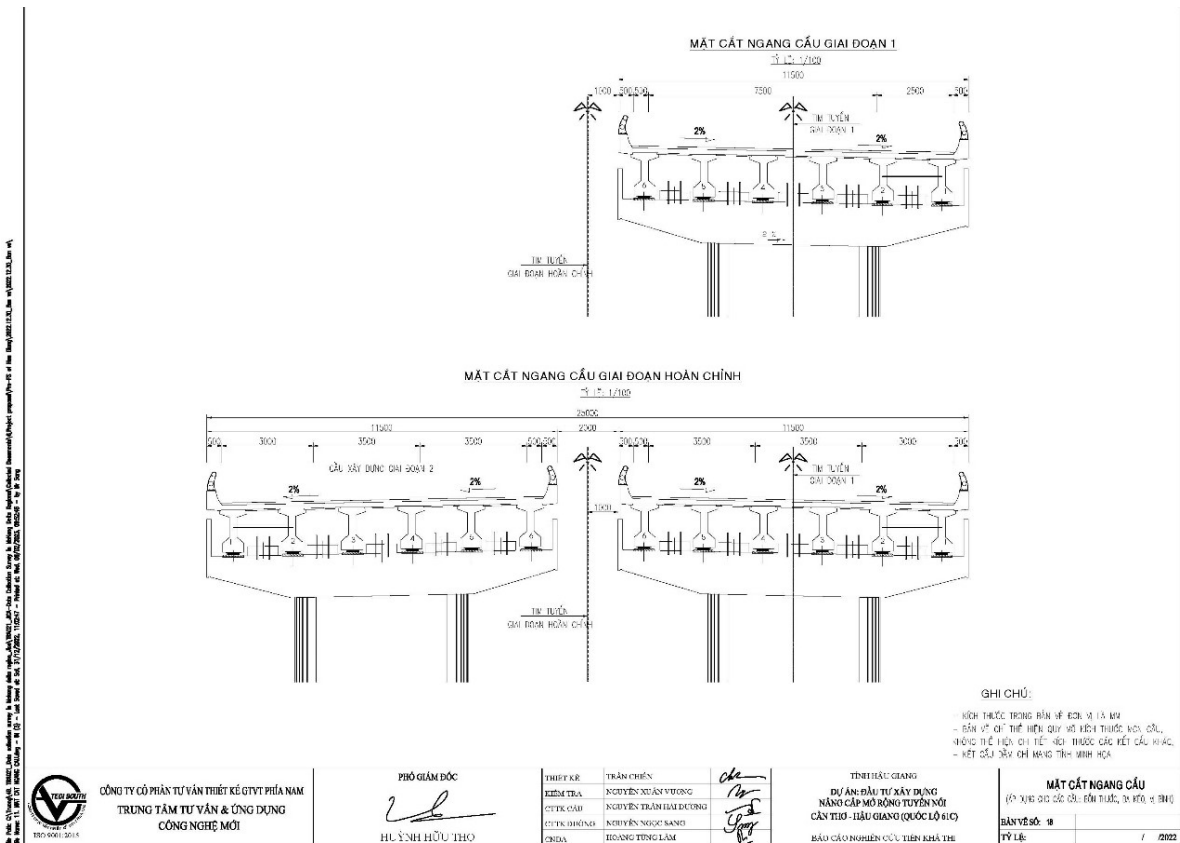
#### (1) Rà soát về số lượng

Căn cứ vào các bản vẽ trong Dự thảo báo cáo NCTKT, nhận thấy 3 hạng mục sau cần điều chỉnh về khối lượng trong dự toán:

##### 1.1. Chênh lệch bề rộng cầu

Một số chênh lệch giữa bản vẽ và ước tính chi phí đã được phát hiện đối với một số cầu.

Chiều rộng của các cầu “Bốn Thước”, “Ba Kéo” và “Vị Bình” là 11,5m như trong bản vẽ được thể hiện tại Hình 6.2.14. Trong khi đó, chiều rộng trong dự toán chi phí thuộc dự thảo báo cáo NCTKT là 11,0m. “11,5m” được nhóm nghiên cứu JICA coi là giá trị phù hợp để ước tính chi phí. Sự khác biệt giữa số lượng và chi phí được thể hiện trong Bảng 6.2.22 dưới dạng tác động của chi phí.



Nguồn: Dự thảo báo cáo NCTKT – cung cấp bởi tỉnh Hậu Giang

**Hình 6.2.14 Mặt cắt ngang cầu Bốn Thước, Ba Kéo, và Vị Bình**

#### 1.2. Số lượng không phù hợp theo tình hình thực tế

Hạng mục “cầu Lộ Đá” được loại khỏi chi phí, do cầu này trước đây đã được mở rộng (xây dựng) như đã đề cập tại “Tiểu mục 7.3.1.3. Cầu” trong dự thảo báo cáo NCTKT. Sự

chênh lệch về chi phí được thể hiện trong Bảng 6.2.22.

### 1.3. Sai lệch với thiết kế (số lượng sàn giảm tải khác nhau)

Đã phát hiện sự khác biệt giữa các bản vẽ và ước tính chi phí về sàn giảm tải.

Trong hồ sơ có 26 cầu được thiết kế sàn giảm tải. Tuy nhiên, trong dự toán, 28 cây cầu được thiết kế sàn giảm tải. “26 cầu thiết kế sàn giảm tải” được nhóm nghiên cứu JICA coi là con số phù hợp để ước tính chi phí. Sự chênh lệch về số lượng và chi phí được thể hiện trong Bảng 6.2.22.

Ngoài việc kiểm tra dự toán, một điểm kỹ thuật của kế hoạch / thiết kế đã được tìm thấy là đánh giá kỹ thuật / phân loại áp dụng sàn giảm tải. Tổng số cầu trên địa bàn tỉnh Hậu Giang là 34 cầu nhưng chỉ có 26 cầu được thiết kế sàn giảm tải.

### 1.4. Trùng lặp nội dung

Chi phí ước tính của “Phần II.4 Hệ thống thoát nước” và “Phần V: An toàn giao thông” được tính riêng vào tổng chi phí nên được xóa.

Theo Quyết định số 610/QĐ-BXD ngày 13/7/2022, Suất vốn đầu tư xây dựng đường ô tô cao tốc bao gồm các chi phí cần thiết để xây dựng theo tiêu chuẩn tính bình quân cho 1 km đường: “đắp, nền đường, hệ thống an toàn giao thông, hệ thống thoát nước mương, cống, v.v ...”. Vì vậy, “Phần II.4 Hệ thống thoát nước” và “Phần V: An toàn giao thông nên được xóa khỏi mục tổng chi phí.

Số tiền khấu trừ ước tính được trình bày tại Bảng 6.2.22.

**Bảng 6.2.22 Chênh lệch chi phí (Kết quả rà soát số lượng)**

Hạng mục	Đơn giá trong Dự thảo NCTKT (1)	Số lượng		Chi phí (triệu đồng)		Chênh lệch (Triệu đồng) (6) = (5) – (4)	
		Dự thảo NCTKT (2)	Sửa đổi	Dự thảo NCTKT (4) = (1)*(2)	Sửa đổi (5) = (1)*(3)		
1.1 Chênh lệch về chiều rộng các cầu	Cầu Bốn Thước	31.38 (triệu đồng/m <sup>2</sup> )	495(m <sup>2</sup> )	517 (m <sup>2</sup> )	15,746.27	16,462.01	+715.74
	Cầu Ba Kéo	31.38 (triệu đồng /m <sup>2</sup> )	495(m <sup>2</sup> )	517 (m <sup>2</sup> )	15,746.27	16,462.01	+715.74
	Cầu Vị Bình	36.23 (triệu đồng /m <sup>2</sup> )	803 (m <sup>2</sup> )	839 (m <sup>2</sup> )	29,649.90	30,997.62	+1,347.72
1.2 Số lượng không phù hợp thực tế	Cầu Lộ Đá	31.38 (triệu đồng /m <sup>2</sup> )	1 (set)	0 (set)	17,495.85	0	-17,495.85
1.3 Sai lệch với thiết kế (Số lượng sàn giảm tải)		7524.00 (triệu đồng / cầu)	28 (set)	26 (set)	210,672.00	195,624.00	-15,048.00
1.4. Trùng lặp hạng mục	Hệ thống thoát nước	153,780.00 (triệu đồng / LS)	1	0	153,780.00	0	-153,780.00
	Hệ thống an toàn giao thông	16,533.99 (triệu đồng / LS)	1	0	16,533.99	0	-16,533.99
Tổng		-	-	-	459,624.28	259,545.64	-200,078.64

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

## (2) Rà soát đơn giá

Đơn giá chi phí xây dựng trong tổng mức đầu tư đã được Đoàn Nghiên cứu JICA xác định phù hợp với quy định hiện hành và đơn giá của các công trình tương tự khác nhằm phục vụ công tác lập dự toán như sau:

- Quyết định 610/QĐ-BXD ngày 13/7/2022 Công bố Suất vốn đầu tư xây dựng công trình và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình năm 2021
- Suất đầu tư một số hạng mục có tham khảo các công trình tương tự
- Hỏi báo giá “phương pháp đóng cọc bê tông cốt thép đổ tại chỗ sử dụng phương pháp ống vách”
- Định mức xây dựng, đơn giá nhân công xây dựng, đơn giá ca máy thi công tỉnh Hậu Giang năm 2022
- Thông báo giá vật liệu xây dựng tỉnh Hậu Giang năm 2022.

Đã thực hiện rà soát và phát hiện một số điểm như sau:

### 2.1. Các biện pháp ứng phó với biến đổi khí hậu (Nâng nền các làn đường mở rộng và các làn hiện tại)

#### [Làn đường mở rộng]

Đơn giá phần tuyến mới theo định mức xây dựng không phân loại phụ thuộc vào chiều cao nền đắp. Tuy nhiên, về cơ bản đơn giá này đã bao gồm đủ khối lượng các công trình của phần tuyến. Đoàn Nghiên cứu JICA giả định rằng đơn giá theo định mức có thể đủ vì nâng cao nền dự kiến có tính đến biến đổi khí hậu là khoảng 15 cm. Trong các giai đoạn dự án trong tương lai, chiều cao của phần đắp (có tính đến biến đổi khí hậu) sẽ được thiết kế dựa trên kết quả khảo sát địa hình chính xác.

#### [Làn đường hiện tại]

Với vai trò của QL61C, chi phí “nâng nền của các làn đường hiện tại” sẽ được đưa vào để xây dựng tuyến đường thích ứng mọi điều kiện thời tiết, thích ứng với mực nước biển dâng do biến đổi khí hậu.

Tại phần ước tính chi phí trong Dự thảo Báo cáo NCKT, chi phí được tính toán “bằng cách tăng khối lượng móng cấp phối đá dăm” trên các làn đường hiện tại. Theo hồ sơ 70 cm cấp phối đá dăm + 12 cm bê tông nhựa đã được tính đến để nâng nền. Vì vậy, dự kiến nâng 82 cm cao độ nền đường so với giả định của Đoàn Nghiên cứu là 45 cm (= 15 cm dành cho biến đổi khí hậu + 30 cm cho công tác bù lún).

### 2.2. Xử lý đất yếu

Được biết, lớp đất yếu dày được phân bố khắp ĐBSCL. Cần áp dụng biện pháp xử lý nền đất yếu cho đoạn đắp của dự án đường.

Đơn vị áp dụng có giá “24,2 tỷ. đồng/km” để xử lý nền đất yếu được đánh giá là hợp lý so với đơn giá “26,7 tỷ. đồng/km” trong một dự án tương tự ở ĐBSCL. Trong dự án tương tự, Phương pháp cọc xi măng đất (CDM) được áp dụng với điều kiện “đắp cao H>5,5m” và “thời gian thi công ngắn”. Đối với QL61C, điều kiện sẽ không giống như dự án tham khảo. Trên thực tế, trong giai đoạn đầu (làn hiện có) của QL61C, chỉ áp dụng Bắc thấm đứng (PVD), Giếng cát (SD). Trong dự thảo Báo cáo tiền khả thi, cũng chỉ áp dụng Bắc thấm đứng (PVD), Giếng cát (SD) để xử lý đất yếu. Đó là lý do mà đơn giá thấp hơn một chút có

thể được chấp nhận so với đơn giá của dự án khác.

Tuy nhiên, Đoàn Nghiên cứu của JICA không thể xác định liệu có bao gồm hay không “biện pháp giảm thiểu tác động tiêu cực của nền đắp mới đến các kết cấu hiện tại” vào đơn giá (thường bao gồm các biện pháp ở trên, do đó nó có thể được bao gồm). Trong nghiên cứu trước đầu vào của Đoàn Nghiên cứu, “đặt lưới địa kỹ thuật (tấm địa kỹ thuật) trên bề mặt đất” đã được khuyến nghị. Để giảm thiểu tác động tiêu cực đến các công trình lân cận, biện pháp thích hợp sẽ được xem xét và tính đến chi phí dự án.

### **2.3. Cọc Bê tông cốt thép đổ tại chỗ bằng phương pháp ống vách toàn bộ**

Để giảm thiểu tác động tiêu cực đến kết cấu hiện có do xây dựng các cọc móng mới, “Cọc bê tông cốt thép đổ tại chỗ bằng phương pháp ống vách” đã được đề xuất trong nghiên cứu trước đầu vào của Đoàn Nghiên cứu.

Đoàn Nghiên cứu JICA xác định rằng đơn giá áp dụng trong dự thảo BCNCTKT là phù hợp với định mức. Vì vậy, Đoàn Nghiên cứu JICA đánh giá rằng đơn giá cần bao gồm/áp dụng “phương pháp ống vách” vào chi phí. Để xác định chi phí cho “phương pháp ống vách”, nhóm nghiên cứu JICA đã yêu cầu nhà thầu báo giá.

Căn cứ vào báo giá, chi phí bổ sung khi áp dụng phương pháp này ước tính khoảng 1,650 triệu đồng/cầu. Tổng cộng 33 cầu đoạn Hậu Giang sẽ được bổ sung 54,450 triệu đồng.

Các điều kiện để có được báo giá như sau:

- Số lượng cầu: 40 cầu (7 cầu tại Cần Thơ, 33 cầu tại Hậu Giang)
- Móng: trung bình 50m cọc bê tông cốt thép đổ tại chỗ, 6 cọc cho một mố
- Áp dụng phương pháp ống vách:
  - 2 cọc trong tổng số 6 cọc cho một mố
  - 2 mố cho một cây cầu

Đối với một mố, ít nhất 2 cọc mới (trong số 6 cọc) gần nhất với các cọc hiện có (trong phạm vi 3D) phải được thi công kèm theo một số biện pháp bảo vệ/đối phó để bảo vệ vách lỗ khoan của cọc đổ tại chỗ.

Chi phí cho các biện pháp bảo vệ sẽ được tính vào chi phí xây dựng để đảm bảo an toàn cho công trình và giảm thiểu tác động tiêu cực đến kết cấu hiện tại như một dự án ODA.

### **2.4. Khả năng khấu trừ chi phí đối với bê tông nhựa**

Trong Dự thảo NCTKT, chi phí bê tông nhựa được tính theo giá bê tông nhựa tại thông báo của tỉnh Hậu Giang.

Tuy nhiên, chi phí bê tông nhựa về cơ bản là hợp lý nếu sản xuất tại công trường. Thực tế tại một số dự án trên địa bàn tỉnh Hậu Giang, chi phí bê tông nhựa được xác định trên cơ sở trạm trộn tại hiện trường (có điều tra, khảo sát vật liệu xây dựng của dự án).

Việc so sánh đơn giá “thông báo của tỉnh Hậu Giang” và “đơn giá tham khảo dự án khác do trạm trộn riêng sản xuất tại công trường” được thể hiện trong Bảng 6.2.23. Dựa trên so sánh, nếu khối lượng bê tông nhựa lớn hơn 700 tấn, tổng chi phí bê tông nhựa được ước tính sẽ tiết kiệm hơn (có tính đến chi phí lắp đặt [khoảng 500 triệu đồng] trạm trộn tại chỗ).

Đoạn Hậu Giang cần 112.000 tấn bê tông nhựa. Do đó, nên lắp đặt trạm trộn riêng tại chỗ để SX bê tông nhựa. Sự khác biệt của đơn giá và chi phí được thể hiện trong Bảng 6.2.24.

**Bảng 6.2.23 So sánh đơn giá bê tông nhựa**

Hạng mục	Đơn giá bê tông nhựa (triệu đồng/tấn)	
	Bê tông C12.5	Bê tông C19
Đơn giá (Thông báo của tỉnh Hậu Giang)	1.770	1.750
Đơn giá tham khảo theo dự án đường cao tốc Hậu Giang-Cà Mau (10/2022) (Sản xuất tại trạm trộn riêng cho dự án)	1.090	1.052

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Bảng 6.2.24 Chi phí chênh lệch (Kết quả rà soát đơn giá)**

Hạng mục	Đơn giá		Số lượng	Chi phí (triệu đồng)		Chênh lệch (triệu đồng) (6) = (5) - (4)
	Dự thảo NCTKT (1)	Sửa đổi (2)		Dự thảo NCTKT (3)	Dự thảo NCTKT (4) = (1) * (3)	
2.3. Cọc bê tông cốt thép dùng phương pháp ống vách	-	1,650 (triệu đồng / cầu)	33 (cầu)	-	54,450.00	+ 54,450.00
2.5 Giảm trừ chi phí cho bê tông nhựa	1.770 (triệu đồng/ tấn)	1.090 (triệu đồng/ tấn)	47,391.62 (tấn)	83,883.17	51,656.87	- 32,226.30
	1.750 (triệu đồng/ tấn)	1.052 (triệu đồng/ tấn)	64,984.20 (tấn)	113,722.4	68,363.38	- 45,358.97
Tổng	-	-	-	197,605.5	174,470.20	-23,135.27

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### (3) Kết quả rà soát

Kết quả rà soát dự toán được thể hiện trong Bảng 6.2.25. Mặc dù tổng chi phí được đánh giá thấp hơn so với dự thảo BCNCKT, nhưng mọi hạng mục, đặc biệt là các hạng mục được bổ sung trong báo cáo rà soát này, sẽ được xem xét như các hạng mục công trình đảm bảo an toàn và thi công thuận lợi như một dự án ODA.

**Bảng 6.2.25 Kết quả rà soát dự toán chi phí**

Hạng mục	NCTKT (1)	Rà soát chi phí thực hiện bởi Đoàn Nghiên cứu JICA (2)	Đơn vị: Tỷ đồng	Chênh lệch: (2) - (1)
1. Thu hồi đất và tái định cư	573.85	573.85		0
2. Chi phí xây dựng	3,093.56	2,849.32		- 244.24
3. Chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn & các chi phí khác	333.81	308.13		- 25.68
4. Dự phòng	600.18	559.70		- 40.48
<b>Tổng đầu tư</b>	<b>4601.40</b>	<b>4291.00</b>		<b>- 310.40</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

## 7. CÂN NHẮC THỰC HIỆN CÁC DỰ ÁN MỤC TIÊU

### 7.1. Phân tích Kinh tế và các Tiêu chí Đánh giá

#### 7.1.1. Phân tích Kinh tế

Trong phần này, Đoàn Nghiên cứu phân tích về tính khả thi của dự án. Đoàn Nghiên cứu tính toán và phân tích tỷ suất nội hoàn kinh tế (EIRR) để xác định tính khả thi của dự án về lợi ích kinh tế so với chi phí đầu tư. Đoàn Nghiên cứu cũng tiến hành so sánh lợi ích và chi phí của các trường hợp có và không có dự án để phân tích dự án mục tiêu. Phân tích kinh tế sẽ được thực hiện thông qua các tính toán EIRR, giá trị hiện tại ròng (NPV) và tỷ suất lợi ích chi phí (B/C).

#### 1) Giả định cơ sở

- Đoàn Nghiên cứu phân tích đường liên tỉnh và QL61C (đoạn Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang) như một dự án.
- Chi phí đầu tư tham khảo ban đầu như sau. Chi phí đầu tư ban đầu bao gồm thu hồi đất, tái định cư và bồi thường, và phí tư vấn.

Thành phố Cần Thơ: Dự thảo báo cáo NCTKT (ngày 9/11/2022, Sở GTVT)

Tỉnh Hậu Giang: Chi phí đầu tư ban đầu sử dụng kết quả đánh giá của Đoàn Nghiên cứu trong Bảng 6.2.25 "Kết quả rà soát dự toán chi phí" trong báo cáo này. Tỉnh Hậu Giang đã trình đề xuất dự án lên Bộ KHĐT và Bộ Tài chính vào ngày 3/8/2022. Tỉnh đã chuẩn bị Dự thảo báo cáo NCTKT và sau đó được chia sẻ với JICA vào ngày 28/12/2022. Chi phí đầu tư ban đầu dưới đây là chi phí ước tính dựa trên đánh giá của Đoàn Nghiên cứu về các tính toán trong dự thảo báo cáo NCTKT.

#### 2) Chi phí Đầu tư ban đầu và Chi phí O&M

Chi phí Dự án được trình bày trong hình dưới đây và chi phí O&M được trình bày chi tiết trong Chương 6.

**Bảng 7.1.1 Khái toán Chi phí Dự án**

(Đơn vị: Tỷ đồng)

Hạng mục	IPC <sup>*1</sup>	QL61C (Cần Thơ) <sup>*1</sup>	QL61C (Hậu Giang) <sup>*2</sup>
1. Chi phí chuẩn bị (đất đai, tái định cư, v.v.)	845,21	123,7	573,85
2. Chi phí thi công	2.851,51	1.210,2	2.849,32
3. Quản lý dự án (dịch vụ tư vấn, v.v.)	427,73	145,7	308,13
4. Dự phòng (dự phòng khối lượng)	412,45	203,4	559,70
<b>Tổng chi phí đầu tư</b>	<b>4.536,9</b>	<b>1.683,0</b>	<b>4.291,0</b>

Nguồn: \*1 Tờ trình số 3192/TTr-SGTVT về việc Đề xuất dự án phát triển mạng lưới giao thông vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu thành phố Cần Thơ - Dự án 2 (Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 61C, đoạn qua địa phận thành phố Cần Thơ và Đường kết nối quận Ô Môn, huyện Thới Lai, thành phố Cần Thơ với huyện Giồng Riềng, tỉnh Kiên Giang, đoạn qua địa phận thành phố Cần Thơ) tham gia chương trình DPO

\*2 Bảng 6.2.25 "Kết quả rà soát dự toán chi phí" tại Chương 6 của báo cáo này

**Bảng 7.1.2 Chi phí O&M**

(Đơn vị: Triệu đồng)

Hạng mục	IPC *1	QL61C (Cần Thơ) *2	QL61C (Hậu Giang) *1
Chi phí O&M cho vòng đời dự án	3.193.600	1.316.659	2.805.456

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu



### 3) Phương pháp Phân tích Kinh tế

Lợi ích kinh tế được tính từ việc giảm chi phí vận hành phương tiện (VOC) và chi phí thời gian đi lại (TTC). Dựa trên kết quả dự báo nhu cầu giao thông, Đoàn Nghiên cứu đã tính toán tác động của dự án đối với mạng lưới giao thông vận tải cho năm 2030 và 2050. Đoàn Nghiên cứu đã ước tính lợi ích kinh tế ngoài những năm dự báo bằng phương pháp nội suy.

Dự án được bắt đầu triển khai xây dựng vào năm 2025 và hoàn thành để đưa vào hoạt động vào năm 2027, với vòng đời dự án là 30 năm và giá trị còn lại bằng không.

Dự báo nhu cầu giao thông cho các năm 2030 và 2050 được trình bày chi tiết tại Chương 5 của báo cáo này.

**Bảng 7.1.3 Dự báo Nhu cầu Giao thông cho Dự án IPC**

Năm		2030	2050
Chiều dài (km)		27.2	
Lưu lượng giao thông (PCU / ngày)	Phương tiện cá nhân	23-800	26-500
	Phương tiện công cộng	2-900	4-700
	Hàng hóa	18-200	12-600
	<b>Tổng</b>	<b>44-900</b>	<b>43-800</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Bảng 7.1.4 Dự báo Nhu cầu Giao thông cho Dự án QL61C**

Năm		2030	2050
Chiều dài (km)		48.4	
Lưu lượng giao thông (PCU / ngày)	Phương tiện cá nhân	20,900	33,000
	Phương tiện công cộng	1,800	2,800
	Hàng hóa	800	8,700
	<b>Tổng</b>	<b>23,500</b>	<b>44,500</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Bảng 7.1.5 Lợi ích Kinh tế (VOC & TTC)**

(Đơn vị: USD)

VOC/TTC mỗi ngày	2030	2050
Tổng VOC	672.320.5	397.476,7
Tổng TTC	1.066.452.8	891.882,4

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Lợi ích mỗi ngày được nhân với 365 ngày và quy đổi ở tỷ giá 1USD= 25.128 VND để tính toán lợi ích kinh tế mỗi năm cho các năm 2030 và 2050.

### 4) Kết quả Phân tích Kinh tế

Dựa trên ước tính chi phí và lợi ích kinh tế, Đoàn Nghiên cứu đã thực hiện phân tích lợi ích chi phí và kết quả tính toán được tóm tắt trong Bảng 7.1.6. Chi tiết dòng tiền của phân tích lợi ích chi phí được trình bày trong Bảng 7.1.7.

Nếu EIRR lớn hơn suất chiết khấu xã hội thì khoản đầu tư vào dự án thường được coi là hợp lý và dự án sẽ được duyệt từ góc độ đánh giá kinh tế. Tỷ lệ lợi ích chi phí (B/C) là tỷ lệ của tổng lợi ích trên tổng chi phí dự án. Tương tự như EIRR, tỷ lệ chi phí lợi ích là một chỉ tiêu về hiệu quả kinh tế của dự án và nếu tỷ lệ chi phí lợi ích lớn hơn giá trị một thì dự án được coi là khả thi.

Như Bảng 7.1.6 cho thấy, EIRR lớn hơn 10%, tức là lớn hơn suất chiết khấu xã hội ở Việt Nam. Tỷ lệ B/C có giá trị lớn hơn một và NPV cũng dương. NPV được tính theo cách tương tự cũng cho giá trị dương, điều này cho thấy tính phù hợp của dự án. Theo kết quả phân tích kinh tế, tất cả các chỉ tiêu đánh giá đều cho thấy tính phù hợp của dự án.

**Bảng 7.1.6 Tổng hợp Kết quả Phân tích Lợi ích Chi phí**

Chỉ tiêu	Giá trị
EIRR	13,8%
B/C (theo tỷ lệ chiết khấu 10%)	1,2
NPV (triệu đồng theo tỷ lệ chiết khấu 10%)	25.789.317

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Bảng 7.1.7 Dòng tiền của Phân tích Kinh tế**

Đơn vị: triệu đồng

STT	Năm	Chi phí			Lợi ích			Lợi ích- Chi phí
		Chi phí Xây dựng	O&M	Tổng phụ	TTC	VOC	Tổng phụ	
1	2025	31,532,370	0	31,532,370	0	0	0	-31,532,370.0
2	2026	31,532,370	0	31,532,370	0	0	0	-28,379,133.0
3	2027	31,532,370	0	31,532,370	0	0	0	-25,541,219.7
4	2028	10,510,790	183,190	10,693,980	6,499,106	10,309,056	16,808,162	9,012,250.0
5	2029	0	183,190	183,190	6,330,534	10,041,663	16,372,198	16,189,007.4
6	2030	0	183,190	183,190	6,166,335	9,781,206	15,947,542	15,764,351.4
7	2031	0	183,190	183,190	6,006,395	9,694,172	15,700,567	15,517,376.8
8	2032	0	183,190	183,190	5,850,604	9,607,912	15,458,516	15,275,325.2
9	2033	0	183,190	183,190	5,522,420	5,698,853	15,221,273	15,038,082.0
10	2034	0	183,190	183,190	9,437,688	5,551,038	14,988,726	14,805,535.6
11	2035	0	183,190	183,190	9,353,710	5,407,057	14,760,768	14,577,577.1
12	2036	0	183,190	183,190	9,270,480	5,266,811	14,537,291	14,354,100.4
13	2037	0	183,190	183,190	9,187,990	5,130,202	14,318,192	14,135,001.9
14	2038	0	183,190	183,190	9,106,234	4,997,137	14,103,371	13,920,180.7
15	2039	0	183,190	183,190	9,025,206	4,867,523	13,892,729	13,709,538.4
16	2040	0	183,190	183,190	8,944,898	4,741,271	13,686,169	13,502,979.0
17	2041	0	183,190	183,190	8,865,305	4,618,294	13,483,599	13,300,408.8
18	2042	0	1,093,190	1,093,190	8,786,421	4,498,506	13,284,927	12,191,736.6
19	2043	0	183,190	183,190	8,708,238	4,381,826	13,090,064	12,906,873.4
20	2044	0	183,190	183,190	8,630,751	4,268,172	12,898,923	12,715,732.2
21	2045	0	183,190	183,190	8,553,954	4,157,465	12,711,419	12,528,228.5
22	2046	0	183,190	183,190	8,477,840	4,049,631	12,527,470	12,344,279.5
23	2047	0	183,190	183,190	8,402,403	3,944,593	12,346,995	12,163,804.8
24	2048	0	183,190	183,190	8,327,637	3,842,279	12,169,916	11,986,725.8
25	2049	0	183,190	183,190	8,253,537	3,742,620	11,996,156	11,812,965.8
26	2050	0	183,190	183,190	8,180,096	3,645,545	11,825,641	11,642,450.2
27	2051	0	183,190	183,190	8,107,308	3,550,988	11,658,296	11,475,105.8
28	2052	0	183,190	183,190	8,035,168	3,458,884	11,494,052	11,310,861.8
29	2053	0	183,190	183,190	7,963,670	3,369,169	11,332,839	11,149,648.6
30	2054	0	183,190	183,190	7,892,809	3,281,780	11,174,589	10,991,398.6
31	2055	0	183,190	183,190	7,822,577	3,196,659	11,019,236	10,836,045.8
32	2056	0	183,190	183,190	7,752,971	3,113,745	10,866,716	10,683,525.8
33	2057	0	1,093,190	1,093,190	7,683,984	3,032,982	10,716,966	9,623,775.7
	Tổng	105,107,900.0	7,315,714.8	112,423,614.8	245,146,269.1	155,247,040.7	400,393,309.8	300,012,151.0
	NPV			87,095,662.7			103,798,339.0	25,789,317.2

EIRR	13.75%
NPV	25,789,317
B/C	1.19

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

## 5) Phân tích Độ nhạy

Ước tính lợi ích cho dự án này dựa trên giả định vòng đời của dự án là 30 năm. Mặc dù dự báo tương lai dựa trên cơ sở được cho là phù hợp nhất tại thời điểm ước tính, nhưng lợi ích thực tế vẫn có thể lớn hơn hoặc nhỏ hơn so với ước tính. Các chi phí cũng có thể tăng, giảm so với chi phí ước tính, chẳng hạn như chi phí chuẩn bị dự án, biến động tỷ giá, v.v. Nếu những trường hợp không lường trước này xảy ra thì các số liệu trong kết quả trước đó sẽ thay đổi. Đối với những trường hợp không dự đoán được này, nghiên cứu độ nhạy được thực hiện khi nhu cầu (lợi ích) và chi phí dự án dao động trong khoảng -20% đến +20%.

Như kết quả phân tích độ nhạy trong Bảng 7.1.8, ngay cả khi chi phí tăng lên 20% và lợi ích giảm xuống 20%, thì EIRR vẫn cao hơn một chút so với tỷ lệ chiết khấu xã hội, tuy nhiên tỷ lệ chi phí lợi ích thành 0,98.

**Bảng 7.1.8 Độ nhạy của Phân tích Kinh tế**

(Đơn vị: %)		Chi phí				
		Giảm 20%	Giảm 10%	Trường hợp Cơ sở	Tăng 10%	Tăng 20%
Lợi ích	Tăng 20%	17.8	15.8	14.2	12.8	12.0
	Tăng 10%	17.5	15.6	14.0	12.6	11.4
	Trường hợp Cơ sở	17.2	15.3	13.8	12.4	11.3
	Giảm 10%	16.9	15.1	13.6	12.3	11.1
	Giảm 20%	16.7	14.9	13.4	12.1	11.0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### 7.1.2. Chỉ tiêu Đánh giá (Chỉ tiêu Vận hành khai thác và Chỉ tiêu Ảnh hưởng)

Đoàn Nghiên cứu đã lựa chọn các chỉ tiêu vận hành khai thác và chỉ tiêu ảnh hưởng sau khi tham khảo ý kiến của các tổ chức có liên quan bao gồm cả JICA để đánh giá định lượng các dự án mục tiêu, sau đó xác nhận dữ liệu sẵn có với tình và thành phố mục tiêu cũng như các chuyên gia tư vấn trong nước.

Chỉ tiêu vận hành khai thác là chỉ tiêu mang tính định lượng đánh giá hoạt động vận hành khai thác của dự án

Chỉ tiêu ảnh hưởng là chỉ tiêu mang tính định lượng đo lường về ảnh hưởng của dự án

#### Chỉ tiêu vận hành khai thác

- Lưu lượng phương tiện bình quân ngày hàng năm (PCU/ngày)  
 PCU (Đơn vị xe con): Đơn vị thể hiện lưu lượng phương tiện theo đơn vị xe con. Có thể hiệu chỉnh theo các phương tiện có kích cỡ khác nhau, chẳng hạn như xe tải lớn và xe máy bằng cách nhân với một tỷ lệ xác định trước.

#### Chỉ tiêu ảnh hưởng

- Thời gian lưu thông trung bình (giờ)
- Lượt hành khách (người/năm) và khối lượng hàng hóa (tấn/năm), nhưng có điều kiện

### 1) Quy trình Nghiên cứu Chỉ tiêu Vận hành khai thác và Chỉ tiêu Ảnh hưởng

#### Những Dự án trước đây của JICA

Trong quá trình xem xét các chỉ tiêu vận hành khai thác và chỉ tiêu ảnh hưởng, Đoàn Nghiên cứu đã tham khảo "Chỉ tiêu vận hành khai thác và chỉ tiêu ảnh hưởng trong các dự án vốn

vay ODA của JICA" (Phòng Đánh giá, tháng 4 năm 2022). Đoàn Nghiên cứu đã cân nhắc xem liệu có sẵn các chỉ số đánh giá tại thời điểm đánh giá cơ sở, giám sát và đánh giá hậu kỳ hay không. Đoàn Nghiên cứu cũng đã xác nhận với các cơ quan thực hiện thông qua các buổi phỏng vấn xin ý kiến về việc có thể thu thập các chỉ số đánh giá đó từ những cơ quan này.

Các dự án mục tiêu thuộc danh mục giao thông vận tải (đường bộ, cầu, đường sắt, hàng không, cảng và giao thông đường bộ) trong tài liệu tham khảo này. Vì Nghiên cứu này chỉ ra rằng mạng lưới giao thông góp phần vào sự phát triển kinh tế khu vực nên Đoàn Nghiên cứu đã xem xét bất kỳ chỉ số nào liên quan đến sự phát triển kinh tế khu vực. Đoàn Nghiên cứu đã được xác nhận rằng hiện không có chỉ tiêu nào trong các chỉ tiêu mẫu cho các dự án hợp tác tài chính mà chỉ có chỉ tiêu cho các dự án hợp tác kỹ thuật.

Vì các dự án mục tiêu là IPC và QL61C ở cấp quốc lộ nên tương ứng với mục tiêu trung hạn là "Cải thiện giao thông đường bộ" trong ngành giao thông vận tải và loại cơ sở hạ tầng là đường trục chính và cầu (trong nước).

Trong tài liệu tham khảo, "lưu lượng phương tiện bình quân ngày hàng năm" và "lưu lượng hành khách và hàng hóa" (lưu lượng giao thông qua mặt cắt ngang) được lấy làm ví dụ về các chỉ tiêu vận hành khai thác và ảnh hưởng. Ngoài ra, "việc giảm thời gian đi lại (giờ)" được nêu là một chỉ tiêu ảnh hưởng, và cũng có đề cập đến một số chỉ tiêu phụ khác. Trong số các chỉ tiêu phụ, đã loại trừ chỉ tiêu liên quan đến lưu lượng phương tiện hạng nặng vì các dự án mục tiêu được quy hoạch dựa trên giả định rằng phương tiện hạng nặng sẽ được phép lưu thông khi có quy hoạch quốc lộ. "Việc giảm chi phí vận hành khai thác phương tiện" không được đưa vào vì đây là một trong những lợi ích của phân tích kinh tế. Vì "vận tốc đi lại trung bình tăng" đồng nghĩa với "thời gian đi lại trung bình" nên "thời gian di chuyển trung bình" được chọn làm chỉ tiêu đánh giá. Theo tinh thần làm việc với các địa phương, "việc giảm số ngày không thể tiếp cận do thiên tai mỗi năm" không được đưa vào làm chỉ tiêu, như sẽ được trình bày sau trong báo cáo. Vì không có dữ liệu cơ sở cho tiêu chí "cải thiện môi trường trên dọc tuyến đường (đối với dân số của các khu vực chịu ảnh hưởng của dự án)," nên Đoàn Nghiên cứu đề xuất thay bằng tiêu chí "phát triển kinh tế xã hội nhờ thay đổi mục đích sử dụng đất" như một chỉ tiêu được trình bày sau trong báo cáo này.

Đoàn Nghiên cứu đã rà soát các tiêu chí liên quan đến vận hành khai thác và ảnh hưởng của các dự án giao thông đường bộ từ các tài liệu đánh giá dự án trước đây trong 5 năm qua từ năm 2018 đến năm 2022 trên trang web của JICA. Đoàn Nghiên cứu cũng đã tiến hành tìm kiếm theo các từ khóa như cầu, đường, phát triển vùng, phát triển mạng lưới đường bộ và khoản vay theo nhóm ngành ở Việt Nam và đã rà soát các tài liệu đánh giá dự án trước đây đó. Trong số các dự án đường bộ ở Việt Nam, các dự án đường cao tốc và đường nội đô không được rà soát vì mục tiêu và hợp phần của các dự án đó khác với các dự án mục tiêu. Kết quả là Đoàn Nghiên cứu đã lựa chọn và rà soát 23 dự án qua các tiêu chí vận hành khai thác và ảnh hưởng.

Ngoại trừ một dự án, tất cả các dự án cầu đường trước đây đều có "lưu lượng phương tiện bình quân ngày hàng năm" và "thời gian di chuyển trung bình" là tiêu chí đánh giá vận hành khai thác và chỉ tiêu ảnh hưởng. Trong các dự án của Việt Nam, có một dự án đã đặt "số ngày ùn tắc giao thông mỗi năm", "giảm chi phí vận hành phương tiện", "giảm thời gian đi lại so với dịch vụ phà" và "tăng giá đất địa phương" làm tiêu chí đánh giá. (Dự án Cải tạo Đường tránh Quốc lộ 1 (II)).

Ngoài "lưu lượng giao thông trung bình hàng ngày" và "thời gian đi lại trung bình", số lượng

hành khách (mỗi năm)" và "khối lượng hàng hóa (mỗi năm)" cũng được dùng làm tiêu chí đánh giá đối với một số dự án.

Trong trường hợp phát triển vùng, theo tài liệu "Tham khảo chỉ tiêu vận hành khai thác và chỉ tiêu ảnh hưởng cho các dự án hợp tác kỹ thuật của JICA" đề xuất sử dụng các chỉ số GRDP gia tăng trong vùng, cải thiện thu nhập của người dân và tạo công ăn việc làm làm các tiêu chí đánh giá vận hành khai thác và ảnh hưởng bao gồm ¥¥. Vì các dự án mục tiêu của Nghiên cứu này không trực tiếp đầu tư hoặc tác động đến sự phát triển của nền kinh tế địa phương mà nhằm mục đích giảm ùn tắc đường bộ, đẩy mạnh logistic và cải thiện mạng lưới đường bộ địa phương, nên việc dùng GRDP gia tăng và tạo việc làm là tiêu chí đánh giá vận hành khai thác và ảnh hưởng được xem là một bước đột phá có tính logic.

#### Dự án ngân sách địa phương ở Việt Nam

Theo Hướng dẫn về Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi và Báo cáo khả thi cho các Dự án PPP<sup>62</sup>, Bộ Giao thông vận tải quy định cách tính NPV (Giá trị hiện tại ròng), BCR (Tỷ lệ lợi ích chi phí), EIRR (tỷ suất nội hoàn kinh tế) trong điều khoản về hiệu quả kinh tế xã hội. Ví dụ về các tiêu chí định lượng bao gồm tiết kiệm VOC (Chi phí vận hành phương tiện) và tiết kiệm TTC (Chi phí thời gian đi lại). Các chỉ tiêu định tính có thể định lượng được nhưng khó đánh giá được bằng tiền, bao gồm tác động cải thiện môi trường thông qua giảm ô nhiễm không khí, bụi, tiếng ồn, độ rung và các tác động môi trường khác, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, tạo việc làm, logistic và giảm tai nạn giao thông. Ngoài ra, có những lợi ích định tính như khả năng kết nối giữa các vùng được cải thiện và nâng cao mức sống cho cư dân ở vùng lân cận dự án. Hướng dẫn này cho phép đưa các chỉ tiêu trên vào báo cáo nghiên cứu khả thi nhưng phải phù hợp với đặc điểm của dự án và tuân thủ các quy định pháp lý liên quan. Theo hướng dẫn này, các tiêu chí trên chỉ dùng để phân tích kinh tế, không phải là các tiêu chí đánh giá hiệu quả vận hành khai thác và ảnh hưởng để đánh giá hậu kỳ

Qua các buổi làm việc và trao đổi với các tỉnh có liên quan và các công ty tư vấn trong nước, Đoàn Nghiên cứu đã được xác nhận rằng các tiêu chí vận hành khai thác và ảnh hưởng không được lập cho các dự án địa phương, vì không có đánh giá hậu kỳ nào được thực hiện. Các công ty tư vấn mà thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang ủy thác lập nghiên cứu tiền khả thi của dự án mục tiêu cũng đã xác nhận rằng họ chưa bao giờ đưa ra các tiêu chí liên quan đến vận hành khai thác và ảnh hưởng cho các dự án địa phương. Do đó, Đoàn Nghiên cứu đã thảo luận về các tiêu chí này, và đi đến nhất trí rằng "lưu lượng phương tiện bình quân ngày hàng năm" và "thời gian đi lại trung bình" là phù hợp, vì đã có sẵn dữ liệu cơ sở trong giai đoạn nghiên cứu khả thi. Các công ty tư vấn cũng xác nhận rằng nói chung "số lượng hành khách" và "khối lượng hàng hóa" không được khảo sát trong giai đoạn nghiên cứu khả thi, mặc dù đó là những số liệu hoàn toàn có thể khảo sát được. Nếu được hướng dẫn làm như vậy thì cần phải tiến hành khảo sát OD.

Do đó, các tiêu chí ảnh hưởng như "lưu lượng hành khách" và "khối lượng hàng hóa" tùy thuộc vào quyết định của các ban ngành hữu quan. Nếu họ thu thập dữ liệu cho báo cáo nghiên cứu khả thi thì các chỉ tiêu đó có thể được sử dụng làm tiêu chí ảnh hưởng. Cần Thơ và Hậu Giang hàng năm có tổ chức khảo sát giao thông hàng năm, nhưng không tiến hành khảo sát "lưu lượng hành khách" và "lượng hàng hóa", bao gồm khảo sát OD. Do đó, cần có sự thống nhất trước với các địa phương liên quan để sử dụng làm tiêu chí đánh giá mức ảnh hưởng khi thực hiện đánh giá hậu kỳ.

---

<sup>62</sup> Thông tư số 22/2022/TT-BGTVT ngày 31/8/2022 của Bộ GTVT: Hướng dẫn một số nội dung trong báo cáo NCKT, báo cáo NCKT dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư, loại hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao thuộc lĩnh vực giao thông vận tải

### Ngân hàng Thế giới (WB)

Các tiêu chí đánh giá ảnh hưởng được đặt làm chỉ tiêu hiệu quả cho các dự án do Ngân hàng Thế giới tài trợ phù hợp với các mục tiêu của dự án trong quá trình thẩm định dự án. Do không tìm được Hướng dẫn về các tiêu chí đánh giá hiệu quả trên trang web của Ngân hàng nên Đoàn Nghiên cứu đã rà soát các tiêu chí đó cho các dự án đường bộ được triển khai tại Việt Nam. Ví dụ, trong Dự án Cải thiện Mạng lưới Đường bộ, các tiêu chí sau đã được thiết lập: 1) giảm thời gian đi lại (%), 2) tăng lưu lượng phương tiện bình quân ngày hàng năm (%) và 3) cải thiện tình trạng mặt đường bình quân (%). Trong hầu hết các trường hợp, 1) và 2) được coi là các tiêu chí ảnh hưởng trong các dự án đường bộ ở Việt Nam.

### Ngân Hàng Phát triển Châu Á (ADB)

Ở ADB, cũng như ở WB, các tiêu chí đánh giá hiệu quả dự án được thiết lập tại thời điểm đánh giá dự án. Đánh giá hiệu quả dự án được mô tả trong báo cáo hoàn thành và các tiêu chí ảnh hưởng được giải thích trong tiêu chí đánh giá hiệu quả của OECD-DAC, trong khi các lợi ích và tác động được mô tả riêng. Ví dụ, mục tiêu dự án của "Dự án đường cao tốc Bến Lức-Long Thành ở Tiểu vùng Mê-kông Mở rộng - Giai đoạn 1," là vận chuyển hành khách và hàng hóa hiệu quả và an toàn trong và xung quanh thành phố Hồ Chí Minh. Các tiêu chí ảnh hưởng là: 1) giảm 80% "thời gian và chi phí đi lại", 2) giảm 30% số lượng xe tải trên đường phố và đường cao tốc tại thành phố Hồ Chí Minh, 3) giảm 10% tỷ lệ tai nạn giao thông, và 4) tăng gấp ba lần lượng phương tiện chở hàng quốc tế đi và đến Campuchia. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng không có giá trị số nào được cung cấp cho đánh giá cơ sở và đánh giá hậu kỳ, và một số chỉ tiêu chỉ được đưa ra thông qua các nghiên cứu các số liệu có sẵn hoặc qua tính toán.

Đoàn Nghiên cứu xác nhận phương pháp thiết lập các tiêu chí ảnh hưởng của ADB cũng giống như của WB và JICA, phù hợp với các mục tiêu của dự án. Ngoài ra, Đoàn Nghiên cứu tính toán lại phân tích kinh tế trong phần đánh giá dự án của ADB. Việc rà soát các báo cáo hoàn công đối với các dự án liên quan đến cầu đường ở Việt Nam trong 5 năm qua cho thấy các tiêu chí ảnh hưởng chính được đặt ra là "lưu lượng phương tiện bình quân ngày hàng năm" và "thời gian đi lại bình quân". Ngoài ra, các chỉ tiêu như "tỷ lệ tai nạn giao thông", "khối lượng hàng hóa" và "số ngày xe có thể lưu thông hàng năm" cũng được thiết lập theo mục tiêu của dự án.

### Nội dung thảo luận của Đoàn Nghiên cứu

Ngoài "thời gian đi lại trung bình" và "lượng hành khách và hàng hóa", Đoàn Nghiên cứu đã xem xét các tiêu chí ảnh hưởng sau đây: 1) số ngày gián đoạn/hạn chế giao thông do ngập lụt, 2) số lượng xe buýt liên tỉnh đang vận hành khai thác (QL61C), 3) thay đổi sử dụng đất dọc theo các tuyến đường, 4) số lượng dự án và tổng vốn đăng ký đầu tư tư nhân, và 5) số vụ tai nạn giao thông. Đoàn Nghiên cứu đã xem xét các tiêu chí này từ ba khía cạnh: a) mức độ phù hợp, b) tính sẵn có của dữ liệu cần thiết và c) liệu có thể thấy được tác động dự kiến tại thời điểm đánh giá hậu kỳ, nghĩa là hai năm sau khi hoàn thành dự án hay không.

**Bảng 7.1.9 Xem xét các chỉ tiêu hiệu quả dự án**

Chỉ tiêu	Mức độ phù hợp	Tính sẵn có của dữ liệu	Tác động dự kiến
1) Số ngày gián đoạn/hạn chế giao thông do ngập lụt	✓	✓✓	✓✓
2) Số lượng xe buýt liên tỉnh đang vận hành khai thác (QL61C)	✓	✓	✓
3) Thay đổi sử dụng đất dọc theo các con đường	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
4) Số lượng đăng ký đầu tư tư nhân	✓✓	✓✓✓	✓
5) Số vụ tai nạn giao thông	✓✓	✓✓✓	✓✓

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

a) Số ngày gián đoạn/hạn chế giao thông do ngập lụt

IPC sẽ được xây dựng theo các tiêu chuẩn thiết kế trong chính sách biến đổi khí hậu của chính phủ Việt Nam. Khi Đoàn Nghiên cứu tham vấn với các ban ngành hữu quan về số ngày mà các phương tiện không thể lưu thông hoặc bị hạn chế lưu thông do thiên tai trên QL61C trước đây, họ trả lời rằng QL61C chưa bao giờ không thể lưu thông. Vì không có ngày nào không thể lưu thông hoặc hạn chế giao thông trên QL61C nên nó không phù hợp để làm chỉ tiêu.

b) Số lượng xe buýt liên tỉnh đang vận hành khai thác (QL61C)

Theo các doanh nghiệp xe buýt đường dài, việc mở rộng QL61C khó có thể làm tăng lượng xe buýt liên tỉnh nhờ giảm thời gian đi lại. Nếu nhu cầu đối với hành khách trên tuyến đường này gia tăng thì sẽ cân nhắc trên mạng lưới xe buýt trong khu vực. Như vậy, khó có khả năng số lượng xe buýt liên tỉnh sẽ tăng lên do dự án QL61C được triển khai, do đó, có thể kết luận rằng tiêu chí này không phù hợp.

c) Thay đổi sử dụng đất hai bên hành lang

Đoàn Nghiên cứu cho rằng việc sử dụng ảnh vệ tinh để so sánh việc sử dụng đất hiện nay và sau dự án là một cách hiệu quả để thấy được sự thay đổi vì ảnh vệ tinh sẽ cho thấy sự so sánh rõ ràng. Hình 7.1.1 cho thấy hình ảnh vệ tinh của khu vực IPC được đề xuất. Mỗi ô có vạch đỏ rộng 50m, dài 500m (ô 100m x 500m). Bảng 7.1.10 cho thấy ví dụ về phân bố sử dụng đất trong mỗi ô. Dự kiến các hình ảnh vệ tinh sau khi thực hiện dự án sẽ là cách thức để đo lường việc phân bố sử dụng đất và xác nhận mức độ đóng góp của dự án cho nền kinh tế địa phương. Tuy nhiên, nếu sử dụng nó như một tiêu chí ảnh hưởng thì cần phải đặt ra các tiêu chí được số hóa sau khi thực hiện dự án, vì vậy chỉ tiêu này đã không được chấp nhận. Mặt khác, khi đánh giá mức độ đóng góp cho nền kinh tế địa phương thông qua đánh giá định tính, sẽ hữu ích nếu có dữ liệu về tình trạng trước khi thực hiện dự án làm cơ sở để xác nhận những thay đổi trong sử dụng đất tại các cơ sở hạ tầng dân cư, thương mại và công nghiệp trong quá trình đánh giá hậu kỳ.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu xây dựng từ ảnh vệ tinh của Google Earth

**Hình 7.1.1 Ảnh vệ tinh hành lang đường liên tỉnh đề xuất**

**Bảng 7.1.10 Phân bổ sử dụng đất**

(Đơn vị: ha)

STT	Công trình	Cây xanh, đồng ruộng	Đường bộ	Sông nước
IPC-001	0	0	0	5
IPC-002	0,153	4.098	0,039	0,71
IPC-003	0,93	4.049	0,021	0
IPC-004	1.452	3.329	0,219	0
IPC-005	0,153	4.766	0,081	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

d) Số lượng dự án và tổng vốn đăng ký đầu tư tư nhân

Hiện đã có số liệu về số lượng đăng ký đầu tư tư nhân trong niên giám thống kê cấp tỉnh. Đoàn Nghiên cứu đã giả định khả năng các nhà đầu tư có thể quy hoạch đầu tư dọc theo hoặc gần các tuyến đường mục tiêu nếu họ biết về dự án mục tiêu. Tuy nhiên, Đoàn Nghiên cứu cho rằng chỉ tiêu này không phù hợp do khó xác định mục tiêu và khó dự đoán được liệu nhà đầu tư sẽ ưu tiên đường mới hay đường mở rộng khi xác định hành vi đầu tư.

e) Số vụ tai nạn giao thông

Ngân hàng Thế giới và ADB có các dự án trong đó xem việc giảm số vụ tai nạn giao thông là tiêu chí ảnh hưởng. Đoàn Nghiên cứu cũng xem xét đưa số vụ tai nạn giao thông là chỉ tiêu ảnh hưởng. Tuy nhiên, khi Đoàn nghiên cứu rà soát hiện trạng thì thấy rằng số vụ tai nạn giao thông trên QL61C ở tỉnh Hậu Giang trong 4 năm qua trung bình chỉ có 4 vụ/năm. Do số vụ tai nạn giao thông thấp và khó xác định chỉ tiêu nên Đoàn Nghiên cứu đã quyết định không áp dụng chỉ tiêu này.

Theo những cân nhắc ở trên, các tiêu chí vận hành khai thác và ảnh hưởng được đề xuất như ở đầu phần này.



## 7.2. Thu xếp vốn

### 7.2.1. Vốn vay ODA từ các nhà tài trợ

#### 1) Bối cảnh và Triển vọng

Trước đại dịch Covid và ngay từ đầu những năm 2010, Việt Nam tỏ ra thận trọng hơn với ODA, đặt ra yêu cầu kiểm soát nợ công. ODA đôi khi bị chỉ trích do chi phí đầu tư lớn và chi phí tín dụng cao. Năm 2018, vốn vay ODA của Trung Quốc thậm chí còn bị Bộ KH-ĐT và Bộ Tài Chính chỉ trích công khai liên quan đến vấn đề chi phí, đồng thời nhiều vụ bê bối đã được giới truyền thông đưa tin. Vị thế mới của quốc gia có thu nhập trung bình thấp đã tác động đến điểm tín dụng của Việt Nam. Trong thập kỷ qua, Việt Nam, được ca ngợi về thành tích phát triển kinh tế, đã trở nên tự tin vào nội lực, giảm vai trò của ODA trong công cuộc phát triển đất nước.

Theo Quyết định 2109/QĐ-TTg (2021)<sup>63</sup>, từ năm 2016 đến năm 2020, các hiệp định vay vốn ODA cho Việt Nam lên tới 13 tỷ USD, bằng 51% số ký kết trong giai đoạn từ 2011 đến 2015. Đầu tư ODA vào tất cả các vùng kinh tế-xã hội đều giảm (trừ vùng Trung du và Miền núi phía Bắc), mạnh nhất là Đồng bằng sông Hồng (từ 4.557,57 còn 670,93 triệu USD<sup>64</sup>). Từ 2016 đến 2020, các hiệp định vay vốn ODA cho các dự án tại ĐBSCL là 940,96 triệu USD (so với 2.238,54 triệu USD giai đoạn 2011-2015)<sup>65</sup>. Ngoài khoản vay liên vùng, ĐBSCL vẫn được xếp trên Đồng bằng sông Hồng, nhưng kém hơn nhiều so với vùng Đông Nam Bộ (1.492,14 triệu USD) và Bắc Trung Bộ & Duyên hải miền Trung (1.400,56 triệu USD).

Quyết định 2109/QĐ-TTg (2021) đưa ra ước tính tổng nhu cầu vốn ODA cho giai đoạn đến năm 2025 là từ 452,9 nghìn tỷ đồng đến 527,1 nghìn tỷ đồng, tương đương từ 19,4 tỷ USD tới 22,7 tỷ USD). Vào tháng 6 năm 2022, các tổ chức tài trợ chính đã cam kết tài trợ 2,2 tỷ USD cho ĐBSCL. Cam kết này chiếm 3,8% tổng đầu tư cần thiết vào ĐBSCL cho giai đoạn tới năm 2030 (57 tỷ USD), như ước tính trong Quy hoạch Đồng bằng sông Cửu Long – là quy hoạch vùng tích hợp đầu tiên ở Việt Nam, được phê duyệt năm 2022.

Cam kết của các nhà tài trợ được khuyến khích bởi chủ trương lớn được thực hiện gần đây, kể từ Nghị quyết 120/NQ-CP (xem Bảng 7.2.1), nhằm đẩy nhanh việc xác định các dự án hỗ trợ phát triển vùng.

---

<sup>63</sup> Quyết định số 2109/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Đề án Định hướng thu hút, quản lý và sử dụng vốn ODA và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài giai đoạn 2021 - 2025

<sup>64</sup> Nguồn: Bộ KHĐT, trích từ Quyết định 2109/QĐ-TTg, tháng 12 năm 2021.

<sup>65</sup> Con số này không bao gồm các khoản vay ODA xếp vào mục "liên vùng" trong Quyết định 2109

**Bảng 7.2.1 Các chủ trương gần đây về hỗ trợ phát triển tại ĐBSCL**

Danh mục các nghị quyết, quyết định, chỉ thị	
Tháng 11, 2017:	Nghị quyết số 120/NQ-CP của Chính phủ về Phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long ứng phó với biến đổi khí hậu
Tháng 4, 2019:	Quyết định số 417/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ban hành Chương trình hành động tổng thể thực hiện Nghị quyết số 120/NQ-CP ngày 17 tháng 11 năm 2017 của Chính phủ về phát triển bền vững đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu
Tháng 9, 2019:	Chỉ thị 23/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ về đẩy mạnh thực hiện Nghị quyết số 120/NQ-CP của Chính phủ về phát triển bền vững đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu
Tháng 6, 2020:	Quyết định số 825/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập và ban hành Quy chế hoạt động của Hội đồng điều phối vùng Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2020 - 2025
Tháng 4, 2021:	Nghị quyết 41/NQ-CP về phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 3 năm 2021
Tháng 12, 2021.:	Quyết định số 2109/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Đề án Định hướng thu hút, quản lý và sử dụng vốn ODA và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài giai đoạn 2021 - 2025
Tháng 2, 2022:	Quyết định 287/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050
Tháng 4, 2022:	Nghị quyết 13-NQ/TW của Bộ Chính trị về Định hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng ĐBSCL đến năm 2030
Tháng 6, 2022:	Nghị quyết 78/NQ-CP của Chính phủ Ban hành Kế hoạch hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết 13-NQ/TW của Bộ Chính trị về Định hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng ĐBSCL đến 2030 với Tầm nhìn đến 2045

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

## 2) Các tổ chức tài trợ

Các tổ chức tài trợ chính tại Việt Nam là WB, ADB, JICA, KEXIM (Hàn Quốc), AFD (Pháp) và KfW (Đức)<sup>66</sup>. Dưới sự điều phối của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, các tổ chức này gặp nhau thường xuyên để cố gắng hài hòa các chủ trương của các bên, và thảo luận về các vấn đề cùng quan tâm. Ngoài ra, các quốc gia cũng cung cấp 1) các khoản vay ưu đãi trực tiếp hoặc thông qua các ngân hàng thuộc sở hữu nhà nước (Ngân hàng Exim của Trung Quốc, KEXIM) và 2) tài trợ trực tiếp hoặc thông qua các quỹ ủy thác cụ thể do đa phương quản lý. Các cơ quan hợp tác kỹ thuật nước ngoài cấp các khoản tài trợ tại ĐBSCL như GIZ, AusAID, KOICA và SDC (Thụy Sĩ) hoạt động khá tích cực. EU cung cấp vốn trực tiếp hoặc thông qua các cơ chế do các cơ quan song phương quản lý, chẳng hạn như WARM<sup>67</sup> (AFD) trị giá 20 triệu EUR. Các cơ quan của LHQ cũng đang có nhiều hoạt động (thông qua UN-Habitat, UNDP hoặc UNEP). Một số quốc gia gần như đã ngừng hỗ trợ phát triển hạ tầng ở Việt Nam sau năm 2010 (ví dụ như các nước Scandinavi, Vương quốc Anh, Canada).

Một xu hướng quan trọng trong 20 năm qua là sự gia tăng nhanh chóng của ODA từ Hàn Quốc và Trung Quốc. Tuy nhiên, nguồn tài trợ của Trung Quốc rất khó xác định cụ thể vì các dữ liệu liên quan không được công bố. Theo Đoàn Nghiên cứu tìm hiểu được thì các dự án giao thông ở ĐBSCL không dùng vốn ODA của Trung Quốc.

Các điều kiện cho vay giữa các nhà tài trợ cũng rất khác nhau. Tất cả các nhà tài trợ đều đề xuất một cơ chế tài chính có lãi suất ít nhiều gần với lãi suất thị trường (LIBOR của WB

<sup>66</sup> Ngân hàng Đầu tư Hạ tầng Châu Á vẫn chỉ là một nhà tài trợ nhỏ ở Việt Nam, hiện chủ yếu hoạt động ở lĩnh vực năng lượng. EBRD và EIB không có hoạt động gì. Lưu ý: AFD: Agence Française de Développement và KfW: Kreditanstalt für Wiederaufbau.

<sup>67</sup> Quản lý tài nguyên nước và tài nguyên thiên nhiên

và ADB) và đôi khi được kết hợp để giảm thiểu chi phí vay. Điều kiện cho vay cũng thay đổi thường xuyên. Các khoản vay của JICA cho các dự án hạ tầng là rất hấp dẫn, ví dụ như các khoản vay ngành trước đây<sup>68</sup>. KEXIM cũng đề xuất các điều kiện hấp dẫn, ví dụ đối với dự án cầu Vàm Cống, lãi suất 1,5%, thời gian vay 40 năm và 10 năm ân hạn. Những điều kiện này phù hợp với thời gian xây dựng bị kéo dài và khả năng thu hồi tài chính hạn chế của nhiều dự án cầu đường. Việc nâng hạng quốc gia lên mức thu nhập trung bình thấp (WB cấp năm 2009) khiến Việt Nam không còn nhiều điều kiện tiếp cận các nguồn lực đa phương rẻ nhất (IDA từ WB và ADF từ ADB). Nhìn chung, các khoản vay của AFD được coi là kém hấp dẫn hơn nhưng cơ quan này thường đi tiên phong trong các cơ chế tài chính mới: các khoản vay ngoài chính phủ (tổng cộng có bốn khoản, tất cả đều trong lĩnh vực năng lượng), quỹ đầu tư phát triển địa phương (Cần Thơ, Đà Nẵng) hoặc kết hợp với JICA năm 2009, hỗ trợ ngân sách cho Bộ TN&MT (Chương trình hỗ trợ ứng phó với biến đổi khí hậu [SP-RCC]).

Nhu cầu về vốn ODA ngày càng giảm đã khiến sự cạnh tranh giữa các nhà tài trợ ngày càng gia tăng. Mặc dù thực tế giải ngân các dự án vẫn ở mức thấp, nhưng Việt Nam vẫn là bên đi vay đáng tin cậy và nhiều dự án ở Việt Nam phù hợp với chiến lược vùng của các nhà tài trợ (chẳng hạn như vùng GMS với ADB). Bộ KH-ĐT và Bộ Tài chính cũng khuyến khích các nhà tài trợ phối hợp với nhau. Tài trợ chung - hay chính xác hơn là tài trợ song song - cho phép huy động lượng vốn lớn hơn và hợp lý hóa việc sử dụng các nguồn vốn đó. Ví dụ, trong vùng:

- ADB, KEXIM và AusAID cùng tài trợ cho dự án Hành lang ven biển phía Nam vùng GMS trong những năm 2000 (khoản vay 82 triệu USD của ADB, 50 triệu USD của KEXIM và 33,5 triệu USD viện trợ không hoàn lại của Australia); và Dự án kết nối khu vực trung tâm Đồng bằng sông Cửu Long<sup>69</sup> (đầu những năm 2010 và hiện đang hoàn tất): vốn vay ADB (410 triệu USD), vốn vay KEXIM (250 triệu USD) và vốn viện trợ không hoàn lại của Australia (134 triệu USD).
- WB và Australia đồng tài trợ cho Dự án phát triển hạ tầng giao thông ĐBSCL (2007-2016; lần lượt là 207,7 triệu USD và 25 triệu USD).

Việc tài trợ cho các dự án của 6 cơ quan nêu trên không thể tách rời khỏi các chính sách hợp tác song phương và các dự án hỗ trợ kỹ thuật. Kết quả của các dự án này (thường được dùng vốn hỗ trợ không hoàn lại) quyết định rất lớn đến định hướng của các dự án đầu tư xây dựng hạ tầng, đặc biệt là trong vùng ĐBSCL. Ví dụ:

- Thông qua các khoản viện trợ không hoàn lại từ các bộ, Nhật Bản có thể hỗ trợ các dự án trong vùng (chẳng hạn như Dự án Kiểm soát Rủi ro Thiên tai do Ngân hàng Thế giới tài trợ [Nhật Bản viện trợ 4,5 triệu USD năm 2010]). Nhật Bản cũng hào phóng đóng góp vào các quỹ ủy thác do các cơ quan đa phương quản lý. Australia và ADB cũng đã ký Nghị định khung về Đối tác Phát triển 2021-2025.
- Ngân hàng Thế giới đã xây dựng quan hệ đối tác chặt chẽ với Australia thông qua cơ chế Quan hệ Đối tác Chiến lược Nhóm Ngân hàng Thế giới - Australia tại Việt Nam. Một trong 6 chủ đề của cơ chế này là Đồng bằng sông Cửu Long, ngoài ra còn có lĩnh vực giao thông vận tải. Hiện nay, WB đã huy động Quỹ đối tác Hàn Quốc-Ngân hàng Thế giới cho dự án tại Vĩnh Long (2 triệu USD).

---

<sup>68</sup> Mức lãi suất là 1,3% với khoản vay ngành giao thông vận tải để cải tạo mạng lưới quốc lộ

<sup>69</sup> Dự án này cũng tập trung vào Campuchia

- Các bên đa phương huy động các quỹ ủy thác của họ (Quỹ Môi trường Toàn cầu [GEF] do WB quản lý, Quỹ Nhật Bản vì Châu Á Thái Bình Dương Thịnh vượng và Tự cường hoặc Đối tác Tài chính Khí hậu Úc do ADB quản lý) để tài trợ cho các dịch vụ tư vấn/hỗ trợ kỹ thuật của họ. Trong vùng ĐBSCL, từ năm 2019 đến 2021, WB đã sử dụng nguồn vốn ủy thác của Hà Lan để tài trợ cho dự án MDIRP<sup>70</sup>. Dự án này bao gồm việc nội dung lập quy hoạch tích hợp phát triển vùng Đồng bằng sông Cửu Long (ngân sách khoảng 1 triệu USD).
- Một số quốc gia đã xây dựng các dự án chung như Chương trình quản lý tổng hợp vùng ven biển (Đức/Australia, từ 2011 đến 2018) và Chương trình ứng phó biến đổi khí hậu tại Đồng bằng sông Cửu Long (Đức/Thụy Sĩ) từ 2019 đến 2025.

Rất ít nhà tài trợ công bố thường xuyên các tài liệu về chiến lược của họ tại Việt Nam. Tài liệu gần đây nhất của Ngân hàng Thế giới là Khung Đối tác Quốc gia với Việt Nam 2018-2022. ADB đã công bố các Kế hoạch Hoạt động Quốc gia (hiện tại là 2021-2023) và, vào năm 2022, Quan hệ Đối tác Chiến lược Quốc gia 2023-2026. AFD đã công bố Chiến lược 2021-2025 với Việt Nam và ký kết với Bộ Xây dựng Chương trình hành động và hợp tác 5 năm (2022-2027).

### 3) Ưu tiên của các nhà tài trợ ở ĐBSCL

Các nhà tài trợ sẽ hỗ trợ cho các dự án giao thông ở ĐBSCL nếu như chúng phù hợp với chiến lược tổng thể của họ (để có thể được lãnh đạo phê duyệt dự án). Do ĐBSCL vừa là vùng trọng điểm về tài nguyên (nhân khẩu học, nông nghiệp, kinh tế biển, kết nối với các nước ASEAN khác), vừa là nơi dễ bị tác động từ biến đổi khí hậu nên các dự án ở ĐBSCL phù hợp với hầu hết các nhà tài trợ. Bảng 7.2.2 liệt kê 24 dự án hạ tầng trong vùng đã xác định (không bao gồm năng lượng) cho các nhà tài trợ.

**WB** coi việc tăng năng suất là trọng tâm trong cam kết của mình. Trong cách tiếp cận của WB về chuyển đổi mô hình kinh tế Việt Nam, vấn đề hỗ trợ ứng phó với các thách thức biến đổi khí hậu là rất cần thiết. Đối với WB, ĐBSCL là địa bàn trọng điểm của các dự án. Hỗ trợ kỹ thuật và các nghiên cứu kinh tế được thực hiện dưới sự tài trợ của WB đã giúp các cơ quan chức năng ở Việt Nam và các nhà tài trợ khác xác định được kết quả và tác động dự kiến từ các dự án. Các dự án giao thông được coi là lĩnh vực quan trọng giúp nâng cao năng suất và gia tăng chuỗi giá trị. Trên thực tế, WB phối hợp với các nhà tài trợ khác trong các lĩnh vực cụ thể, chẳng hạn như với AFD ở Vĩnh Long. Trước đây, Ngân hàng Thế giới đã tài trợ cho các dự án đầu tư xây dựng hạ tầng quan trọng trong vùng, nhưng không có khoản vay ngành nào: ngoại trừ Chương trình Quản lý Công trình Đường bộ Toàn quốc (385 triệu USD). Nhìn chung, các dự án do WB tài trợ thường bao gồm nhiều lĩnh vực, trong đó vấn đề kết nối/đường giao thông thường được cân nhắc, nhưng không phải là hợp phần chính; ví dụ, Dự án Đảm bảo khả năng thích ứng biến đổi khí hậu và Sinh kế bền vững ĐBSCL (310 triệu USD) hoặc Dự án Tài nguyên nước cho Phát triển Nông thôn Đồng bằng sông Cửu Long (147,6 triệu USD). Điều quan trọng là, WB ghi trên trang web của mình một dự án với Cần Thơ (khoản vay 250 triệu USD), về cơ bản là xây dựng kè sông, đường nối tới cầu và vệ sinh môi trường. Một dự án “đã lên kế hoạch” khác sẽ liên quan đến vận tải thủy nội địa (và cải tạo cầu) ở cả Đông Nam Bộ và ĐBSCL<sup>71</sup> (vay dự kiến: 252 triệu USD).

**ADB** nhấn mạnh (2023-2026) vào chuyển đổi sang nền kinh tế xanh; tăng cường khu vực

<sup>70</sup> Quy hoạch Vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Dự án trị giá 310 triệu USD này theo dẫn tới việc lập Quy hoạch vùng ĐBSCL năm 2013 với sự hỗ trợ của chính phủ Hà Lan.

<sup>71</sup> Địa phương ở ĐBSCL: Long An, Tiền Giang, Bến Tre, Vĩnh Long.

tư nhân trên cả nước, thúc đẩy công bằng xã hội, bình đẳng giới, quản trị nhà nước, chuyển đổi số, hợp tác và hội nhập khu vực. Các khái niệm về phát triển toàn diện và khả năng ứng phó với biến đổi khí hậu đã trở thành trọng tâm trong các dự án của ADB, do đó đầu tư vào hạ tầng giao thông trở thành trọng tâm. Đối với các dự án phát triển đô thị, ADB tăng cường các chương trình nhằm thúc đẩy triển khai các dự án đã lên kế hoạch (ví dụ: các Kế hoạch hành động<sup>72</sup>). ADB thường tài trợ cho hạ tầng đô thị (nhất là ở các đô thị quy mô trung bình) và cố gắng tăng cường năng lực của chính quyền địa phương. Trong những năm 2010, ADB đã trở thành nhà tài trợ chính về hỗ trợ phát triển vùng ĐBSCL thông qua Dự án Kết nối Khu vực Trung tâm ĐBSCL (410 triệu USD, và thậm chí là gần 800 triệu USD nếu tính cả khoản tài trợ của Australia và Hàn Quốc<sup>73</sup>). ADB hiện đang hỗ trợ kỹ thuật có thể là giai đoạn đầu cho dự án vốn vay làm đường ven biển cho các tỉnh trong vùng.<sup>74</sup>

**JICA**, nhà tài trợ song phương đầu tiên của Việt Nam, hoạt động theo định hướng chính sách của Bộ Ngoại giao Nhật Bản. Nhìn chung, JICA ưu tiên hỗ trợ tăng trưởng kinh tế, khắc phục các tác động tiêu cực của tăng trưởng kinh tế và cải thiện năng lực quản trị Nhà nước. Điểm đặc biệt của JICA là thường tài trợ nhiều (không hoàn lại) cho công tác lập quy hoạch, thu thập dữ liệu (không nhất thiết phải liên quan đến một dự án cụ thể) và cả tăng cường năng lực. JICA đã hỗ trợ rất nhiều cho các dự án bảo trì các công trình hiện hữu, đặc biệt là cầu vượt sông (57 cây cầu được thay thế hoặc cải tạo ở vùng ĐBSCL trong hai giai đoạn 1 và 2 của Khoản vay ngành Giao thông vận tải cho dự án Cải tạo Mạng lưới Quốc lộ giai đoạn 2004-2015). Tuy nhiên, trong giai đoạn 2010-2020, JICA triển khai ít dự án giao thông hơn ở ĐBSCL so với thập kỷ trước. Thành phố Cần Thơ có hai đề xuất dự án, cụ thể là [1] Dự án nâng cấp, mở rộng quốc lộ 61C và xây dựng đường mới từ huyện Ô Môn tới Giồng Riềng tỉnh Kiên Giang, và [2] Dự án đầu tư xây dựng cầu Ô Môn. Thành phố Cần Thơ kỳ vọng JICA sẽ ủng hộ về nguyên tắc các đề xuất dự án này. Hiện tổng mức đầu tư là khoảng 475 triệu USD, đây là con số rất lớn so với hầu hết các dự án được liệt kê trong Bảng 7.2.2.

**AFD** đã lập Chiến lược với Việt Nam cho giai đoạn 2021-2025, chủ yếu tập trung vào tăng trưởng xanh và vấn đề khí hậu. Cơ quan này hướng đến các dự án hạ tầng cụ thể (kiểm soát lũ lụt, xói lở bờ biển, xâm nhập mặn, sụt lún đất và hạn chế tác động của hạn hán), tất cả đều khớp với nhu cầu của vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Năng lượng tái tạo và định hướng phát thải carbon thấp cũng là những dự án ưu tiên. Cam kết của AFD trong lĩnh vực giao thông vận tải vẫn còn tương đối hạn chế (ví dụ: đường đê). AFD đang hoạt động tích cực ở ĐBSCL, kể từ khi triển khai các dự án cấp nước ở 6 tỉnh (những năm 2010), nhất là ở Cần Thơ (quỹ đầu tư phát triển địa phương) và hiện tại là cải tạo kè bờ sông. AFD đang cân nhắc tài trợ cho các dự án ở Vĩnh Long (chống lũ lụt, xâm nhập mặn và xói lở bờ sông, với mức vay 60 triệu EUR) và Cần Thơ (kè bờ sông; vay 20 triệu EUR) và dự án thành phố xanh ở Ngã Bảy.

**KEXIM/EDCF**, theo Chiến lược hợp tác 2016-2020 của Hàn Quốc với Việt Nam, ưu tiên cho các lĩnh vực giao thông, quản lý nước và y tế, quản trị (hành chính công) và giáo dục. ODA của Hàn Quốc cũng bổ sung cho các sáng kiến phát triển kinh tế của Hàn Quốc tại Việt Nam. KEXIM thường thực hiện tài trợ theo cơ chế cổ điển cho các dự án đường bộ, đường cao tốc và cầu, hai lần hợp tác với ADB. Đồng bằng sông Cửu Long là địa bàn tiếp nhận nhiều vốn vay ODA của Hàn Quốc. Xét về nguồn lực được phân bổ thì giao thông vận

---

<sup>72</sup> KHHĐ Cảnh tranh, KHHĐ đô thị xanh, KHHĐ không khí sạch, KHHĐ du lịch bền vững, v.v.

<sup>73</sup> Một dự án tương tự nên được triển khai cho vùng Tây Nguyên trong những năm 2020

<sup>74</sup> TA 10026-VIE Thỏa thuận chung Paris về Dự án quy hoạch giao thông vùng ĐBSCL.

tải chiếm phần lớn, chẳng hạn như dự án cầu Vàm Cống (250 triệu USD) và dự án Đường cao tốc Lộ Tế - Rạch Sỏi (Cần Thơ - Kiên Giang).

Tại Việt Nam, **KfW** tập trung chủ yếu vào các dự án liên quan tới nguồn năng lượng tái tạo, giảm thiểu biến đổi khí hậu và bảo vệ đa dạng sinh học. Cơ quan này thường hướng đến lĩnh vực y tế và bảo vệ các khu bảo tồn tự nhiên. Trước đây, KfW không tham gia nhiều vào các dự án hạ tầng giao thông bên ngoài thành phố (và ở các thành phố lớn tập trung vào giao thông công cộng [ví dụ: ở Đà Nẵng]). Cho đến nay, KfW không có hoạt động đáng kể nào trong vùng. Tuy nhiên, KfW là ngân hàng phát triển của Cơ quan Hợp tác Quốc tế Đức (GIZ) vốn lại rất tích cực ở ĐBSCL: Về logic, KfW có thể tài trợ cho các dự án thông qua các dự án hỗ trợ hiện nay GIZ (bảo vệ tài nguyên nước, ứng phó biến đổi khí hậu).

**Bảng 7.2.2 Các dự án hạ tầng (trừ năng lượng) dùng vốn ODA ở ĐBSCL**

STT	Nhà tài trợ	Dự án và địa điểm tại Đồng bằng sông Cửu Long (Viết tắt của các tỉnh)	Lĩnh vực	Thời gian thực hiện ước tính*	Số tiền ODA ước tính**
1	NHTG (Vay vốn, IDA) [P171700]	Dự án phát triển đô thị thành phố Vĩnh Long và nâng cao năng lực ứng phó biến đổi khí hậu tại tỉnh Vĩnh Long[VL]	Thoát nước chống ngập lụt, nước thải (DBO), quản lý giao thông vận tải	2020-2025	126,9 triệu USD (+ Khoản 19,5 triệu USD không hoàn lại của Hà Lan)
2	NHTG (Vay vốn, IDA + IBRD) [P 155086]	Chương trình quản lý công trình đường bộ địa phương. Cả nước, một phần tại ĐBSCL	Cầu đường (nông thôn) (BỘ GTVT)	2016-2023	385 triệu USD
3	NHTG(Vay vốn, IDA +IBRD) [P152851]	Đầu tư xây dựng đô thị Cần Thơ và tăng cường năng lực phục hồi [CT]	Rủi ro cải thiện lũ lụt, vệ sinh môi trường, đường giao thông và kết nối tới cầu	2016-2024	250 triệu USD (+ 10 triệu USD không hoàn lại của Thụy Sĩ)
4	NHTG (Vay vốn, IDA) [P153544]	Dự án nâng cao năng lực ứng phó biến đổi khí hậu và sinh kế bền vững của Đồng bằng sông Cửu Long [AG; ĐT; BT; TV; VL; ST; CM; BL; KG]	Lập kế hoạch thông minh về khí hậu và nâng cao năng lực kiểm soát thích ứng biến đổi khí hậu của về đất và nước	2016-2024	310 triệu USD (+ 6,09 triệu USD từ GEF)
5	NHTG (Vay vốn IDA + IRBD [1]), IDA [2]) [P073361] [P119684]	Dự án quản lý rủi ro thiên tai [1] + [2] [ĐBSCL] + Đồng bằng sông Hồng	Cấp nước, vệ sinh môi trường, chất thải rắn, giao thông vận tải, v.v.	2006-2013 [1] 2010-N/A [2]	[1] 86 triệu USD (+ 4,5 triệu USD từ Nhật Bản) [2] 75 triệu USD
6	NHTG [P113949]	Dự án Tài nguyên nước đồng bằng sông Cửu Long cho phát triển nông thôn	Thủy lợi, thoát nước, kiểm soát lũ lụt, nông nghiệp và tài nguyên nước	1999-2005	147,6 triệu USD
7	ADB (Vay, OCR) [40255-033]	Dự án Kết nối Khu vực Đồng bằng sông Cửu Long [AG; ĐT; CT]	Cầu đường	2013- Kết thúc sớm	410 triệu USD
8	Australia (Không hoàn lại)		Cầu Cao Lãnh	2012-2018	134 triệu USD
9	KEXIM/EDCF (Vay vốn)		Cầu Vàm Công	2012-2019	250 triệu USD
10	ADB (Vay vốn, ADF) [36353-013]	Hành lang ven biển phía Nam GMS [Việt Nam và Campuchia. [ĐBSCL: KG; CM]	Hạ tầng giao thông Phục hồi chức năng cầu	Hoàn thành năm 2007 (2014)	82 triệu USD
11	KEXIM (Vay)		Phục hồi cầu	Hoàn thành năm 2007 (2014)	50 triệu USD
12	Australia (Không hoàn lại)		Cầu Mỹ Thuận	Hoàn thành năm 2007 (2014)	33,5 triệu USD (AUSaid)
13	ADB (Vay)	Dự án đường tránh Rạch Giá [KG]	Xây dựng đường bộ	Bắt đầu 2007-2008?	25 triệu USD
14	KEXIM (Vay)			Bắt đầu 2007-2008?	83 triệu USD
15	JICA (Vay)	Quản lý nước Bến Tre [BT]	Cấp nước đô thị, kiểm soát xâm nhập mặn	2019-2023	24.257 triệu JPY
16	JICA (Vay)	Cầu Cần Thơ [CT]	Cầu Cần Thơ	2000-2010	6,051 triệu JPY

17	JICA (Vay)	Vốn vay thứ cấp ngành giao thông để cải tạo mạng lưới quốc lộ [Quốc gia, BT VL trong ĐBSCL]	Phục hồi / thay thế cầu	2013-2018	24.771 triệu JPY (tổng cộng)
18	JICA (Vay)	Vốn vay ngành giao thông để cải tạo mạng lưới quốc lộ, giai đoạn 2 [Quốc gia, ĐBSCL]	77 cây cầu đã được phục hồi / thay thế trong giai đoạn 1 và 68 trong Giai đoạn 2. 57 cây cầu trong tổng số 145 cây cầu (giai đoạn 1 và 2) được xây dựng trong ĐBSCL	2009-2015	17.842 triệu JPY
19	JICA (Vay)	Vốn vay ngành giao thông để cải tạo mạng lưới quốc lộ, giai đoạn 1 [Quốc gia, ĐBSCL]		2004-2012	7.614 triệu JPY
20	JICA (Vay)	Vay ngành phát triển hạ tầng nông thôn (đường bộ, điện, thủy lợi, cấp nước) (SPL)	Cơ sở hạ tầng nông thôn cơ bản, bao gồm cả đường giao thông	1996-2010	66.300 triệu JPY
21	AFD (Vay) [CVN 192]	Kiểm soát mực nước dâng cao tại các tỉnh Ninh Bình, Hà Tĩnh và Cần Thơ [CT]	Cải tạo bờ sông (chỉ ở Cần Thơ)	2016-Đang diễn ra	Tổng cộng 53,5 triệu EUR, ước tính 20 triệu EUR cho CT
22	AFD (CVN 1277)	Dự án chống lũ, xâm nhập mặn và xói mòn sông VL	Công kiểm soát độ mặn, đường đê, kè sông (nông thôn, đô thị)	2024-?	60 triệu EUR
23	AFD (Vay)	Cấp nước đồng bằng sông Cửu Long [BT; TV; V; AG; ĐT; CT]	Cấp nước đô thị (tiểu dự án Cần Thơ đã bị loại)	2009-2016?	32 triệu EUR (+ 3 triệu EUR EU)
24	KEXIM/EDCF (Vay)	Dự án đường cao tốc Lộ Tê-Rạch Soi [CT; KG]	Đường giao thông	2016-2021	285,7 triệu USD

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

\*Ước tính dự kiến: Bắt đầu hoặc kết thúc \*\* Ước tính, cơ bản dựa vào trang web của các nhà tài trợ

Hội nghị Đồng bằng sông Cửu Long lần thứ ba vào tháng 3 năm 2021 có ý nghĩa quan trọng vì nó khẳng định cam kết nhất quán của Chính phủ. Bộ KH-ĐT đã lên tiếng về nhu cầu vốn lớn của Vùng cho giai đoạn 2021–2025, ước tính khoảng 266 nghìn tỷ đồng. Về vốn ODA, Bộ KH-ĐT phối hợp với Ngân hàng Thế giới xây dựng chương trình với ngân sách 1,05 tỷ USD hay 25 nghìn tỷ đồng, nghĩa là chỉ đáp ứng được 10% tổng nhu cầu.

Hiện chính phủ đang cố gắng bố trí vốn cho hầu hết các dự án giao thông ở ĐBSCL, nhất là đường và cầu, bằng cách huy động cấp vốn trong nước từ khu vực công (và cũng có thể là vốn tư nhân) thay vì vốn ODA. Quyết định của Bộ GTVT năm 2022 liên quan đến dự án cầu Đại Ngãi (tỉnh Trà Vinh và Sóc Trăng) là một ví dụ minh họa.

Do đó, điều đáng chú ý là chủ trương của Bộ KHĐT bao gồm 16 dự án cho tất cả 13 địa phương ở ĐBSCL và mời 6 nhà tài trợ quốc tế tham gia như đã trình bày ở Phần 3.5 của báo cáo này.

## 7.2.2. Cơ chế cho các địa phương vay lại vốn vay ODA

### 1) Tầm quan trọng, phạm vi của cho vay lại và Nhận xét chung

Theo Quyết định 2109/QĐ-TTg (tháng 12/2021) của Thủ tướng Chính phủ, lượng vốn cho vay lại chiếm gần 42% tổng số vốn vay ODA từ năm 2021 đến năm 2025 (275.000 tỷ đồng cho vay lại trên tổng số 527.000 tỷ đồng). Quyết định 2109/QĐ-TTg tạo điều kiện về cho vay lại nhưng cũng cho thấy những điểm yếu của cơ chế này.

Quy định của Việt Nam có phân biệt giữa vốn vay ODA và vốn vay ưu đãi. Trong các khoản vay ODA, phần không hoàn lại phải chiếm ít nhất 25% nếu là trường hợp vay không ràng buộc (WB, ADB) và 35% nếu là vay có ràng buộc một phần (thường là trường hợp cho vay song phương). Vốn vay ưu đãi cũng có phần tài trợ không hoàn lại (so với vốn vay thị trường) nhưng không phải tuân thủ tiêu chí cho vay vốn ODA. Theo Nghị định 114/2021/NĐ-CP, vốn vay ODA tốt nhất nên được sử dụng cho các dự án có lợi tức đầu tư trực tiếp hạn chế còn vốn vay ưu đãi dùng cho các dự án hoặc chương trình khác. Tuy nhiên, các nghị định, thông tư liên quan đến cho vay lại (do Bộ Tài chính xây dựng) chưa nêu chi tiết nhiều về sự khác biệt của hai loại hình dự án này. Dù sao đi nữa, các quy định về cho vay lại cũng có nhiều điểm tương đồng, cho dù là vốn ODA hay vốn vay ưu đãi.

Cho vay lại chủ yếu là cho Ủy ban nhân dân tỉnh và thành phố trực thuộc Trung ương, nhưng cũng cho cả các đơn vị sự nghiệp, doanh nghiệp nhà nước và liên doanh vay. Trong phần này, thành phố thuộc tỉnh sẽ không được xem xét vì có vẻ như việc cho vay lại vốn ODA không liên quan trực tiếp đến họ, với tư cách là các bên ký hợp đồng với Bộ Tài chính. Hơn nữa, các dự án liên quan đến kết nối giao thông vùng về cơ bản là thẩm quyền của tỉnh hoặc bộ.

Thông qua cơ chế cho vay lại, chính phủ (thông qua Bộ Tài chính và Ngân hàng Nhà nước) dùng nguồn vốn ODA để cho các đơn vị, tổ chức trong nước vay. Một phần vốn vay ODA vẫn được chuyển cho các dự án thông qua ngân sách trung ương (trừ trường hợp của Hà Nội và TpHCM; xem Bảng 7.2.334).

Lợi ích cho các tỉnh là tiếp cận được với một nguồn tài chính tốt hơn cho dự án của địa phương, về nguyên tắc là rẻ hơn so với các khoản vay từ các ngân hàng thương mại. Điều quan trọng là, trong mọi trường hợp, chính quyền địa phương đều phải trả chi phí bồi thường/tái định cư của các dự án và những chi phí này thường là đáng kể đối với các dự án đường bộ.

Lãi suất cho vay lại theo quy định của Trung ương (xem bên dưới) giúp việc huy động vốn cho vay lại cho các địa phương "giàu t" trở nên dễ dàng hơn. Thông qua cơ chế cho vay lại, Bộ Tài chính giữ một số quyền kiểm soát tài chính đối với các dự án địa phương nhưng cũng chuyển một phần rủi ro tín dụng ODA cho người vay cuối. Theo quy định của Trung ương, người vay cuối này phải chịu các chi phí bổ sung liên quan đến cơ chế cho vay lại.

Vị thế của chính quyền địa phương về vốn vay ODA thường khác nhau. Nhìn chung, lãi suất dường như đã hạ bớt bởi các yếu tố ràng buộc bổ sung được thể hiện bằng cơ chế cấp vốn ODA (để làm quen với các thủ tục của họ) cũng như các yếu tố đẩy chi phí lên (thông qua cơ chế cho vay lại, chính quyền địa phương cũng chịu rủi ro tỷ giá).

## 2) Khung pháp lý của cơ chế cho vay lại

Cho vay lại không phải là một cơ chế mới. Quy định về vấn đề này đã thay đổi nhiều lần, và có lẽ sẽ tiếp tục thay đổi nữa để thích ứng với bối cảnh chính sách và tài chính.

Khung pháp lý cho vay lại hiện hành căn cứ vào bốn luật chính: i) Luật Tổ chức Chính phủ (số 76/2015/QH13), ii) Quản lý nợ công (số 20/2017/QH14), iii) Ngân sách Nhà nước (số 83/2015/QH13), và iv) Đầu tư công (số 39/2019/QH14). Nghĩa vụ pháp lý tài chính được quy định trong Nghị quyết 20/2017/QH14, do Bộ Tài chính soạn thảo<sup>76</sup>. Các quy định chính khác bao gồm các nghị định 97/2018/NĐ-CP và 79/2021/NĐ-CP. Bảng 7.2.3 liệt kê theo thứ tự thời gian các quy định chính về vốn vay ODA và cơ chế cho vay lại, cũng như các quyết định chính trị lớn có liên quan. Bộ Tài chính ban hành các thông tư hướng dẫn cụ thể về các nội dung trong các nghị định liên quan đến cho vay lại: các đơn vị chính có liên quan là Vụ Quản lý nợ và Tài chính đối ngoại và Vụ Ngân sách Nhà nước.

<sup>76</sup> Các quy định này do Bộ Tài chính soạn. Quy chế quản lý ODA như Nghị định 114 (2021) do Bộ KH-ĐT soạn.



**Bảng 7.2.3 Các quy định gần đây về cơ chế cho vay lại**

Ngày	Luật, Nghị quyết, Quyết định
2015-06-15	Luật (Quốc hội) số 83/2015/QH13 về Ngân sách Nhà nước
2016-06-30	Thông tư (BTC) số 111/2016/TT-BTC Quy định về quản lý tài chính các chương trình, dự án sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của nước ngoài
2017-11-17	Nghị quyết (Chính phủ) số 120/NQ-CP về Phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long
2017-11-23	Luật (Quốc hội) số 20/2017/QH14 về Quản lý nợ công
2017-11-28	Nghị định (Chính phủ) số 52/2017/NĐ-CP về cho vay lại nguồn vốn vay nước ngoài của Chính phủ đối với Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương
2019-04-13	Quyết định (Thủ tướng Chính phủ) về việc Ban hành Kế hoạch hành động chung thực hiện Nghị quyết số 120/NQ-CP ngày 17 tháng 11 năm 2017 của Chính phủ về Phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long
2018-06-30	Nghị định (Chính phủ) số 97/2018/NĐ-CP về cho vay lại vốn ODA và vốn vay ưu đãi
2019-06-13	Luật (Quốc hội) số 39/2019/QH14 về đầu tư công
2020-05-25	Nghị định (Chính phủ) số 56/2020/NĐ-CP về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài
2020-06-12	Quyết định (Thủ tướng Chính phủ) số 825/QĐ-TTg về việc lập, ban hành quy chế hoạt động của Hội đồng điều phối vùng đồng bằng sông Cửu Long, giai đoạn 2020 - 2025
2020-07-08	Nghị quyết (Ủy ban Thường vụ Quốc hội) số 973/2020/UBTVQH14 quy định nguyên tắc, tiêu chí và mức phân bổ vốn đầu tư công nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2021-2025
2020-09-14	Quyết định (Thủ tướng Chính phủ) số 26/2020/QĐ-TTg quy định chi tiết thi hành một số điều của Nghị quyết số 973/2020/UBTVQH14
2021-04-01	Nghị quyết (Chính phủ) số 41/NQ-CP tại phiên họp Chính phủ thường niên tháng 3 năm 2021
2021-08-16	Nghị định (Chính phủ) số 79/2021/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 97/2018/NĐ-CP về cho vay lại vốn ODA và vốn vay ưu đãi
2021-10-08	Quyết định (BTC) số 1972/QĐ-BTC về việc công bố tỷ lệ vốn vay ODA cho các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương
2021-12-16	Nghị định (Chính phủ) số 114/2021/NĐ-CP về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài
2022-07-06	Quyết định (BTC) số 990/QĐ-BTC về công bố lãi suất cho vay lại vốn ODA và vốn vay ưu đãi đối với các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Trình tự ban hành các quy định trên phản ánh hướng tiếp cận chính sách thực dụng. Chính sách này hướng tới các biện pháp làm cho các địa phương có trách nhiệm hơn và, về tổng thể, để kiểm soát diễn biến nợ công quốc gia và dẫn luồng vốn ODA tới các nhu cầu của 63 tỉnh và thành phố trực thuộc trung ương.

Các tỉnh, thành hàng năm trình kế hoạch xin cho vay lại lên Bộ Tài chính (và sau đó lên Chính phủ để phê duyệt). Các tỉnh, thành cũng phải tuân thủ các giới hạn cho vay lại 5 năm như một phần của kế hoạch vay và trả nợ 5 năm của địa phương mình. Điều quan trọng là các tỉnh, thành phải ưu tiên trả nợ ODA hoặc vốn vay ưu đãi trước các khoản nợ khác.

Các điều kiện cho vay lại không giống nhau mà tùy theo người vay cuối cùng: Ví dụ, đối với các ủy ban nhân dân, thời hạn trả nợ và thời gian ân hạn giống nhau trong hợp đồng cho vay lại và trong thỏa thuận vay (giữa Việt Nam và nhà tài trợ); đối với đơn vị sự nghiệp và đơn vị khác thì căn cứ vào thời gian hoàn vốn và thời gian hoàn thành dự án xác định trong báo cáo NCKT được duyệt. Các tỉnh, thành phố cũng được hưởng lãi suất, dự phòng rủi ro cho vay lại thấp hơn.

Thủ tục cho vay lại yêu cầu cơ quan cho vay lại [do Bộ Tài chính ủy quyền] ký thỏa thuận cho vay lại với người vay cuối, sau đó người vay cuối chịu trách nhiệm hoàn toàn về việc hoàn trả số tiền cho vay lại. Bộ Tài chính là cơ quan có thẩm quyền của chính quyền cấp tỉnh. Đối với đơn vị sự nghiệp hoặc doanh nghiệp, quy định đã xác định ra hai loại cơ quan được ủy quyền: cơ quan không chịu rủi ro tín dụng (là Ngân hàng Phát triển Việt Nam (VDB) và Ngân hàng Chính sách xã hội) và cơ quan chịu rủi ro tín dụng.

Luật Quản lý nợ công (2017) xác định các thành phần trong lãi suất cho vay lại: lãi phải trả (thông qua Bộ Tài chính) cho bên cho vay ODA, cộng với phí quy định trong hiệp định vay,

phí quản lý cho vay lại và phòng ngừa rủi ro ngân sách dự án chống rủi ro cho vay lại. Theo đó, Bộ Tài chính không thể cho vay lại với lãi suất thấp hơn lãi suất quy định trong hợp đồng vay. Nghị định 97/2018/NĐ-CP quy định mức phí quản lý của chính quyền địa phương là 0,25%/năm và mức dự phòng rủi ro cho vay là 0% (1% đối với đơn vị sự nghiệp công và 1,5% đối với doanh nghiệp). Ngoài ra, người vay cuối phải trả một phần các khoản phí khác do nhà tài trợ quy định trong hợp đồng vay. Trường hợp trả chậm số tiền cho vay lại, Bộ Tài chính phạt người vay cuối (đối với chính quyền tỉnh: lãi suất quy định bằng 150% lãi suất vay nước ngoài của Chính phủ).

Do tài sản thuộc sở hữu của chính quyền địa phương là tài sản Nhà nước không thể chuyển nhượng nên ủy ban nhân dân cấp tỉnh không buộc phải cung cấp tài sản thế chấp (Nghị định 79/2021/NĐ-CP).

### 3) Tiếp cận vốn vay ODA: Mức cho vay lại

Đối với một dự án cụ thể, tỷ lệ vốn vay ODA thuộc đối tượng cho vay lại thường do Bộ Tài chính quy định, và cho từng tỉnh. Tỷ lệ này, tức mức cho vay lại, là khác nhau: Các tỉnh nhận hỗ trợ tài chính nhiều từ ngân sách trung ương thì có tỷ lệ cho vay lại thấp hơn (nói cách khác là tùy theo khả năng hoàn trả) và ngược lại, các tỉnh có điều tiết ngân sách về trung ương thì có tỷ lệ cho vay lại cao hơn. Mức cho vay lại đối với từng tỉnh, thành được quy định tại Nghị định 97/2018, được làm rõ tại Thông tư 1972/QĐ-BTC ban hành tháng 10/2021 và được sửa đổi năm 2022 theo Thông tư 990/QĐ-BTC (theo Nghị định 79/2021). Các mức hiện tại là 10%, 30%, 50%, 70% và 100%. Theo quy định mới nhất (Thông tư 990/QĐ-BTC), mức cho vay lại 10% chỉ áp dụng cho 9 tỉnh thuộc Vùng Trung du và miền núi phía Bắc (năm 2021 chỉ có 8 tỉnh).

**Bảng 7.2.4 Các mức cho vay lại năm 2018 và 2021**

Nghị định 97 (2018)		Nghị định 79 (2021)	
Tỷ lệ bổ sung cân đối từ ngân sách trung ương	Cho vay lại	Tỷ lệ bổ sung cân đối từ ngân sách trung ương	Lãi suất cho vay
70% trở lên	30%	70% trở lên	10%
50% đến dưới 70%	40%	50% đến dưới 70%	30%
Dưới 50%	50%	Dưới 50%	50%
Địa phương có điều tiết ngân sách về trung ương	70%	Địa phương có điều tiết ngân sách về trung ương	70%
Hà Nội và TpHCM	100%	Hà Nội và TpHCM	100%

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

### 4) Trường hợp Vùng Đồng bằng sông Cửu Long

Bảng 7.2.5 so sánh mức cho vay lại của các địa phương ở ĐBSCL và Đông Nam Bộ trong năm 2021 và 2022. Các mức này nhìn chung không thay đổi nhưng tăng đối với Trà Vinh và giảm đối với Đồng Tháp và Cà Mau. Riêng Hà Nội và TP.HCM vẫn có mức 100%. Không ngạc nhiên khi Cần Thơ -thành phố trực thuộc Trung ương, có mức cho vay lại cao nhất vùng.

**Bảng 7.2.5 Mức cho vay lại tại vùng ĐBSCL, 2021 và 2022**

Vùng	Địa phương	Mức cho vay lại tháng 8, 2021 1972/QĐ-BTC	Mức cho vay lại tháng 6, 2022 990 /QĐ-BTC	Địa phương	Mức cho vay lại tháng 8, 2021 1972/QĐ-BTC	Mức cho vay lại tháng 6, 2022 990 /QĐ-BTC
ĐBSCL	Long An	50%	50%	Sóc Trăng	30%	30%
	Tiền Giang	50%	50%	An Giang	30%	30%
	Bến Tre	30%	30%	Đồng Tháp	50%	30%
	Trà Vinh	30%	50%	Kiên Giang	50%	50%
	Vĩnh Long	50%	50%	Bạc Liêu	50%	30%
	Cần Thơ	70%	70%	Cà Mau	50%	30%
	Hậu Giang	50%	50%	-	-	-
Đông Nam Bộ	TpHCM	100%	100%	Bình Phước	50%	50%
	Đồng Nai	70%	70%	Tây Ninh	50%	50%
	Bình Dương	70%	70%	Bà Rịa-Vũng Tàu	70%	70%

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Cần Thơ là địa phương duy nhất trong vùng ĐBSCL có đóng góp cho ngân sách trung ương. Tuy nhiên, mức đóng góp này vẫn còn hạn chế, thua xa Bà Rịa-Vũng Tàu hay Bình Dương và gần như là tỉnh đóng góp cuối cùng với 9% thu ngân sách được chuyển về TW năm 2021 (so với 64% của Bình Dương, 53% của Đồng Nai và 36% của Bà Rịa-Vũng Tàu).<sup>77</sup>

Điều quan trọng là theo Nghị định 79/2021/NĐ-CP quy định thì mức cho vay lại đối với các dự án liên quan đến phát triển bền vững thích ứng với biến đổi khí hậu ở Đồng bằng sông Cửu Long có thể thấp hơn. Điều này đã được làm rõ trong Nghị quyết 41/NQ-CP (Phiên họp Chính phủ thường niên tháng 3 năm 2021). Mức cho vay lại không thể thấp hơn 10%. Hơn nữa, mức giảm này cần được chính quyền trung ương chấp thuận. Theo Nghị định này, Thành phố Cần Thơ xin hưởng mức vay lại là 10% (mức tối thiểu được phép) trong văn bản trình Bộ Kế hoạch và Đầu tư (năm 2022) cho hai dự án<sup>78</sup>: [1] Dự án Mở rộng và Nâng cấp QL61C và Xây dựng đường mới tại Quận Ô Môn và [2] Đầu tư xây dựng cầu Ô Môn. Các luận chứng được đưa ra để hưởng mức 10% này (thích ứng với biến đổi khí hậu) về cơ bản là vị trí của dự án trong khu vực và khả năng giúp giảm ùn tắc giao thông (giảm phát thải khí nhà kính) – và, đối với dự án nâng cấp QL61C, sự xuống cấp của các đoạn hiện có do tác động của khí hậu. Vì tờ trình được nộp sau khi trao đổi với Bộ Kế hoạch và Đầu tư và Bộ GTVT, nên có thể cho rằng cả hai bộ đều ủng hộ đề xuất này của thành phố Cần Thơ. Mức này sẽ áp dụng cho khoản vay lại sau này là 29,6 triệu USD cho dự án [1] và 17,8 triệu USD cho dự án [2], tổng cộng là 47,4 triệu USD.

Chưa rõ quan điểm cuối cùng của Chính phủ về việc cho vay lại đối với hai dự án này nhưng có vẻ như 14 dự án cầu/đường do tỉnh làm chủ đầu tư (như trình bày trong Bảng 7.2.2) có thể sẽ áp dụng mức cho vay lại 10%.

Hội đồng điều phối vùng ĐBSCL mới được thành lập (Quyết định 825/QĐ-TTg tháng 6/2020) sẽ đảm nhận vai trò cố vấn cho Thủ tướng Chính phủ. Hội đồng này sẽ có vai trò ngày càng tăng trong việc huy động các nguồn lực đảm bảo sự phát triển của vùng. Hiện tại, chưa có bằng chứng nào cho thấy Hội đồng điều phối này sẽ tham gia trực tiếp vào quá trình cho vay lại.

<sup>77</sup> Nguồn: Số liệu của Bộ Tài chính

<sup>78</sup> 3192 /TTr-SGTVT and 3193 /TTr-SGTVT (tháng 11, 2022)

### 7.3. Rà soát các vấn đề môi trường, xã hội

#### 7.3.1. Những quy định, tiêu chuẩn và yêu cầu được áp dụng

##### 1) Quy định của Việt Nam về rà soát Môi trường và Xã hội

###### (a) Rà soát các vấn đề Môi trường

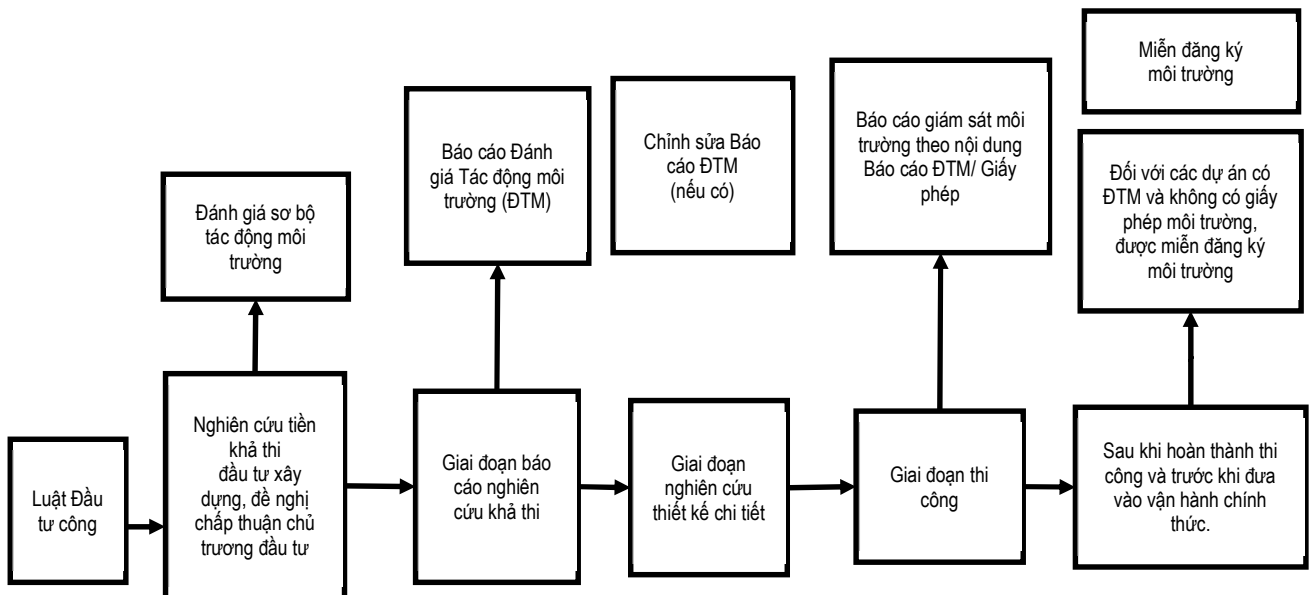
Theo Luật Đầu tư công 2019, các dự án giao thông, bao gồm cầu, cảng biển, cảng sông, sân bay, đường sắt, và đường quốc lộ với tổng mức đầu tư từ 2.300 tỷ đồng trở lên được xếp vào nhóm các dự án nhóm A.

Từ tiêu chí phân loại dự án trên, cả hai dự án “Hành lang liên tỉnh (HLLT) đi qua khu vực Sa Đéc (Đồng Tháp) – Ô Môn (Cần Thơ) – Giồng Riềng (Kiên Giang)”, đoạn đường tại thành phố Cần Thơ (Dự án 1) và “Mở rộng quốc lộ 61C”, tỉnh Cần Thơ – Hậu Giang (Dự án 2) sẽ được xếp vào dự án nhóm A.

Theo Luật Bảo vệ môi trường mới (năm 2020), chủ dự án đầu tư cần rà soát xem xét đưa dự án đầu tư vào nhóm I hoặc nhóm II. Tiêu chí phân loại nhóm này được quy định tại Nghị định 08/NĐ-CP năm 2022 như sau:

Dự án nhóm A là các dự án đầu tư có cấu phần xây dựng thuộc thẩm quyền quyết định và phê duyệt của Quốc hội và Thủ tướng Chính phủ. Các cấu phần xây dựng được phân loại theo tiêu chí quy định của pháp luật về đầu tư công, xây dựng và thuộc loại hình sản xuất, kinh doanh, dịch vụ có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường.

Kết hợp đồng thời định nghĩa trên và yêu cầu của Luật Bảo vệ Môi trường, cả hai dự án sẽ được phân loại là Nhóm I và thực hiện theo yêu cầu của Luật Bảo vệ Môi trường đối với Dự án Nhóm I, theo đó, cần thực hiện nghiêm ngặt các bước sau đây:



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 7.3.1** Sơ đồ quy trình Rà soát môi trường của Dự án 1 và Dự án 2

###### (b) Rà soát các vấn đề Xã hội

Để thực hiện dự án cần thực hiện thu hồi đất và giải phóng mặt bằng. Chính sách bồi thường, hỗ trợ của Trung ương và chính sách của tỉnh sẽ được áp dụng theo nội dung quy

định về chính sách bồi thường tại Luật Đất đai 2013. Ủy ban nhân dân tỉnh chịu trách nhiệm ban hành chính sách bồi thường cấp tỉnh.

**[a. Văn bản áp dụng chung toàn quốc]**

- Luật Đất đai 2013 có hiệu lực từ ngày 1 tháng 7 năm 2014;
- Nghị định 43/2014/NĐ-CP Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đất đai 2013;
- Nghị định 44/2014/NĐ-CP Quy định về giá đất;
- Nghị định 47/2014/NĐ-CP Quy định về Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất;
- Nghị định 01/2017/NĐ-CP, ngày 6 tháng 1 năm 2017, Sửa đổi, bổ sung một số nghị định quy định chi tiết thi hành Luật Đất đai.

**[b. Văn bản của UBND Thành phố Cần Thơ]**

- Quyết định 15/2014/QĐ-UBND của UBND thành phố Cần Thơ, ngày 13 tháng 11 năm 2014, quy định về Bồi thường, hỗ trợ và tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất đối với các nội dung thuộc thẩm quyền của UBND thành phố Cần Thơ;
- Quyết định 19/2016/QĐ-UBND ngày 11 tháng 7 năm 2016, Sửa đổi, bổ sung một số điều của Quyết định số 15/2014/QĐ-UBND ngày 13 tháng 11 năm 2014 của UBND thành phố Cần Thơ;
- Quyết định 1710/QĐ-UBND ngày 9 tháng 8 năm 2021, quyết định của UBND thành phố Cần Thơ Ban hành quy định đơn giá bồi thường cây trồng trên địa bàn thành phố Cần Thơ năm 2021.

**[c. Văn bản của UBND tỉnh Hậu Giang]**

- Quyết định 03/2020/QĐ-UBND của UBND tỉnh Hậu Giang, ngày 21 tháng 2 năm 2020 về việc quy định đơn giá nhà, công trình xây dựng để tính bồi thường thiệt hại khi Nhà nước thu hồi đất trên địa bàn tỉnh Hậu Giang;
- Quyết định 01/2020/QĐ-UBND của UBND tỉnh Hậu Giang, ngày 12 tháng 2 năm 2020, Sửa đổi, Bổ sung một số điều của Quy định về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất trên địa bàn tỉnh Hậu Giang ban hành kèm theo Quyết định số 26/2018/QĐ-UBND ngày 28 tháng 12 năm 2018 của UBND tỉnh Hậu Giang;
- Quyết định 14/2019/QĐ-UBND của UBND tỉnh Hậu Giang, ngày 19 tháng 9 năm 2019, Ban hành quy định đơn giá cây trồng, vật nuôi là thủy sản để định giá trị bồi thường, hỗ trợ thiệt hại khi Nhà nước thu hồi đất trên địa bàn tỉnh Hậu Giang.
- Quyết định 26/2018/QĐ-UBND của UBND tỉnh Hậu Giang, ngày 28 tháng 12 năm 2018, Ban hành Quy định về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất trên địa bàn tỉnh Hậu Giang.

**2) Các yêu cầu của JICA về Môi trường và xã hội**

**(a) Rà soát các vấn đề môi trường**

Hướng dẫn của JICA về rà soát các vấn đề môi trường và xã hội, phiên bản Tháng 1 năm 2022, phân loại dự án đầu tư thành bốn loại dựa trên mức độ tác động đến môi trường và xã hội, có tính đến các điều kiện đặc điểm, quy mô, địa điểm, v.v. của Dự án.

Cả hai dự án mục tiêu, theo định nghĩa của JICA, đều thuộc lĩnh vực nhạy cảm ((8)) Đường, đường sắt và cầu), được đề cập tại Phụ lục - Danh mục các lĩnh vực, đối tượng, và khu vực nhạy cảm thuộc Hướng dẫn của JICA về rà soát các vấn đề môi trường và xã hội, 2022. Do đó, dù phân loại dự án được quyết định sau bởi JICA, nhưng chủ đầu tư vẫn nên tự cân nhắc các dự án thuộc nhóm A.

Việt Nam đã có hệ thống báo cáo Đánh giá tác động môi trường (ĐTM); bởi vậy, cả hai dự án đều cần hoàn thành tất cả các thủ tục và được phê duyệt ĐTM từ các cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.

Ngoài ra, các điểm sau đây cần được bổ sung trong báo cáo ĐTM:

- Các tác động thứ cấp và tác động tích lũy: các rà soát về môi trường và xã hội sẽ bao gồm các rà soát về tác động tích lũy, tác động phát sinh và tác động thứ cấp;
- Phân tích phương án thay thế: Nghiên cứu phương án thay thế được thực hiện bằng cách đưa ra một số ví dụ về các kịch bản phát triển có xảy ra, bao gồm cả phương án không (kịch bản không thực hiện dự án). Tất cả các kịch bản đã đưa ra sẽ được tiếp tục đánh giá từ quan điểm về môi trường và xã hội. So sánh một cách có hệ thống các phương án khả thi về địa điểm, công nghệ, thiết kế, vận hành và các rà soát về môi trường và xã hội của dự án, bao gồm cả kịch bản “không thực hiện dự án”.

Ban Quản lý Dự án sẽ chịu trách nhiệm tiến hành và hoàn thành tất cả các bước để đạt được sự chấp thuận của JICA.

#### **(b) Rà soát các vấn đề xã hội**

Cả hai dự án mục tiêu cần được thực hiện một cách thỏa đáng nhằm đạt được sự đồng thuận về mặt xã hội tại các quốc gia và khu vực nơi thực hiện dự án. Đối với các dự án tiềm ẩn tác động đáng kể tới môi trường và xã hội, cần tiến hành tham vấn đầy đủ với các bên liên quan tại địa phương, như cư dân địa phương, qua công bố thông tin ở giai đoạn đầu khi xem xét các phương án thay thế cho kế hoạch dự án. Kết quả tham vấn cần được đưa vào kế hoạch dự án.

Cần có sự quan tâm thỏa đáng tới các nhóm dễ bị tổn thương, chẳng hạn phụ nữ, trẻ em, người già, người nghèo, người địa phương, người khuyết tật, người tị nạn, người di cư, và dân tộc thiểu số. Các nhóm xã hội dễ bị tổn thương này thường dễ bị ảnh hưởng bởi các tác động môi trường và xã hội và có thể ít được tiếp cận, tham gia vào quá trình quyết định những vấn đề về xã hội.

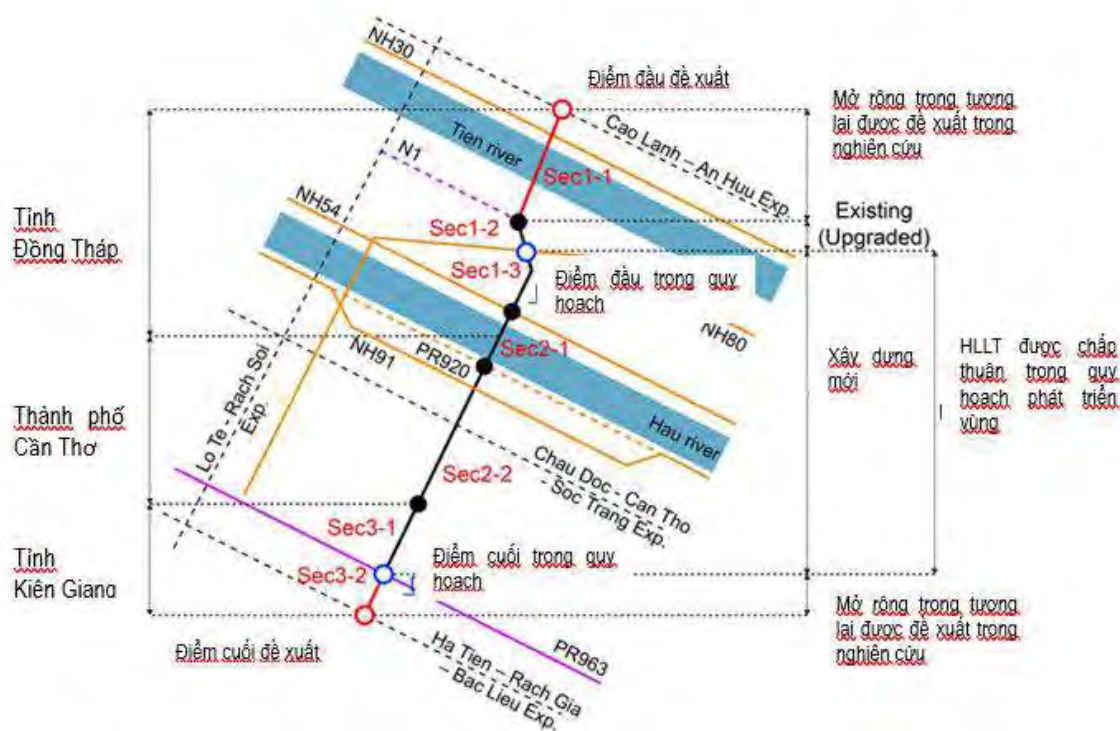
Đối với các dự án cần thực hiện tái định cư với quy mô lớn, cần phải thực hiện Kế hoạch hành động tái định cư (RAP) và kế hoạch này cần phải được công bố cộng đồng trước khi tiến hành tái định cư và cấp bồi thường, hỗ trợ. Trong quá trình xây dựng Kế hoạch HĐTĐC, nên tổ chức các cuộc tham vấn với những người bị ảnh hưởng và cộng đồng bị ảnh hưởng bởi dự án trên cơ sở thông tin mà đã được cung cấp trước với họ.

Khi tổ chức tham vấn, nên giải thích bằng loại ngôn ngữ và các hình thức dễ hiểu và dễ tiếp cận đối với những người bị ảnh hưởng bởi dự án. Kế hoạch HĐTĐC nên bao gồm các yếu tố được nêu trong Tiêu chuẩn Môi trường và Xã hội (ESS) 5 thuộc các chính sách môi trường và xã hội của Ngân hàng Thế giới (WB).

### 7.3.2. Điều kiện hiện trường

#### 1) Hành lang liên tỉnh

Hành lang liên tỉnh đi qua địa bàn ba tỉnh/thành phố; như vậy, tuyến hành lang liên tỉnh này thuộc cấp quốc lộ. Tuy nhiên, do các tỉnh/thành phố xây dựng HLLT trong giai đoạn chuẩn bị nên HLLT được chia thành các dự án theo từng tỉnh/thành phố. Trong phạm vi đánh giá này, chỉ có đoạn thuộc địa bàn thành phố Cần Thơ (Đoạn tuyến 2.2 trong Hình 7.3.2) bắt đầu từ QL91 đến vùng ranh giới Cần Thơ – Hậu Giang.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 7.3.2** Bố trí đoạn tuyến của Hành lang liên tỉnh

Đoạn tuyến nghiên cứu nằm trên địa bàn quận Ô Môn và huyện Thới Lai. Do vậy, Đoàn Nghiên cứu đã rà soát, đánh giá điều kiện tự nhiên của các khu vực nêu trên.

#### (a) Kiểm soát ô nhiễm

##### [a. Chất lượng không khí]

Kết quả quan trắc môi trường không khí trên địa bàn thành phố Cần Thơ giai đoạn 2015 – 2019, số liệu quan trắc định kỳ và tự động cho thấy xu hướng ô nhiễm đang được cải thiện tốt hơn. Những năm gần đây, công tác quản lý công trình bảo vệ môi trường đối với các chủ thể phát sinh nguồn thải đã được kiểm soát chặt chẽ hơn, công tác đánh giá hậu ĐTM tại các doanh nghiệp cũng được siết chặt, bên cạnh đó, công tác đầu tư chỉnh trang đô thị và nâng cấp hạ tầng cũng đã được thực hiện.

- **Ô Môn** là một quận nội ô của Thành phố Cần Thơ. Quận Ô Môn gồm 09 phường và có Khu công nghiệp Trà Nóc II. Khu công nghiệp nằm trên QL91 và giao thông đường thủy là sông Hậu nên các chất ô nhiễm có thể phát sinh và tích tụ tại khu vực này trong suốt quá trình xây dựng và vận hành Hành lang liên tỉnh (cách vị trí dự kiến của điểm đầu Hành lang liên tỉnh khoảng 10km). Các nhà máy công nghiệp thuộc Khu công nghiệp Trà Nóc II phát sinh khí thải, cụ thể là sử dụng nhiên liệu cung cấp cho lò hơi

trong các hoạt động sản xuất. Đây cũng là một trong những nguồn phát thải bụi lơ lửng và các khí thải khác.

Điểm quan trắc chất lượng không khí tại quận Ô Môn được đặt ngay tại ngã ba UBND quận Ô Môn, giao giữa quốc lộ 91 và đường tỉnh 922, hướng đi Cờ Đỏ và Thới Lai nên mật độ phương tiện giao thông cao. Đây cũng chính là nguồn phát thải NO<sub>2</sub> and SO<sub>2</sub> trong không khí chính, tương tự như các quận/ huyện khác trên địa bàn thành phố. Nhìn chung, nồng độ NO<sub>2</sub> và SO<sub>2</sub> trên địa bàn quận có xu hướng tăng vào các tháng cuối năm. Kết quả quan trắc cho thấy các chỉ tiêu Tổng bụi lơ lửng (TSP), NO<sub>2</sub> and SO<sub>2</sub> của quận Ô Môn đều không vượt quá quy chuẩn cho phép.

- **Thới Lai** là một huyện có nhiều tuyến đường liên tỉnh và tỉnh lộ nên mật độ phương tiện giao thông tại nút quan trắc cao. Đây là một huyện ngoại ô, thường tập trung các loại hình sản xuất kinh doanh như xây dựng, phế liệu, phụ phẩm, phân bón, xi măng, ... Tuy nhiên, theo kết quả quan trắc, nồng độ bụi trên địa bàn huyện Thới Lai tại điểm quan trắc không có biến động lớn giữa các quý trong năm. Tất cả các giá trị quan trắc được tại các giờ cao điểm của mỗi quý đều thấp hơn giá trị được quy định tại QCVN. 05:2013/BTNMT (trung bình 1 giờ).

**Bảng 7.3.1 Thống kê giá trị tổng bụi lơ lửng hàng năm tại Cần Thơ, từ 2015 đến 2020**

Vị trí tại Cần Thơ	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Quận Ô Môn	231.63	252.75	243.65	249.47	239.75	206.83
Huyện Thới Lai	224.76	224.76	224.76	224.76	224.76	224.76
Đơn vị	<b>µg/m<sup>3</sup></b>					
QCVN 05:2013	<b>300</b>					

Nguồn: Báo cáo Chuyên đề môi trường Thành phố Cần Thơ năm 2021\_Môi trường không khí năm 2020

**[b. Chất lượng nước]**

**Chất lượng nước mặt** tại TP Cần Thơ được ghi nhận bằng hệ thống quan trắc tự động và liên tục, có 2 trạm quan trắc chất lượng nước mặt sông Hậu được thiết lập liên quan trực tiếp đến khu vực dự án. Một trạm đặt tại trạm bơm Nhà máy nước Trà Nóc, quận Ô Môn nhằm mục đích quan trắc chất lượng nước mặt trên sông Hậu và trạm đặt trong khu công nghiệp. Trạm tiếp theo đặt trong khuôn viên nhà máy cấp nước Thốt Nốt trên Quốc lộ 91, quận Thốt Nốt, Cần Thơ. Trạm được bố trí để đo chất lượng nước mặt trên sông Hậu và các hoạt động dịch vụ, thương mại xung quanh. Kết quả quan trắc từ các trạm nước mặt tự động cho thấy chất lượng nước tại các trạm có nồng độ nhu cầu oxy hóa học, Tổng chất rắn lơ lửng và Oxy hòa tan vượt quy chuẩn cho phép. Tuy nhiên, giá trị vượt quá không nhiều. Giá trị trung bình đo của các thông số trạm Trà Nóc là cao nhất. Cho thấy, trong thời gian qua, chất lượng nước mặt tại các vị trí quan trắc tự động và liên tục nhìn chung có dấu hiệu ô nhiễm chất hữu cơ (tăng hàm lượng nhu cầu oxy hóa học, Oxy hòa tan thấp) và hàm lượng chất rắn lơ lửng cao phân bố theo thời gian trong mùa lũ của năm.

Ngoài các trạm quan trắc chất lượng nước tự động, thành phố Cần Thơ còn định kỳ quan trắc chất lượng nước mặt sông Hậu, các nhánh và kênh rạch nội đồng.

Tuy kết quả quan trắc định kỳ theo mùa bị ảnh hưởng bởi yếu tố thời tiết, nhưng nhìn chung kết quả quan trắc chưa tốt. Các chỉ số COD, DO, BOD 5 and Coliform đều ở mức rất cao, vượt tiêu chuẩn cho phép nhiều lần.

Theo báo cáo chuyên đề của UBND thành phố về môi trường nước mặt, các chỉ tiêu trên đều gia tăng hàng năm và tác động mạnh mẽ đến chất lượng nước mặt trên sông Hậu, các sông nhánh và kênh rạch nội đồng.



Đối với **chất lượng nước ngầm**, TP Cần Thơ đã cấp tổng cộng 185 giấy phép khai thác nước ngầm với tổng lưu lượng khai thác là 66.621 m<sup>3</sup>/ngày đêm. Nước ngầm được sử dụng chủ yếu để cấp nước sinh hoạt và công nghiệp. Theo kết quả quan trắc, có dấu hiệu ô nhiễm vi sinh dưới đất khu dân cư trong những năm gần đây; hàm lượng coliform trung bình cao hơn từ 1,66 đến 4,6 lần so với QCVN 09-MT:2015/BTNMT;

#### **[c. Quản lý chất thải rắn]**

Chất thải rắn tại Cần Thơ được phát sinh từ nhiều nguồn khác nhau như: khu dân cư, khu thương mại, văn phòng, công trình xây dựng, khu công cộng, hoạt động sản xuất công nghiệp, nông nghiệp, ... Tuy nhiên, tùy theo đặc điểm, tính chất, thành phần, ... chất thải rắn được quan trắc theo ba nhóm chính: chất thải rắn sinh hoạt, chất thải rắn công nghiệp và chất thải rắn y tế.

Theo báo cáo về quản lý chất thải rắn trên địa bàn thành phố Cần Thơ của Sở TNMT, tổng lượng chất thải rắn sinh hoạt được thu gom và xử lý trên địa bàn thành phố đạt khoảng 605 tấn/ ngày vào năm 2020. Ninh Kiều, Thốt Nốt và Ô Môn là những địa phương có tỷ lệ phát sinh chất thải rắn sinh hoạt bình quân cao. Trong đó, tỷ lệ rác dễ phân hủy là cao nhất và tỷ lệ thành phần độc hại trong rác sinh hoạt là thấp nhất (dao động từ 0,4% đến 0,6%) trong tổng khối lượng.

Kết quả quan trắc lượng chất thải công nghiệp phát sinh tùy thuộc vào ngành nghề và tình hình hoạt động kinh doanh của từng năm. Dựa trên quan trắc chất thải tại các doanh nghiệp, tỷ lệ chất thải nguy hại thấp, dao động từ 1,3% đến 1,5% trên tổng khối lượng thu gom.

#### **[d. Tiếng ồn và Độ rung]**

Trong Dự án này, chỉ đánh giá giá trị tiếng ồn và độ rung tại quận Ô Môn và huyện Thới Lai, nơi khu vực công trường dự án trực tiếp đi qua.

Theo kết quả quan trắc cường độ tiếng ồn tại quận Ô Môn, tất cả các giá trị tại các vị trí quan trắc thuộc Khu công nghiệp Trà Nóc II đều thấp hơn so với giá trị được quy định tại QCVN hiện hành, giá trị cao nhất được ghi nhận là 72,2dBA, giá trị được đo tại vị trí này trong suốt đợt quan trắc quý 3 và cũng tại vị trí này ghi nhận giá trị thấp nhất là 68,6dBA trong đợt quan trắc quý 1. Nhìn chung, giá trị tiếng ồn có xu hướng tăng giảm không đều và không có biến động lớn trong năm 2020.

Giá trị cường độ tiếng ồn tại huyện Thới Lai và quận Ô Môn dao động tùy theo lưu lượng giao thông tại thời điểm đo. Tuy nhiên, không có biến động đáng kể nào vượt quá định mức. Các giá trị được đo nằm trong mức quy định của Việt Nam.

#### **[e. Ô nhiễm đất]**

Quan trắc đất được thực hiện tại các quận, huyện trên địa bàn Tp. Cần Thơ từ năm 2015.

Kết quả quan trắc đất nông nghiệp từ 2015 đến đầu năm 2020 cho thấy hầu hết các chỉ tiêu kim loại nặng (As, Pb, Cd, Zn, Cu) đều nằm trong giới hạn cho phép của kim loại nặng trong đất theo QCVN 03-MT:2015/BTNMT.

Kết quả quan trắc đất công nghiệp tại Cần Thơ giai đoạn 2015 – 2020 cho thấy không có dấu hiệu bị ô nhiễm kim loại nặng (so với QCVN 03-MT:2015/BTNMT); Tuy nhiên, có sự gia tăng giá trị của kim loại nặng trong đất theo thời gian.

Kết quả quan trắc của đất dân dụng từ năm 2015 đến đầu năm 2020 kể cả giai đoạn 2011 – 2015 tại tất cả các giá trị của kim loại nặng quan trắc được trong đất khu dân cư đều nằm

trong giới hạn cho phép của kim loại nặng trong đất theo QCVN 03-MT:2015/BTNMT.

Như vậy, báo cáo hiện trạng môi trường 5 năm (2015 – 2020) của Sở TNMT nhận định, hoạt động thương mại chưa gây ô nhiễm các thông số kim loại nặng trong đất trên địa bàn thành phố Cần Thơ.

#### **[f. Sụt lún]**

Từ năm 2015 đến năm 2020, thành phố Cần Thơ không có báo cáo về tình hình sụt lún đất trên địa bàn.

#### **[g. Ô nhiễm mùi]**

Tại thành phố Cần Thơ, mùi hôi chủ yếu phát sinh từ các khu tập kết rác và xử lý rác thải/ Chưa phát hiện các mùi có tính chất độc hại tại khu vực dự án nghiên cứu và chưa phát sinh trong khu công nghiệp.

### **(b) Điều kiện tự nhiên**

#### **[a. Khu bảo tồn]**

Gần đây, chưa có số liệu nghiên cứu về đa dạng sinh học tại Cần Thơ. Từ thông tin được cung cấp bởi Sở TNMT, Cần Thơ không có khu bảo tồn.

#### **[b. Hệ sinh thái và sinh cảnh]**

##### ➤ Thực vật:

- Theo điều tra về đa dạng sinh học năm 2015, TP Cần Thơ có 620 loài thực vật bậc cao, trong đó thực vật hạt kín chiếm đa số với 581 loài (293 loài đơn ngành và 288 loài hai lá mầm), 11 loài thực vật hạt trần và 28 loài dương xỉ. Các khu vực có số lượng loài tương đối cao (từ 249 đến 439) là các quận/ huyện như Phong Điền, Ô Môn, Thốt Nốt, Thới Lai và Cồn Ấu.

##### ➤ Động vật

- Động vật hoang dã được ghi nhận tại TP Cần Thơ có: rắn hổ mang, kỳ nhông, tắc kè, chim sẻ, chim cu, cuốc, ... phần lớn là bò sát và chim.
- Về hệ sinh thái tự nhiên tiêu biểu ở Cần Thơ, vườn cò Bằng Lăng là khu sinh thái tự nhiên đã ghi nhận sự xuất hiện của 16 loài (thuộc 5 họ) chim nước tại đây, trong đó nổi bật là 3 loài: Cò Nhạn (*Anastomus oscitans*), Cốc Đẻ (*Phalacrocorax carbo Sinensis*), Diên Diên (*Anhinga melanogaster*) hiện được ghi trong Sách Đỏ Việt Nam. Tuy nhiên, khu vực này cách xa khu vực thi công, khoảng 35-40km về phía Bắc.

Khoảng 76 loài cá được ghi nhận tại các sông ở TP Cần Thơ. Ở kênh rạch ghi nhận được 68 loài, ở ruộng lúa 55 loài, ruộng vườn 46 loài và ao hồ 30 loài. Đã có 32 loài cá trong thời gian dài (trên 5 năm) người dân không còn nhìn thấy, số lượng loài giảm đáng kể.

Cụ thể, tại xã Thới Thạnh, huyện Thới Lai, năm 2000, số lượng loài thủy sinh trong mỗi quần xã dao động từ 47 đến 52 loài. Tuy nhiên, theo khảo sát năm 2016, xã Thới Thạnh, huyện Thới Lai nằm trên Hệ thống thủy lợi Ô Môn - Xà No với hệ thống đê bao khép kín và cống Rạch Tra ngăn nước và nguồn lợi thủy sản tự nhiên. Tại địa phương này, số lượng loài bị suy giảm nghiêm trọng (giảm 17 loài cá và 11 loài ếch, rắn)

Trong những năm gần đây, Cần Thơ bị suy thoái môi trường tự nhiên vì nhiều nguyên nhân. Đó là ô nhiễm nguồn nước, gia tăng dân số, thay đổi cơ cấu sử dụng đất (giảm diện tích đất nông nghiệp), phát triển hạ tầng giao thông, thủy lợi và xây dựng các khu công nghiệp, khu dân cư cho thành phố. Cần Thơ không còn hệ sinh thái của khu bảo tồn.

### [c. Thủy văn]

**Sông Hậu** là nguồn cung cấp nước ngọt chính cho Đồng bằng sông Cửu Long và Cần Thơ, đồng thời là ranh giới tự nhiên của Cần Thơ với 02 tỉnh Đồng Tháp và Vĩnh Long. Sông Hậu còn là tuyến đường thủy quốc tế cho tàu biển đi Campuchia,... Sông Hậu là sông lớn nhất trong vùng với tổng chiều dài 55 km chảy qua địa bàn thành phố Cần Thơ, tổng lượng nước sông Hậu đổ ra biển là khoảng 200 tỷ m<sup>3</sup>/năm (chiếm 41% tổng lượng nước sông Cửu Long), lưu lượng nước trung bình trên sông Cần Thơ (sông bắt nguồn từ khu vực nội đồng Tây sông Hậu) là 14.800 m<sup>3</sup>/s. Tổng lượng phù sa của sông Hậu là 35 triệu m<sup>3</sup>/năm (chiếm gần một nửa tổng lượng phù sa của sông Cửu Long).

**Hệ thống kênh rạch nhỏ** : Sông Cần Thơ có chiều dài khoảng 16 km, rộng 280 - 350 m, đi qua các quận/ huyện Ô Môn, Phong Điền, Cái Răng và quận Ninh Kiều và đổ ra sông Hậu tại bến Ninh Kiều. Sông Cần Thơ có nước ngọt quanh năm, vừa phục vụ tưới tiêu trong mùa khô, vừa tiêu úng trong mùa lũ, có ý nghĩa lớn về giao thông.

### [Địa hình và Địa chất]

Cần Thơ có địa hình bằng phẳng hơi nghiêng về các hướng: độ cao từ Đông Bắc thấp dần về phía Tây Nam và từ bờ sông Hậu thấp dần vào nội đồng, rất đặc trưng cho địa hình của địa phương. Đây là vùng đất có hệ thống sông rạch chằng chịt, cao độ nền phổ biến từ 0,8m -1,0m so với mực nước biển tại điểm mốc quốc gia Hòn Dấu. Cần Thơ có 03 vùng địa mạo chính:

- Vùng dòng chảy chính được giới hạn bởi 2 bờ sông Hậu tạo thành dải đất cao và các cù lao giữa sông;
- Vùng ngập nước Tứ giác Long Xuyên bao gồm huyện Thốt Nốt, huyện Vĩnh Thạnh, một phần huyện Cờ Đỏ và một phần quận Ô Môn chịu ảnh hưởng lũ hàng năm;
- Vùng đồng bằng chịu ảnh hưởng triều cường và lũ cuối mùa gồm các quận Ninh Kiều, Bình Thủy, Cái Răng, phía Nam quận Ô Môn và huyện Phong Điền.

Nằm trong vùng bồi tụ phù sa hàng năm của sông Cửu Long, trên bề mặt đất liền đến độ sâu 50m có 02 nhóm phù sa mới (Holocene) và phù sa cổ (Pleistocene).

## (c) Điều kiện xã hội

### [a. Tái định cư:]

Đường Hành lang liên tỉnh dự kiến sẽ được xây dựng đi ngang qua khu vực ruộng lúa. Diện tích đất thu hồi khoảng 33ha, chủ yếu là đất trồng lúa (chiếm hơn 70%). Các loại đất khác như đất giao thông, đất thủy lợi, đất trồng cây lâu năm, đất nuôi trồng thủy sản, đất ở sẽ bị thu hồi. Các nút giao thông lớn với các tuyến đường và khu dân cư giữa đường hành lang liên tỉnh và các tuyến đường tỉnh ĐT919, ĐT922, và quốc lộ 91 sẽ có ảnh hưởng lớn tới dân cư. Cần phải di dời các hộ dân trong khu vực này. Đầu tuyến, gần công trường cầu Ô Môn, thuộc xã Thới An, có một số diện tích nuôi trồng thủy sản.

Thông thường, quy trình công bố thông tin, khảo sát đo đạc chi tiết, lên phương án bồi thường hỗ trợ sẽ được tiến hành sau khi hồ sơ thiết kế kỹ thuật được phê duyệt. Hiện tại,

kiểm đếm chi tiết và các chính sách liên quan đến thu hồi đất, đền bù, giải phóng mặt bằng vẫn chưa được thực hiện. Dự án được triển khai với diện tích thu hồi lớn. Xây mới hành lang liên tỉnh sẽ ảnh hưởng tới 85 căn nhà (một phần hoặc toàn bộ). Theo chính sách hiện hành của TP. Cần Thơ, những hộ dân bị thu hồi nhà sẽ được bồi thường bằng tiền hoặc đất ở mới tại các khu tái định cư trên địa bàn các quận, huyện.

#### **[b. Đời sống và sinh kế]**

Trong quá trình thi công, các tuyến đường vận chuyển vật liệu chính là ĐT922, QL91, ĐT919. Đây là những tuyến đường lớn, mật độ phương tiện tham gia giao thông khá đông đúc, việc vận chuyển nguyên vật liệu, phương tiện thi công sẽ ảnh hưởng đến việc đi lại của người dân.

Ngoài ra, khi triển khai xây dựng công trình sẽ tập trung một lượng lớn lao động tại khu vực dự án. Nguy cơ lây lan các bệnh truyền nhiễm có thể được tạo nên do tụ tập đông người, lán trại mất vệ sinh hoặc do quan hệ xã hội giữa công nhân với người dân địa phương. Tuy nhiên, đây không phải là những rủi ro lớn bởi Dự án sẽ ưu tiên sử dụng tối đa lao động địa phương. Bên cạnh đó, nguy cơ quá tải về các dịch vụ y tế cũng không quá cao, do khu vực xây dựng nằm cách trung tâm quận Ô Môn và huyện Thới Lai khoảng 5-15km, nơi có nhiều trung tâm y tế.

#### **[c. Di sản và cảnh quan]**

Theo kết quả khảo sát sơ bộ, tuyến đường chủ yếu đi qua đất nông nghiệp, giao thông, thủy lợi và đất dân cư. Không có di tích khảo cổ, lịch sử, văn hóa, cảnh quan hoặc di sản tôn giáo địa phương nào trên phạm vi tuyến đường.

#### **[d. Dân tộc thiểu số và người bản địa]**

Dự án được triển khai tại huyện Thới Lai và quận Ô Môn, nơi có cộng đồng dân tộc thiểu số như Khmer, Hoa sinh sống. Tỷ lệ người dân tộc thiểu số chiếm khoảng 3-4%. Cộng đồng các dân tộc thiểu số ở Cần Thơ tuy đã chung sống từ bao đời nay với người Kinh nhưng họ vẫn gìn giữ được những bản sắc văn hóa riêng của mình, có thể kể đến như các hoạt động lễ hội lớn được tổ chức hàng năm tại các ngôi chùa.

## **2) Mở rộng Quốc lộ 61C**

Dự án mở rộng QL61C sẽ được thực hiện trên địa bàn các quận Cái Răng, Phong Điền (TP Cần Thơ), Vị Thủy, Châu Thành A và Vị Thanh (Hậu Giang).

Đặc điểm tự nhiên và môi trường khu vực dự án thuộc địa bàn thành phố Cần Thơ có nhiều điểm tương tự như đặc điểm chung đã được nêu trong phần của Hành lang liên tỉnh, một số điểm khác biệt nhỏ sẽ được trình bày sau đây.

### **(a) Kiểm soát ô nhiễm**

#### **[a. Chất lượng không khí]**

**Khu vực Cần Thơ:** Cái Răng là một quận của thành phố Cần Thơ, trên địa bàn quận Cái Răng hiện có 03 khu công nghiệp là Khu công nghiệp Hưng Phú 1, Khu công nghiệp Hưng Phú 2A và Khu công nghiệp Hưng Phú 2B. Có hai điểm quan trắc chất lượng không khí. Một điểm nằm trong KCN Hưng Phú 1 và điểm còn lại nằm trên ngã ba QL1 và QL91B (được gọi là điểm CR)

Theo kết quả quan trắc TSP tại điểm CR, nồng độ TSP tại vị trí này có sự tăng giảm không đều. Tuy nhiên, không có sự thay đổi lớn về giá trị đo được trong các khoảng thời gian quan

trắc. Nhìn chung, giá trị quan trắc tại các giờ cao điểm của từng quý vẫn thấp hơn giá trị quy định tại QCVN 05:2013/BTNMT (trung bình 1 giờ).

Diễn biến hàm lượng TSP qua các quý tại vị trí quan trắc QL1 – QL91B – Ngã ba cầu Cần Thơ (điểm CR), nồng độ TSP tăng đều do đây là nút giao thông liên tỉnh Cần Thơ, Hậu Giang và Sóc Trăng nên mật độ lưu lượng luôn cao và có giá trị gần ngưỡng trên của Tiêu chuẩn Việt Nam.

Phong Điền là một huyện ven đô của thành phố Cần Thơ, có diện tích 125,26km<sup>2</sup> và dân số 98.454 người. Đây là huyện có diện tích đất nông nghiệp lớn nhưng diện tích đất nông nghiệp lại ít nhất. Theo kết quả quan trắc, Phong Điền là huyện có nồng độ TSP trung bình thấp nhất.

**Bảng 7.3.2 Số liệu thống kê Tổng bụi lơ lửng đoạn thuộc thành phố Cần Thơ, NH61C từ 2015 đến 2020**

Vị trí tại Cần Thơ	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Quận Cái Răng	230.11	248.32	244.33	232.85	210.70	220.50
Huyện Phong Điền	204.08	221.81	207.76	210.71	189.65	153.26
Đơn vị	µg/m <sup>3</sup>					
QCVN 05:2013	300					

Nguồn: Báo cáo chuyên đề môi trường thành phố Cần Thơ năm 2021\_Môi trường không khí năm 2020

Nhìn chung, nồng độ NO<sub>2</sub> có xu hướng tăng dần tại vị trí Cái Răng (CR). Tuy nhiên, tất cả các giá trị quan trắc được tại các giờ cao điểm của các quý trong năm vẫn thấp hơn so với giá trị quy định của QCVN 05:2013/BTNMT (trung bình 1 giờ). Tương tự, giá trị SO<sub>2</sub> thấp hơn nhiều lần so với giá trị quy định của QCVN 05:2013/BTNMT (trung bình 1 giờ). Tại huyện Phong Điền, tất cả các giá trị quan trắc đều cho thấy nồng độ NO<sub>2</sub> và SO<sub>2</sub> rất thấp.

**Khu vực Hậu Giang** số liệu cụ thể tại các điểm quan trắc và vị trí của từng điểm chưa được thu thập. Tuy nhiên, theo báo cáo hiện trạng môi trường 5 năm do Sở TNMT Hậu Giang thực hiện năm 2020 cung cấp, các số liệu tổng quát đã được chọn lọc để rà soát.

Kết quả quan trắc cho thấy các giá trị thông số Tổng bụi lơ lửng đều nằm trong ngưỡng quy định (300 µg/m<sup>3</sup>). Xét theo từng vùng, hàm lượng TSP giảm dần từ Châu Thành A (248 µg/m<sup>3</sup>), Vị Thủy (168 µg/m<sup>3</sup>) và Vị Thanh (160 µg/m<sup>3</sup>). Tất cả các giá trị đều đạt yêu cầu của QCVN 05:2013/BTNMT.

Kết quả quan trắc cho thấy, giá trị thông số SO<sub>2</sub> cho thấy hàm lượng SO<sub>2</sub> tại các vị trí đều thấp hơn quy định (350 µg/m<sup>3</sup>). Xét theo khu vực, hàm lượng SO<sub>2</sub> giảm dần theo thứ tự là Châu Thành A (178 µg/m<sup>3</sup>), Vị Thanh (126 µg/m<sup>3</sup>), Vị Thủy (118 µg/m<sup>3</sup>).

Kết quả quan trắc NO<sub>2</sub> cho thấy giá trị quan trắc vượt ngưỡng cho phép (200 µg/m<sup>3</sup>). Xét theo khu vực, hàm lượng NO<sub>2</sub> giảm dần theo thứ tự là Châu Thành A (201 µg/m<sup>3</sup>), Vị Thanh (133 µg/m<sup>3</sup>), Vị Thủy (126 µg/m<sup>3</sup>).

#### **[b. Chất lượng nước]**

**Khu vực Cần Thơ:** các vị trí quan trắc chất lượng nước tự động được liệt kê trong phần đánh giá Hành lang liên tỉnh nêu trên. Gần QL61C chưa có điểm quan trắc tự động.

**Khu vực Hậu Giang:** Tỉnh đã tiến hành quan trắc môi trường nước tại nhiều địa điểm. Trong khu vực dự án, các điểm sau sẽ được xem xét: NM01, NM06, NM12, NM13 và NM14.

Kết quả quan trắc môi trường nước mặt cho thấy, chất lượng nước mặt tại hầu hết các vị trí quan trắc trong thời gian báo cáo đều có dấu hiệu bị ô nhiễm bởi các thông số như

Coliform, Fe, , nhu cầu oxy hóa học, nhu cầu oxy sinh hóa 5, Amoni, Phốt phat, Nitrite, tổng chất rắn lơ lửng. Do đó, chất lượng nước mặt được nhận định là có vấn đề, đáng chú ý là các thông số Coliform, Fe, nhu cầu oxy hóa học và nhu cầu oxy sinh hóa 5 với các nguồn ô nhiễm khác nhau. Thực tế dân cư trên địa bàn tập trung ở khu vực ven sông, rạch cùng với các hoạt động sinh hoạt, trồng trọt, chăn nuôi, nuôi trồng thủy sản... Phần lớn chất thải phát sinh từ các hoạt động này chưa được xử lý và vượt mức tiêu chuẩn và đều có nguồn tiếp nhận cuối là hệ thống thủy văn

### **[c. Quản lý chất thải rắn]**

Hiện trạng quản lý chất thải về cơ bản là tương đồng trong toàn thành phố Cần Thơ và đã được đề cập tại phần trên trong đánh giá Hành lang liên tỉnh.

Trên địa bàn tỉnh Hậu Giang có 04 bãi chôn lấp, trong đó bãi chôn lấp Tân Tiến và bãi chôn lấp Long Mỹ được đầu tư ô chôn lấp kỹ thuật, hệ thống thu gom, xử lý nước rỉ rác và đã đóng cửa năm 2012 theo quy hoạch. Tuy nhiên, do tỉnh chưa xây dựng khu xử lý chất thải rắn hợp vệ sinh tại vị trí quy hoạch nên hai bãi chôn lấp này vẫn tiếp tục tiếp nhận rác dẫn đến quá tải và ô nhiễm môi trường. Riêng bãi chôn lấp Kinh Cù, đã tạm ngừng tiếp nhận rác và đang đầu tư cải tạo, khắc phục ô nhiễm môi trường. Hiện tỉnh đang xây dựng bãi chôn lấp Hòa An làm điểm tập trung xử lý rác thải của tỉnh và đang xây dựng nhà máy điện rác (đốt rác thu hồi năng lượng, phát điện).

Chất thải rắn công nghiệp thông thường và chất thải rắn công nghiệp nguy hại từ hoạt động công nghiệp trên địa bàn tỉnh được quản lý khá tốt. Lượng phát sinh này được doanh nghiệp thu gom, lưu giữ đối với chất thải rắn thông thường và hợp đồng với các đơn vị chức năng xử lý theo quy định. Quản lý chất thải nguy hại công nghiệp đã nhận được nhiều quan tâm hơn từ chính quyền địa phương trong những năm gần đây. Do hiện nay, trên địa bàn tỉnh Hậu Giang chưa có đơn vị chức năng nào chịu trách nhiệm trong việc vận chuyển, xử lý chất thải nguy hại, những doanh nghiệp phát sinh ít chất thải nguy hại sẽ lưu giữ tạm thời chất thải tại cơ sở, cho đến khi đạt đủ khối lượng thì tiến hành xử lý tương tự như với các doanh nghiệp có lượng chất thải nguy hại lớn. Đối với doanh nghiệp có lượng chất thải nguy hại lớn, sẽ thực hiện hợp đồng với các đơn vị chức năng ở các tỉnh lân cận để vận chuyển và xử lý theo quy định.

### **[d. Tiếng ồn và Độ rung]**

Nhìn chung, vấn đề tiếng ồn và độ rung trên địa bàn tỉnh Hậu Giang cũng tương tự như TP Cần Thơ. Giá trị tiếng ồn đo được tại các nút giao thông và Quốc lộ luôn cao hơn các vị trí khác. Tuy nhiên, kết quả quan trắc cho thấy giá trị tiếng ồn không vượt quá yêu cầu quy định của Việt Nam.

### **[e. Ô nhiễm đất]**

Chất lượng môi trường đất trên địa bàn tỉnh được quan trắc hàng năm.

- Ô nhiễm do sử dụng hóa chất trong canh tác và sản xuất nông nghiệp:

Hiện nay, phần lớn diện tích đất trên địa bàn tỉnh được sử dụng vào sản xuất nông nghiệp, tập trung ở hai huyện Vị Thủy và Châu Thành A. Tình trạng bón phân không đúng kỹ thuật, bón thừa một số nguyên tố làm mất cân đối các chất dinh dưỡng trong đất. Ngoài ra, lượng thuốc trừ sâu quá mức gây hại cho cây trồng và để lại dư lượng trong đất.

- Ô nhiễm do suy thoái hóa học

Đất bị axit hóa (phèn): Axit sulfate xảy ra trên các bề mặt địa hình trũng thấp, tập trung ở

vùng tây - tây nam của tỉnh thuộc các huyện Vị Thủy, Vị Thanh và rải rác một phần diện tích ở huyện Châu Thành A.  $Al^{3+}$ ,  $Fe^{2+}$ ,  $Fe^{3+}$ ,  $H^+$  and  $SO_4^{2-}$   $Al^{3+}$ ,  $Fe^{2+}$ ,  $Fe^{3+}$ ,  $H^+$  và  $SO_4^{2-}$  là các chất độc trong đất kiềm. Phèn sinh ra có thể do khả năng oxy hóa phèn ( $FeS$ ) tại chỗ tạo thành axit  $H_2SO_4$  chứa nhiều độc chất  $Al^{3+}$ ,  $Fe^{2+}$ ,  $SO_4^{2-}$  hoặc cũng có thể do nguồn nước phèn từ nơi khác đến gây nhiễm phèn cho đất.

#### **[f. Sụt lún]**

Tại **Cần Thơ**, không có báo cáo về tình trạng sụt lún. Tương tự, tại **Hậu Giang** cũng không có báo cáo về tình trạng sụt lún.

#### **[g. Ô nhiễm mùi]**

Ngoài những đánh giá tại khu vực Cần Thơ, khu vực Hậu Giang cũng phải đối mặt với vấn đề về ô nhiễm mùi.

Tỷ lệ thu gom rác thải đô thị trên địa bàn tỉnh Hậu Giang hiện nay đã đạt trên 80%, phần còn lại thuộc các khu dân cư không có đường giao thông thuận lợi cho việc tiếp cận tổ chức thu gom. Có tình trạng người dân xả rác bừa bãi trên sông, đặc biệt tại khu vực chợ và các hộ dân sống ven sông. Rác thải sinh hoạt thải trực tiếp ra sông, rạch làm mất mỹ quan đô thị, gây mùi hôi thối đặc biệt làm ô nhiễm môi trường nước mặt cho toàn bộ khu vực.

Ngoài ra, một vấn đề về chất lượng không khí cần lưu ý là mùi hôi thối từ các bãi chôn lấp rác thải tập trung, các khu tập kết rác tự phát dọc các tuyến quốc lộ, khu xử lý chất thải rắn tập trung chưa thực hiện triệt để các biện pháp đảm bảo vệ sinh môi trường.

### **(b) Điều kiện tự nhiên**

#### **[a. Khu bảo tồn]**

Tại tỉnh Hậu Giang, các khu vực có tính đa dạng sinh học cao cần được bảo vệ có thể kể đến như Khu bảo tồn thiên nhiên Lung Ngọc Hoàng, Trung tâm Nông nghiệp Mùa Xuân, Khu du lịch sinh thái Việt - Úc, Khu lâm nghiệp thuộc Công ty cổ phần Mía đường Cần Thơ và Khu thực nghiệm Hòa An. Tuy nhiên, Khu bảo tồn thiên nhiên Lung Ngọc Hoàng, Trung tâm Nông nghiệp Mùa Xuân và Khu thực nghiệm Hòa An đều cách khu công trình dự án hơn 30 km, vì vậy các khu này sẽ không bị ảnh hưởng.

Do đó, chỉ còn hai hai khu vực cần được xem xét, như sau:

#### **Khu du lịch sinh thái Việt - Úc**

Khu du lịch sinh thái Việt - Úc thuộc xã Vĩnh Tường, huyện Vị Thủy, cách thành phố Vị Thanh khoảng 9 km về hướng Đông Nam. Địa hình tương đối bằng phẳng, diện tích rừng được phân lô quản lý theo hệ thống kênh rạch. Toàn diện tích được chia thành 2 lô để thực hiện quản lý.

#### **Khu lâm nghiệp thuộc Công ty cổ phần Mía đường Cần Thơ**

Khu Lâm Ngư – Công ty cổ phần Mía đường Cần Thơ thuộc xã Lương Tâm, huyện Long Mỹ. Khu vực này nằm cách điểm giao QL61C và QL61 khoảng 3km và cách công trường khoảng 9km. Khu lâm nghiệp có 2 mặt giáp sông Nước Trong, 2 mặt còn lại có kênh rạch bao quanh. Hệ thống kênh rạch chằng chịt tại chính giữa khu nông nghiệp, tạo điều kiện cho hệ động thực vật đa dạng.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 7.3.3** Vị trí khu vực có tính đa dạng sinh học cao (Khu du lịch sinh thái Việt Úc và Công ty cổ phần Mía đường Cần Thơ)

**[b. Hệ sinh thái và sinh cảnh]**

Tại khu du lịch sinh thái Việt Úc, ghi nhận 16 loài thú, 98 loài chim, 13 loài bò sát, 7 loài lưỡng cư và 14 loài cá.

Hệ động vật không xương sống ghi nhận được 31 loài thuộc 6 họ, 2 bộ. Trong đó, 04 loài chuồn chuồn (Odonata, Anisoptera) có tên trong Sách Đỏ IUCN ở mức độ LC (Least Concern: ít quan tâm): *Brachythemis contaminata*, *Neurothemis tullia*, *Neurothemis fluctuans*.

Hệ động vật thủy sinh ghi nhận tổng cộng 120 loài. Trong đó, có 34 loài thực vật phù du, 19 loài tảo silic bám, 42 loài động vật phù du, 5 loài động vật đáy và 20 loài tuyến trùng.

Tại khu Lâm Ngư đã ghi nhận được 16 loài thú, 7 loài lưỡng cư, 12 loài bò sát, 73 loài chim và 7 loài cá.

Hệ động vật không xương sống ghi nhận 20 loài. Trong đó, có 02 loài chuồn chuồn (Odonata, Anisoptera) liệt kê trong Sách đỏ thế giới năm 2015 của IUCN với mức độ LC (Least Concern: ít quan tâm): *Crocothemis servilia*, *Orthetrum sabina*.

Hệ thủy sinh ghi nhận được tổng cộng 159 loài. Trong đó, có 65 loài thực vật phù du, 20 loài tảo silic bám, 52 loài động vật phù du, 5 loài động vật đáy và 17 loài tuyến trùng.



**Bảng 7.3.3 Đa dạng sinh học tại 2 khu vực rà soát tại tỉnh Hậu Giang**

Khu vực	Động vật có xương sống						Động vật không xương sống	Thủy sinh vật				
	Cá	Động vật lưỡng cư	Bò sát	Chim	Thú	Sách đỏ Việt Nam		Thực vật phù du	Tảo silic bám	Động vật phù du	Động vật đáy	Tuyến trùng
<b>Khu DL sinh thái Việt Úc</b>	14	7	13	98	16	0	31	34	19	42	5	20
<b>Khu lâm ngư thuộc CTCP Mía đường Cần Thơ</b>	7	7	12	73	16	0	20	65	20	52	5	17

Nguồn: Báo cáo Hiện trạng môi trường 5 năm 2016-2020, tỉnh Hậu Giang

### [c. Thủy văn]

Chế độ thủy văn của hai tỉnh Cần Thơ và Hậu Giang vừa bị ảnh hưởng bởi chế độ nước của sông Hậu vừa chịu hưởng của chế độ triều biển Đông, biển Tây và chế độ mưa nội tỉnh.

Tại Hậu Giang, các con kênh lớn là: kênh Đông Lợi, kênh Sóc Trăng, kênh Mỹ Thuận, kênh Xà No, kênh Xáng, kênh Lô Đá, kênh Lô Đá, kênh Nàng Mau, kênh Bún Tàu, kênh Cái Côn, ... sông Hậu, với chiều dài khoảng 14 – 15 km chảy qua địa bàn huyện Châu Thành ở phía Đông Bắc tỉnh với nhiều nhánh tự nhiên chảy vào tỉnh. Phía Tây Nam tỉnh có các con sông như: sông Cái Lớn, sông Ba Voi, sông Nước Đục, sông Nước Trong không chỉ cung cấp nước cho sinh hoạt và sản xuất, mà còn là đường giao thông quan trọng đi khắp nơi trong khu vực.

- **Nước mặt**

Lưu lượng trung bình hàng năm của sông Hậu là 2.440 m<sup>3</sup>/s, lưu lượng dòng chảy cực đại là 18.000 m<sup>3</sup>/s (tháng 10) và lưu lượng dòng chảy cạn nhất là 800 m<sup>3</sup>/s (tháng 5). Dòng chảy của sông Hậu không đều trong năm, vào mùa lũ, lượng dòng chảy chiếm 70-85% lưu lượng năm. Các tháng 9, 10, 11 có lưu lượng dòng chảy lớn nhất, chiếm khoảng 50% tổng lưu lượng dòng chảy cả năm. Do lưu lượng dòng chảy lớn và địa hình thấp, nên khả năng thoát nước chậm. Dưới tác động của biến đổi khí hậu, lưu lượng dòng chảy sông Hậu sẽ thay đổi, lượng nước tăng lên vào mùa mưa gây ngập úng sâu vùng đồng ruộng. Vào mùa khô, dòng chảy giảm, không đủ cung cấp cho nhu cầu sinh hoạt và cấp nước cho nông nghiệp, lâm nghiệp và nuôi trồng thủy sản. Là một tỉnh thuộc hạ lưu sông Hậu, Hậu Giang chịu ảnh hưởng mạnh bởi thủy triều.

- **Nước ngầm**

Nước ngầm tại khu vực thuộc địa bàn thành phố Cần Thơ đã được đề cập trước đó trong phần giới thiệu về Hành lang liên tỉnh.

Trước đó, tỉnh Hậu Giang luôn có đủ lượng nước ngọt phục vụ cho người dân, tuy nhiên, đến năm 2016, tỉnh này đã phải khoan 11 giếng nước ngầm mới tại khu vực có nguy cơ thiếu nước sinh hoạt cho người dân. Tình trạng xâm nhập mặn và khô hạn trên địa bàn đang diễn ra gay gắt, chưa từng xảy ra trong khoảng 100 năm qua, đây là lần đầu tiên tỉnh tiến hành khoan giếng nước ngầm “cứu khát” cho người dân.

Theo các kịch bản biến đổi khí hậu trữ lượng nước ngầm sẽ giảm do bị nước biển xâm nhập mặn khi mực nước biển dâng.

## **[Địa hình và Địa chất]**

Tỉnh Hậu Giang có địa hình khá bằng phẳng, thấp dần từ Bắc xuống Nam và từ Đông sang Tây với cao trình phổ biến từ 0,6 đến 0,8 m, có thể phân chia thành 3 vùng như sau:

- Vùng triều tiếp giáp với sông Hậu về hướng Tây Bắc, gồm các huyện/ thành phố Châu Thành, Châu Thành A, Ngã Bảy và một phần huyện Phụng Hiệp, với diện tích 19.200 ha, phát triển mạnh về kinh tế vườn và kinh tế nông lâm, thủy sản.
- Vùng úng triều: phía Đông Bắc của huyện Phụng Hiệp với diện tích 16.800 ha. Phát triển mạnh về nông nghiệp với hệ thống an tác đa dạng và có tiềm năng phát triển công nghiệp và dịch vụ.
- Vùng úng gồm thành phố Vị Thanh, huyện Long Mỹ, huyện Vị Thủy và phần Đông Nam của huyện Phụng Hiệp, nằm sâu trong nội đồng với diện tích 124.000 ha. Đây là vùng kinh tế trọng điểm của tỉnh Hậu Giang, nông nghiệp chủ yếu là lúa xen với mía, hoa màu, vườn tược; Bên cạnh đó, thương mại, dịch vụ và công nghiệp - tiểu thủ công nghiệp có tiềm năng phát triển nhanh.
- Trong những năm gần đây, do tác động của con người, thời tiết và biến đổi khí hậu, tình trạng sạt lở đất diễn ra thường xuyên và diễn biến phức tạp, gây thiệt hại nhiều về tài sản, cây ăn quả, hoa màu và thiệt hại về đất, nhất là vào đầu mùa mưa bão.
- Do tác động của biến đổi khí hậu và nước biển dâng, tình trạng sạt lở bờ sông, kênh, rạch trên địa bàn tỉnh Hậu Giang cũng diễn biến hết sức phức tạp, khó lường. Hiện tượng sạt lở bờ sông, bờ kênh ngày càng gia tăng cả về mức độ và phạm vi. Sạt lở bờ thường xảy ra dọc các sông, kênh, rạch là đường giao thông thủy chính, có mật độ tàu thuyền qua lại cao, tại các ngã ba sông, cửa biển. Thiệt hại do sạt lở bờ là rất lớn; nhiều cống, đập, đê kè bị hư hỏng khiến nhiều diện tích vườn, ruộng lúa bị ngập úng, nhiễm mặn, hàng trăm ngôi nhà của người dân bị hư hỏng, hàng nghìn hộ dân phải di dời đi nơi khác... Tình trạng sạt lở bờ cũng làm tăng lượng bùn và cát vào dòng chảy và gây bồi lấp luồng lạch ở một số khu vực khác, từ đó cản trở giao thông thủy.
- Hiện tượng sạt lở xảy ra trên các sông, rạch của tỉnh Hậu Giang; Theo thống kê từ năm 2016 - 2020, số điểm sạt lở có tăng giảm qua từng năm nhưng nhìn chung có xu hướng ngày càng mở rộng. Về tình trạng sạt lở bờ sông, xảy ra mạnh nhất ở các huyện đầu nguồn sông Hậu như Châu Thành A và giảm dần về phía Tây là TP.Vị Thanh. Trong giai đoạn 2016 - 2020, chiều dài bờ sông bị sạt lở khoảng 4,7 km, tổng diện tích đất bị xói lở do nước cuốn trôi là 20.921 m<sup>2</sup>, thiệt hại do sạt lở đất và nhà cửa ước tính khoảng 12 tỷ đồng.

### **(c) Điều kiện xã hội**

#### **[a. Tái định cư:]**

Tuyến đường dự kiến xây dựng dọc theo tuyến QL61C, băng qua khu vực trồng cây ăn quả và cánh đồng lúa. Diện tích đất bị chiếm rưng ước tính khoảng 75ha (Cần Thơ 12ha và Hậu Giang 63ha), chủ yếu là đất ruộng (chiếm hơn 70%), các loại đất khác như đất giao thông, thủy lợi, đất trồng cây lâu năm, hoa màu, đất nuôi trồng thủy sản và đất ở sẽ bị thu hồi.

Thủ tục giải phóng mặt bằng đoạn Cần Thơ đã hoàn tất từ khi triển khai QL61C giai đoạn 1 (2007-2012) bao gồm tất cả các yêu cầu về thu hồi đất cho giai đoạn đang diễn ra. Việc thu hồi đất, giải phóng mặt bằng trong giai đoạn này chỉ được thực hiện trên địa bàn tỉnh Hậu Giang. Thông thường, quy trình công bố thông tin, kiểm đếm chi tiết, phương án bồi thường và hỗ trợ sẽ được thực hiện sau khi hồ sơ thiết kế chi tiết được phê duyệt. Kiểm

đếm chi tiết, các chính sách liên quan đến thu hồi đất, đền bù và giải phóng mặt bằng vẫn chưa được lập.

Mở rộng đường sẽ làm ảnh hưởng tới nhà ở (ảnh hưởng một phần hoặc toàn bộ) của khoảng 130 căn nhà (50 căn tại TP. Vị Thanh, 30 căn tại huyện Vị Thủy và 50 căn tại huyện Châu Thành A). Hầu hết các hộ dân bị ảnh hưởng chủ yếu sinh sống tại vị trí dự kiến đặt mố cầu dọc tuyến. Theo chính sách hiện hành của tỉnh Hậu Giang, các hộ dân bị ảnh hưởng nhà ở sẽ được bồi thường bằng tiền mặt hoặc bằng đất ở mới tại các khu tái định cư của các huyện tương ứng. Trong tháng 10 và tháng 11 năm 2022, UBND huyện Châu Thành A, Vị Thủy và thành phố Vị Thanh đã có công văn tới Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông và nông nghiệp tỉnh Hậu Giang về việc đề xuất khu tái định cư cho dự án. Nhà ở bị thu hồi được bồi thường; kinh phí đền bù thực hiện theo đơn giá do tỉnh quy định.

#### **[b. Đời sống và sinh kế]**

Trong quá trình thi công, các tuyến đường vận chuyển vật liệu chính là quốc lộ 1A, đường Phạm Hùng, quốc lộ QL61C phía Cần Thơ. Các tuyến giao thông chính trên địa bàn tỉnh Hậu Giang gồm QL61C, QL61B, đường Võ Nguyên Giáp, QL61. Đây là những tuyến đường lớn, có mật độ phương tiện giao thông tương đối dày đặc. Việc vận chuyển nguyên vật liệu, phương tiện thi công sẽ ảnh hưởng đến việc đi lại của người dân.

Ngoài ra, khi triển khai xây dựng công trình sẽ tập trung một lượng lớn công nhân tại khu vực dự án. Nguy cơ lây lan các bệnh truyền nhiễm do tụ tập đông người, lán trại mất vệ sinh hoặc do quan hệ xã hội giữa công nhân với người dân địa phương. Tuy nhiên, đây không phải là những rủi ro cao vì việc tuyển dụng lao động địa phương sẽ được khuyến khích tối đa. Bên cạnh đó, nguy cơ quá tải tại các trung tâm y tế, chăm sóc sức khỏe không cao do khu vực xây dựng cách khoảng 20 km với khu vực trung tâm Cái Răng, huyện Phong Điền, TP. Vị Thanh, Châu Thành A, huyện Vị Thủy và các quận nội thành TP. Cần Thơ, nơi có nhiều trung tâm y tế, chăm sóc sức khỏe tập trung.

#### **[c. Di sản và cảnh quan]**

Theo kết quả khảo sát sơ bộ, tuyến đường chủ yếu đi qua đất nông nghiệp, giao thông, thủy lợi và đất ở. Trên tuyến không có di tích khảo cổ, lịch sử, văn hóa, cảnh quan, tín ngưỡng địa phương.

#### **[d. Dân tộc thiểu số và người bản địa]**

Dự án được triển khai tại các quận Cái Răng, Phong Điền của Cần Thơ, các huyện Châu Thành A, Vị Thủy và thành phố Vị Thanh của tỉnh Hậu Giang. Khu vực dự án là nơi sinh sống của các dân tộc thiểu số như Khmer, Hoa và Sán Dìu. Tỷ lệ người dân tộc thiểu số chiếm khoảng 3-4%, tập trung chủ yếu ở huyện Châu Thành A và Vị Thủy, tỉnh Hậu Giang. Cộng đồng các dân tộc thiểu số ở Cần Thơ và Hậu Giang tuy đã chung sống với người Kinh từ bao đời nay nhưng vẫn giữ được bản sắc văn hóa riêng. Cộng đồng người Khmer thường có các hoạt động lễ hội hàng năm và các hoạt động lễ hội lớn được tổ chức tại các ngôi chùa truyền thống của họ.

### 7.3.3. Đánh giá sơ bộ

#### 1) Mô tả chính về các dự án mục tiêu

Mô tả chung về địa điểm về điều kiện môi trường và xã hội liên quan đến các dự án mục tiêu (HLLT và QL61C), cũng như rà soát sơ bộ các tác động có thể xảy ra do các dự án mục tiêu gây ra, được mô tả trong phần và bảng sau đây. Tuy nhiên, phân tích sau đây được thực hiện dựa trên dữ liệu và thông tin của các dự án mục tiêu được xác định trong Báo cáo nghiên cứu trước đầu vào tiền khả thi được lập vào tháng 11 năm 2022. Mặt khác, do mô tả của các dự án mục tiêu đang được cập nhật/sửa đổi tính đến thời điểm báo cáo này, (i) kế hoạch xây dựng HLLT đã được thay đổi từ “phát triển 2 làn xe vào giai đoạn đầu tiên và sau đó phát triển 4 làn xe bằng cách mở rộng ở giai đoạn sau trong tương lai” thành “phát triển toàn bộ 4 làn xe từ giai đoạn đầu tiên mà không phân kỳ dự án”, (ii) 2 nút giao hiện tại của QL61C được quy hoạch nâng mức nút giao, v.v. Dự kiến rằng những thay đổi/sửa đổi tiếp theo về mô tả của các dự án mục tiêu sẽ được thực hiện nhiều hơn trong quá trình nghiên cứu tiếp theo bao gồm cả NCKT sau này. Do đó, cần lưu ý rằng phân tích về các rà soát về môi trường và xã hội sau đây cũng cần được cập nhật theo mô tả cuối cùng của các dự án mục tiêu.

#### (a) Hành lang liên tỉnh: Đoạn tuyến tại thành phố Cần Thơ (mô tả tính đến thời điểm tháng 11 năm 2022)

- Cấp thiết kế: đường cấp III đồng bằng theo TCVN 4054-2005
- Tốc độ thiết kế: 80 km/h
- Xây mới 2 làn xe giai đoạn đầu (cuối cùng hoàn thiện 4 làn xe) trong 27.2 km
- 2 làn xe cơ giới và 2 làn xe thô sơ (tổng chiều rộng hiệu dụng: 11,0m) \*Giai đoạn ban đầu
- 41 cầu

\* Sau khi Đoàn Nghiên cứu JICA thực hiện nghiên cứu sơ bộ này thì văn kiện Đề xuất dự án đã được cập nhật trong "Tờ trình 13/TT ngày 20/02/2023", theo đó số lượng cầu đã được cập nhật thành "30 công trình vượt qua sông, kênh, mương, gồm 25 cầu, 5 cống hộp".

Do đó, cần lưu ý rằng nội dung tính toán này chỉ căn cứ vào kết quả nghiên cứu sơ bộ của Đoàn nghiên cứu JICA. Khi nghiên cứu thêm cụ thể hơn, tất cả các nội dung của dự án sẽ theo số liệu cập nhật trong văn kiện Đề xuất dự án nói trên.

#### (b) QL61C (mô tả tính đến thời điểm tháng 11 năm 2022)

- Cấp thiết kế: đường cấp III đồng bằng theo TCVN 4054-2005
- Tốc độ thiết kế: 80 km/h
- Xây dựng mới 2 làn xe mở rộng bổ sung cho 2 làn xe hiện hữu dài 47,352km
- Nâng cấp 2 làn xe hiện tại thành đường sử dụng được trong mọi điều kiện thời tiết (nâng chiều cao của các làn xe hiện tại)
- 4 làn xe cơ giới và 2 làn xe thô sơ (tổng chiều rộng hiệu dụng: 10,0m\*2)
- 41 cầu (7 cầu tại Cần Thơ, 34 cầu tại Hậu Giang)

## 2) Những phát hiện chính về các khía cạnh môi trường và xã hội cho các dự án mục tiêu

Sau đây là tóm tắt những phát hiện về các khía cạnh môi trường và xã hội đối với việc xây dựng HLLT và QL61C:

- Ô nhiễm môi trường như ảnh hưởng đến chất lượng không khí và tiếng ồn sẽ phát sinh trong giai đoạn xây dựng và giai đoạn vận hành. Mặc dù hướng tuyến đề xuất của cả hai dự án mục tiêu theo kế hoạch đều không đi qua các khu dân cư đông đúc, tuy nhiên khuyến nghị thực hiện nghiên cứu một số rà soát về ô nhiễm môi trường trong giai đoạn tiếp theo, bao gồm tác động có thể xảy ra đối với các đối tượng nhạy cảm như trường học và cơ sở y tế.
- Cả khu bảo tồn thiên nhiên và khu bảo vệ/rừng đều sẽ không nằm trên hướng tuyến đề xuất của HLLT và QL61C. Tuy nhiên, các loài có nguy cơ tuyệt chủng theo thông tin hiện được ghi nhận có xung quanh cả hai khu vực dự án. Trong giai đoạn tiếp theo, nên xác nhận xem tác động đối với các loài đó có phải do các dự án gây ra hay không.
- Cả hai dự án mục tiêu không được quy hoạch đi qua các khu dân cư đông đúc. Tuy nhiên, ở một mức độ nào đó, sẽ cần phải thu hồi đất nông nghiệp/ruộng lúa. Các công trình nhà ở trong các Tuyến đường được đề xuất cũng sẽ được di dời/tái định cư ở một mức độ nào đó. Cần nghiên cứu sâu hơn để xác định mức độ tác động có thể xảy ra cũng như để tìm ra và xây dựng rà soát xã hội cần thiết.
- Khu vực lân cận khu vực dự án của HLLT và QL61C đã có báo cáo về sự hiện diện của các dân tộc thiểu số. Mặc dù sinh hoạt hàng ngày của họ được coi là hòa nhập với nhóm dân tộc chính, nhưng trong giai đoạn tiếp theo, nên xác nhận xem liệu tác động có thể xảy ra đối với lối sống và văn hóa của các dân tộc thiểu số do việc thực hiện dự án hay không.

## 3) Kết quả đánh giá sơ bộ

Danh mục kiểm tra thuộc Hướng dẫn của JICA về rà soát các vấn đề môi trường và xã hội được áp dụng để xác định sơ bộ các tác động của dự án. Danh sách bao gồm tất cả các tác động có thể có của các dự án. Trong giai đoạn này, danh mục kiểm tra gồm có các chỉ số môi trường và xã hội phổ biến đồng thời bổ sung kết hợp các mô tả chi tiết.

Danh mục kiểm tra không chỉ bao gồm danh sách các khía cạnh môi trường mà còn có các xếp hạng cho các tác động. Xếp hạng đánh giá cho thấy tương đối mức độ quan trọng của các tác động môi trường riêng lẻ cũng như xếp hạng tổng thể được giả định cho tất cả các giai đoạn dự án.

**Bảng 7.3.4 Kết quả đánh giá sơ bộ (Hành lang liên tỉnh)**

Hạng mục	Các hoạt động được thực hiện	Những xem xét về môi trường và xã hội	Xếp hạng	
1 Giấy phép và giải thích	(1) ĐTM và Giấy phép môi trường	- Dự án này được Luật Môi trường Việt Nam 2020 phân loại là dự án đầu tư nhóm I. Vì vậy, cần phải có ĐTM sơ bộ trong giai đoạn Tiền khả thi, ĐTM trong giai đoạn nghiên cứu khả thi và xin Giấy phép Môi trường trong Giai đoạn Vận hành;  - ĐTM phải được Bộ TNMT phê duyệt.	- ĐTM sơ bộ và báo cáo ĐTM chưa hoàn thành.	N/A
	(2) Tham vấn, giải thích với các bên liên quan tại địa phương	- Cuộc tham vấn với các bên liên quan sẽ được tiến hành trong quá trình chuẩn bị ĐTM và Kế hoạch hành động tái định cư	Các cuộc tham vấn với các bên liên quan vẫn chưa được tiến hành.	N/A
	(3) Các giải pháp thay thế	- Nghiên cứu và phân tích các Giải pháp thay thế liên quan đến môi trường và xã hội;	Việc tiến hành nghiên cứu và phân tích các phương án chưa được thực hiện.	N/A
2 Kiểm soát ô nhiễm	(1) Chất lượng không khí (bao gồm cả Khí nhà kính)	PCS/CS: - Vận chuyển thiết bị phục vụ khảo sát; - Phá dỡ nhà cửa, công trình; - Vận chuyển chất thải xây dựng; - Vận chuyển đồ đạc tái định cư; - Vận chuyển vật liệu xây dựng, thiết bị, di chuyển của công nhân; - Đào đất, đào móng;  OS: - Khai thác Dịch vụ giao thông vận tải. Vận chuyển nguyên vật liệu, nhiên liệu, di chuyển của công nhân trong quá trình bảo trì đường bộ	PCS/CS: - Khí thải từ các phương tiện, thiết bị thi công; - Bụi phát sinh do hoạt động phá dỡ, hoạt động giao thông, vận chuyển;  OS Bụi và khí thải phát sinh từ hoạt động của các phương tiện	A -

Hạng mục	Các hoạt động được thực hiện	Những xem xét về môi trường và xã hội	Xếp hạng	
(2) Chất lượng nước	<p>PCS/CS:                      - Phá dỡ nhà cửa, công trình                      - Đào đất, đào móng;                      - Sinh hoạt của công nhân trong/ xung quanh công trường dự án</p> <p>OS                      Nước thải từ hoạt động rửa đường và bảo trì đường bộ và nước mưa.</p>	<p>PCS/CS                      - Nước bùn chảy vào môi trường từ bãi đất trống của công trường xây dựng và phá dỡ, kho chứa vật liệu và phế thải không được che đậy;                      - Nước thải sinh hoạt phát sinh từ khu nhà ở của công nhân;</p> <p>OS                      - Nước mưa và dòng chảy từ việc vệ sinh và bảo dưỡng đường vào khu vực đất trống và vùng nước tự nhiên xung quanh.</p>	A -	
(3) Chất thải	<p>PCS/CS:                      - Phá dỡ nhà cửa, công trình                      - Đào đất, đào móng;                      - Sinh hoạt của công nhân trong/ xung quanh công trường dự án</p> <p>OS                      - Bảo trì đường giao thông, hệ thống cấp thoát nước;                      - Duy trì diện tích xanh;</p>	<p>PCS/CS:                      - Chất thải rắn từ hoạt động phá dỡ nhà cửa, công trình và đào đất;                      - Chất thải xây dựng: đất, cát, bê tông, gạch, v.v từ quá trình xây dựng và đào đất                      - Rác thải sinh hoạt từ sinh hoạt của công nhân;                      - Chất thải nguy hại từ bảo dưỡng phương tiện, thiết bị.</p> <p>OS                      - Bùn thải duy tu, nạo vét hệ thống thoát nước thải;                      - Chất thải hữu cơ từ việc duy trì khu phủ xanh;                      - Phế thải xây dựng: đất, cát, bê tông, gạch... từ quá trình bảo trì, xây dựng đường bộ (nếu có);</p>	A -	
(4) Tiếng ồn và độ rung	<p>PCS/CS:                      - Hoạt động vận tải                      - Phá dỡ nhà cửa và công trình;                      - Xất dụng cơ sở vật chất.</p> <p>OS                      - Khai thác dịch vụ giao thông                      - Vận chuyển vật liệu xây dựng, thiết bị và nhân công để bảo trì đường bộ;                      - Vận chuyển chất thải kể cả phế thải xây dựng;</p>	<p>PCS/CS:                      - Tăng mức độ tiếng ồn và độ rung do phương tiện và máy móc thi công;</p> <p>OS                      - Tăng tiếng ồn và độ rung do các phương tiện thi công và máy móc trong quá trình bảo trì đường bộ;                      - Tăng mức độ tiếng ồn giao thông do các phương tiện giao thông trên đường</p>	A -	
3 Môi trường tự nhiên	(1) Khu bảo tồn	Không có khu bảo tồn trong khu vực thuộc phạm vi dự án	Không có khu bảo tồn trong khu vực thuộc phạm vi dự án và khu vực lân cận.	C
	(2) Hệ sinh thái	<p>PCS                      Hệ thực vật nông nghiệp, chủ yếu là lúa và cây cối mọc bên tuyến HLLT dự kiến sẽ bị loại bỏ. Việc loại bỏ hệ thực vật như vậy cũng gây ra tác động tiêu cực nhẹ đến hệ sinh thái và đa dạng sinh học địa phương</p>	<p>PCS                      - Phá bỏ thảm thực vật tự nhiên;</p>	B-

Hạng mục	Các hoạt động được thực hiện	Những xem xét về môi trường và xã hội	Xếp hạng
	CS Huy động thiết bị hạng nặng và kho chứa tạm vật liệu	CS - Tác động tiêu cực đến hệ động vật và hệ sinh thái/đa dạng sinh học trong quá trình xây dựng. Các loài nguy cấp, có tên trong Sách đỏ Việt Nam, của hệ động vật (ba loài là: Cò Nhạn ( <i>Anastomus oscitans</i> ), Cốc Đẻ ( <i>Phalacrocorax carbo Sinensis</i> ), Điên Điểu ( <i>Anhinga melanogaster</i> ) được ghi nhận trong các thông tin hiện có. Tác động có thể xảy ra cần được kiểm tra trong ĐTM.	
	OS Không ảnh hưởng đến môi trường tự nhiên	OS Không ảnh hưởng	C
	(3) Thủy văn PCS/CS Nước sông bị ảnh hưởng bởi nước mưa chảy tràn trong quá trình thi công.	PCS/CS Khi xây dựng hành lang liên tỉnh, điều kiện thủy văn có thể bị ảnh hưởng nếu thiết kế không phù hợp.	B-
	OS Không ảnh hưởng	OS Không ảnh hưởng	C
	(4) Địa hình và địa chất PCS/CS/OS Việc sử dụng hoặc tài nguyên thiên nhiên, chẳng hạn như đá và cát từ các mỏ đá sẽ ảnh hưởng đến Địa hình tự nhiên.	PCS/CS/OS - Cần thiết kế phù hợp để tránh xảy ra các sự cố sạt lở đất, xói mòn, v.v. dựa trên các tiêu chuẩn kỹ thuật. - Các thay đổi nhỏ về địa chất tại công trường, mỏ đá và bãi thải vật liệu đất. - Biến đổi địa hình có thể xảy ra do kê dòng chảy và giữ nước mặt	B-
4 Môi trường xã hội	(1) Tái định cư PCS Tái định cư, bồi thường và di dời hộ dân	PCS - Diện tích thu hồi đất: khoảng 33ha, - Ảnh hưởng đến nhà khoảng 85 căn nhà.	A-
	CS/OS Không ảnh hưởng	CS/OS Không ảnh hưởng	C
	(2) Đời sống và sinh kế PCS/CS Thu nhập của người dân bị ảnh hưởng do mất việc làm, mất đất ruộng	PCS/CS - Sinh kế của người dân sẽ bị ảnh hưởng bởi mô hình nông nghiệp hiện tại của khu vực dự án sẽ bị ảnh hưởng. Tuy nhiên, việc bồi thường thỏa đáng cho chủ đất cũng như người canh tác được đảm bảo bởi chính sách Kế hoạch hành động tái định cư (để chuẩn bị trong giai đoạn tiếp theo), cấp bồi thường theo giá thay thế đầy đủ, hỗ trợ bổ sung để trang trải chi phí giao dịch và đăng ký, hỗ trợ bổ sung cho những người dễ bị tổn thương bởi dự án và phục hồi sinh kế. - Tai nạn có khả năng gia tăng trong quá trình xây dựng do sự di chuyển của các phương tiện thi công hạng nặng. Nhà thầu sẽ được yêu cầu lắp đặt tín hiệu giao thông, vạch kẻ đường, vạch kẻ, lan can bảo vệ, ... - Bệnh truyền nhiễm có khả năng sẽ lây truyền từ công nhân xây dựng. Nhà thầu cần đảm bảo các yêu cầu phát triển và thực hiện các dịch vụ kế hoạch nâng cao nhận thức/phòng chống HIV/AIDS. - Dự án được kỳ vọng sẽ giảm đáng kể tình trạng ùn tắc giao thông trong khu vực và từ đó giảm tai nạn xảy ra trong giai đoạn vận hành. Tuy nhiên, trong giai đoạn xây dựng, dự kiến sẽ có sự gián đoạn tạm thời và khả năng gia tăng tai nạn. Các biện pháp giảm thiểu phải được cung cấp trong Kế hoạch quản lý môi trường.	B-



Hạng mục		Các hoạt động được thực hiện	Những xem xét về môi trường và xã hội	Xếp hạng
			- Kho khăn, hạn chế trong di chuyển của người dân địa phương do hoạt động của các phương tiện giao thông và các hoạt động xây dựng. Những tác động này sẽ được giảm thiểu bằng kế hoạch quản lý giao thông của nhà thầu (được chuẩn bị bởi nhà thầu). Tưới nước giảm bụi tại các tuyến đường là một trong những biện pháp giảm thiểu..	
		OS Không ảnh hưởng	OS Do việc xây dựng con đường mới, dự án có thể gây ra sự chia cắt đối với cộng đồng dân cư hiện tại, mặc dù tác động đó có thể giảm thiểu được. Cần xây dựng biện pháp ứng phó trong giai đoạn thiết kế dự án nếu cần thiết.	C
	(3) Di sản	Trong khu vực dự án này, không có di sản nào có nguy cơ bị ảnh hưởng.	N/A	C
	(4) Cảnh quan	Hoạt động thi công đào và đắp	Không có cảnh quan giá trị cần được bảo vệ thuộc khu vực hoặc xung quanh đường dự án. Tuy nhiên, một số công trình dân dụng có thể ảnh hưởng đến cảnh quan hiện có trong khu vực địa phương.	B-
	(5) Dân tộc thiểu số và người bản địa	PCS/CS/OS Khu vực dự án có một số dân tộc thiểu số như Khmer, Hoa và Chăm. Tuy nhiên, các dân tộc thiểu số đã sinh sống ở khu vực này từ nhiều năm và có các hoạt động chung sống hòa nhập tương tự như dân tộc Kinh. Công trình hầu như không có tác động tiêu cực đặc biệt nào đối với các dân tộc.	PCS/CS/OS - Giao thông trên các tuyến đường hiện có trong quá trình nâng cấp đường có thể gây ra rủi ro về an toàn giao thông và nguy hiểm cho người dân bản địa sống dọc tuyến đường, đặc biệt là ở các khu vực đông dân cư. Các công trường xây dựng/lán trại công nhân đông đúc có thể làm tăng nguy cơ lây truyền COVID-19 - Chương trình quản lý an toàn vệ sinh, sức khỏe sẽ được xây dựng và thực hiện với sự hợp tác của các cơ quan quản lý y tế và vận tải địa phương - Lối sống hàng ngày của các dân tộc thiểu số trong và xung quanh khu vực dự án gần như hòa nhập và tương đồng với nhóm người Kinh (dân tộc chiếm ưu thế ở Việt Nam). Mặc dù dự kiến sẽ không có tác động đáng kể đối với các dân tộc thiểu số, tuy nhiên vẫn nên thực hiện (mang tính gợi ý) nghiên cứu sâu hơn trong giai đoạn tiếp theo.	B-
	(6) Điều kiện làm việc	PCS/CS Công nhân từ nhiều nhà thầu sẽ được huy động làm việc tập trung	PCS/CS - Các nhà thầu dự án không được vi phạm bất kỳ quy định pháp luật nào về lao động. - Nhà thầu phải xây dựng và thực hiện kế hoạch an toàn vệ sinh lao động phù hợp với quy định của pháp luật Việt Nam. - Chương trình tập huấn an toàn, vệ sinh lao động cần được tổ chức cho người lao động để đào tạo công nhân không vi phạm an toàn tại địa phương	B-
		OS Giao thông và phương tiện giao thông hoạt động với mật độ cao	OS - Trong giai đoạn vận hành, rủi ro chính là tai nạn giao thông đường bộ	B-
5 Khác	(1) Tác động trong quá trình xây dựng	PCS/CS/OS - Trong quá trình thi công, xe tải vận chuyển vật liệu xây dựng ra vào gây ách tắc giao thông - Công trình xây dựng tiềm ẩn nhiều nguy cơ tai nạn công trường - Việc huy động nhiều công nhân, người dân, kỹ sư từ bên ngoài vào địa phương sẽ gây ra các vấn đề xã hội.	PCS/CS/OS  Trong tất cả các giai đoạn, rủi ro chính là rủi ro tai nạn giao thông đường bộ	A-

Hạng mục		Các hoạt động được thực hiện	Những xem xét về môi trường và xã hội	Xếp hạng
	(2) Giám sát			
6 Ghi chú	Tham khảo Danh mục kiểm tra rà soát các lĩnh vực khác			
	Lưu ý khi sử dụng mục kiểm tra rà soát môi trường			

Ghi chú: - PCS: Giai đoạn tiền thi công, CS: Giai đoạn thi công, OS: Giai đoạn vận hành

- Xếp hạng: A: Tác động đáng kể, B: Tác động trung bình, C: Tác động nhỏ/không đáng kể, U: Không xác định, NA: Không áp dụng, +: Tác động tích cực, -: Tác động tiêu cực

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Bảng 7.3.5 Kết quả đánh giá sơ bộ (Quốc lộ 61C)**

Hạng mục		Các hoạt động được thực hiện	Những xem xét về môi trường và xã hội	Xếp hạng
1 Giấy phép và giải thích	(1) ĐTM và Giấy phép môi trường	- Dự án này được Luật Môi trường Việt Nam 2020 phân loại là dự án đầu tư nhóm I. Vì vậy, cần phải có ĐTM sơ bộ trong giai đoạn Tiền khả thi, ĐTM trong giai đoạn nghiên cứu khả thi và xin Giấy phép Môi trường trong Giai đoạn Vận hành;  - ĐTM phải được Bộ TNMT phê duyệt.	- ĐTM sơ bộ và báo cáo ĐTM chưa hoàn thành.	N/A
	(2) Tham vấn, giải thích với các bên liên quan tại địa phương	- Cuộc tham vấn với các bên liên quan sẽ được tiến hành trong quá trình chuẩn bị ĐTM và Kế hoạch hành động tái định cư	Các cuộc tham vấn với các bên liên quan vẫn chưa được tiến hành.	N/A
	(3) Các giải pháp thay thế	- Nghiên cứu và phân tích các Giải pháp thay thế liên quan đến môi trường và xã hội;	Việc tiến hành nghiên cứu và phân tích các phương án chưa được thực hiện.	N/A
2 Kiểm soát ô nhiễm	(1) Chất lượng không khí (bao gồm cả Khí nhà kính)	PCS/CS: - Vận chuyển thiết bị phục vụ khảo sát; - Phá dỡ nhà cửa, công trình; - Vận chuyển chất thải xây dựng; - Vận chuyển đồ đạc tái định cư; - Vận chuyển vật liệu xây dựng, thiết bị, di chuyển của công nhân; - Đào đất, đào móng;  OS: - Khai thác giao thông. Vận chuyển nguyên vật liệu, nhiên liệu, di chuyển của công nhân trong quá trình bảo trì đường bộ	PCS/CS: - Khí thải từ các phương tiện, thiết bị thi công; - Bụi phát sinh do hoạt động phá dỡ, hoạt động giao thông, vận chuyển;  OS Bụi và khí thải phát sinh từ hoạt động của các phương tiện	A -

Hạng mục	Các hoạt động được thực hiện	Những xem xét về môi trường và xã hội	Xếp hạng	
(2) Chất lượng nước	<p>PCS/CS:                      - Phá dỡ nhà cửa, công trình                      - Đào đất, đào móng;                      - Sinh hoạt của công nhân trong/ xung quanh công trường dự án</p> <p>OS                      Nước thải từ hoạt động rửa đường và bảo trì đường bộ và nước mưa.</p>	<p>PCS/CS                      - Nước bùn chảy vào môi trường từ bãi đất trống của công trường xây dựng và phá dỡ, kho chứa vật liệu và phế thải không được che đậy;                      - Nước thải sinh hoạt phát sinh từ khu nhà ở của công nhân;</p> <p>OS                      - Nước mưa và dòng chảy từ việc vệ sinh và bảo dưỡng đường vào khu vực đất trống và vùng nước tự nhiên xung quanh.</p>	A -	
(3) Chất thải	<p>PCS/CS:                      - Phá dỡ nhà cửa, công trình                      - Đào đất, đào móng;                      - Sinh hoạt của công nhân trong/ xung quanh công trường dự án</p> <p>OS                      - Bảo trì đường giao thông, hệ thống cấp thoát nước;                      - Duy trì diện tích xanh;</p>	<p>PCS/CS:                      - Chất thải rắn từ hoạt động phá dỡ nhà cửa, công trình và đào đất;                      - Chất thải xây dựng: đất, cát, bê tông, gạch, v.v từ quá trình xây dựng và đào đất                      - Rác thải sinh hoạt từ sinh hoạt của công nhân;                      - Chất thải nguy hại từ bảo dưỡng phương tiện, thiết bị.</p> <p>OS                      - Bùn thải duy tu, nạo vét hệ thống thoát nước thải;                      - Chất thải hữu cơ từ việc duy trì khu phủ xanh;                      - Phế thải xây dựng: đất, cát, bê tông, gạch... từ quá trình bảo trì, xây dựng đường bộ (nếu có);</p>	A -	
(4) Tiếng ồn và độ rung	<p>PCS/CS:                      - Hoạt động vận tải                      - Phá dỡ nhà cửa và công trình;                      - Xất dựng cơ sở vật chất.</p> <p>OS                      Khai thác giao thông;                      - Vận chuyển vật liệu xây dựng, thiết bị và nhân công để bảo trì đường bộ;                      - Vận chuyển chất thải kể cả phế thải xây dựng;</p>	<p>PCS/CS:                      - Tăng mức độ tiếng ồn và độ rung do phương tiện và máy móc thi công;</p> <p>OS                      - Tăng tiếng ồn và độ rung do các phương tiện thi công và máy móc trong quá trình bảo trì đường bộ;                      - Tăng mức độ tiếng ồn giao thông do các phương tiện giao thông trên đường</p>	A -	
3 Môi trường tự nhiên	(1) Khu bảo tồn	<p>Không có khu bảo tồn trong khu vực thuộc phạm vi dự án</p>	<p>Không có khu bảo tồn trong khu vực thuộc phạm vi dự án.                      Tuy nhiên, trong bán kính khoảng 9km từ khu vực này, có hai hệ thống sinh thái cao cần được bảo vệ, đó là Khu du lịch sinh thái Việt Úc và Công ty cổ phần Mía đường Cần Thơ. Mặc dù tác động của dự án đối với các khu vực này là không đáng kể, nhưng ĐTM nên rà soát các khu vực này.</p>	C

Hạng mục		Các hoạt động được thực hiện	Những xem xét về môi trường và xã hội	Xếp hạng
	(2) Hệ sinh thái	PCS Hệ thực vật nông nghiệp, chủ yếu là lúa và cây cối mọc bên tuyến QL61C dự kiến sẽ bị loại bỏ. Việc loại bỏ hệ thực vật như vậy cũng gây ra tác động tiêu cực nhẹ đến hệ sinh thái và đa dạng sinh học địa phương	PCS - Phá bỏ thảm thực vật tự nhiên;	B-
		CS Huy động thiết bị hạng nặng và kho chứa tạm vật liệu	CS - Tác động tiêu cực đến hệ động vật và hệ sinh thái/đa dạng sinh học và một số tác động đến hệ động vật được liệt kê trong Sách đỏ IUCN (4 loại chuẩn chuẩn) trong quá trình xây dựng .	
		OS Không ảnh hưởng đến môi trường tự nhiên	OS Không ảnh hưởng	
	(3) Thủy văn	PCS/CS Nước sông bị ảnh hưởng bởi nước mưa chảy tràn trong quá trình thi công.	PCS/CS Trong giai đoạn thi công mở rộng QL61C, điều kiện thủy văn có thể bị ảnh hưởng nếu thiết kế không phù hợp.	B-
		OS Không ảnh hưởng	OS Không ảnh hưởng	C
	(4) Địa hình và địa chất (1) Khu bảo tồn	PCS/CS/OS Việc sử dụng hoặc tài nguyên thiên nhiên, chẳng hạn như đá và cát từ các mỏ đá sẽ ảnh hưởng đến Địa hình tự nhiên. Không có khu bảo tồn trong khu vực thuộc phạm vi dự án	PCS/CS - Các thay đổi nhỏ về địa chất tại công trường, mỏ đá và bãi thải vật liệu đất. - Biến đổi địa hình có thể xảy ra do kê dòng chảy và giữ nước mặt Không có khu bảo tồn trong khu vực thuộc phạm vi dự án. Tuy nhiên, trong bán kính khoảng 9km từ khu vực này, có hai hệ thống sinh thái cao cần được bảo vệ, đó là Khu du lịch sinh thái Việt Úc và Công ty cổ phần Mía đường Cần Thơ. Mặc dù tác động của dự án đối với các khu vực này là không đáng kể, nhưng ĐTM nên rà soát các khu vực này.	B-
			C	
4 Môi trường xã hội	(1) Tái định cư	PCS Tái định cư, bồi thường và di dời hộ dân	PCS - Diện tích đất chiếm dụng ước tính: khoảng 75ha (12ha tại Cần Thơ và 63 ha tại Hậu Giang), 70% là đất ruộng. Công tác đền bù, tái định cư trên địa bàn Cần Thơ đã hoàn thành từ năm 2012. Tuy nhiên, ở một số khu vực, người dân địa phương vẫn canh tác nông nghiệp. Cần đánh giá một cách cẩn thận đối với các hoạt động đền bù và hỗ trợ cho dự án. - Ảnh hưởng đến khoảng 130 căn nhà tại tỉnh Hậu Giang (một phần hoặc toàn bộ) (50 căn tại TP Vị Thanh, 30 căn tại huyện Vị Thủy và 50 căn tại Châu Thành A).	A-
		CS/OS Không ảnh hưởng	CS/OS Không ảnh hưởng	C
	(2) Đời sống và sinh kế	PCS/CS Thu nhập của người dân bị ảnh hưởng do mất việc làm, mất đất ruộng	PCS/CS - Sinh kế của người dân sẽ bị ảnh hưởng bởi mô hình nông nghiệp hiện tại của khu vực dự án sẽ bị ảnh hưởng. Tuy nhiên, việc bồi thường thỏa đáng cho chủ đất cũng như người canh tác được đảm	B-

Hạng mục	Các hoạt động được thực hiện	Những xem xét về môi trường và xã hội	Xếp hạng
		<p>bảo bồi chính sách Kế hoạch hành động tái định cư (để chuẩn bị trong giai đoạn tiếp theo), cấp bồi thường theo giá thay thế đầy đủ, hỗ trợ bổ sung để trang trải chi phí giao dịch và đăng ký, hỗ trợ bổ sung cho những người dễ bị tổn thương bởi dự án và phục hồi sinh kế.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tai nạn có khả năng gia tăng trong quá trình xây dựng do sự di chuyển của các phương tiện thi công hạng nặng. Nhà thầu sẽ được yêu cầu lắp đặt tín hiệu giao thông, vạch kẻ đường, vạch kẻ, lan can bảo vệ v.v.</li> <li>- Bệnh truyền nhiễm có khả năng sẽ lây truyền từ công nhân xây dựng. Nhà thầu cần đảm bảo các yêu cầu phát triển và thực hiện các dịch vụ kế hoạch nâng cao nhận thức/phòng chống HIV/AIDS.</li> <li>- Dự án được kỳ vọng sẽ giảm đáng kể tình trạng ùn tắc giao thông trong khu vực và từ đó giảm tai nạn xảy ra trong giai đoạn vận hành. Tuy nhiên, trong giai đoạn xây dựng, dự kiến sẽ có sự gián đoạn tạm thời và khả năng gia tăng tai nạn. Các biện pháp giảm thiểu phải được cung cấp trong Kế hoạch quản lý môi trường.</li> <li>- Khó khăn, hạn chế trong di chuyển của người dân địa phương do hoạt động của các phương tiện giao thông và các hoạt động xây dựng. Những tác động này sẽ được giảm thiểu bằng kế hoạch quản lý giao thông của nhà thầu (được chuẩn bị bởi nhà thầu). Tưới nước giảm bụi tại các tuyến đường là một trong những biện pháp giảm thiểu..</li> </ul>	
	OS Không ảnh hưởng	OS Không ảnh hưởng	C
(3) Di sản	Trong khu vực dự án này, không có di sản nào có nguy cơ bị ảnh hưởng.	N/A	C
(4) Cảnh quan	Các công tác thi công bao gồm đào và đắp	Không có cảnh quan giá trị cần được bảo vệ thuộc khu vực hoặc xung quanh đường dự án. Tuy nhiên, một số công trình dân dụng có thể ảnh hưởng đến cảnh quan hiện có trong khu vực địa phương.	B-
(5) Dân tộc thiểu số và người bản địa	PCS/CS/OS Khu vực dự án là nơi sinh sống của các dân tộc thiểu số như Khmer, Hoa và Sán Diu. Tỷ lệ người dân tộc thiểu số chiếm khoảng 3-4%, tập trung chủ yếu ở huyện Châu Thành A và Vị Thủy, tỉnh Hậu Giang.	PCS/CS/OS - Giao thông trên các tuyến đường hiện có trong quá trình nâng cấp đường có thể gây ra rủi ro về an toàn giao thông và nguy hiểm cho người dân bản địa sống dọc tuyến đường, đặc biệt là ở các khu vực đông dân cư. Các công trường xây dựng/lán trại công nhân đóng đúc có thể làm tăng nguy cơ lây truyền COVID-19 Chương trình quản lý an toàn vệ sinh, sức khỏe sẽ được xây dựng và thực hiện với sự hợp tác của các cơ quan quản lý y tế và vận tải địa phương - - Lối sống hàng ngày của các dân tộc thiểu số trong và xung quanh khu vực dự án gần như hòa nhập và tương đồng với nhóm người Kinh (dân tộc chiếm ưu thế ở Việt Nam). Mặc dù dự kiến sẽ không có tác động đáng kể đối với các dân tộc thiểu số, tuy nhiên vẫn nên thực hiện (mang tính gợi ý) nghiên cứu sâu hơn trong giai đoạn tiếp theo.	B-
(6) Điều kiện làm việc	PCS/CS Công nhân từ nhiều nhà thầu sẽ được huy động làm việc tập trung	PCS/CS - Các nhà thầu dự án không được vi phạm bất kỳ quy định pháp luật nào về lao động. - Nhà thầu phải xây dựng và thực hiện kế hoạch an toàn vệ sinh lao động phù hợp với quy định của pháp luật Việt Nam. - Chương trình tập huấn an toàn, vệ sinh lao động cần được tổ chức cho người lao động để đào tạo công nhân không vi phạm an toàn tại địa phương	B-

Hạng mục		Các hoạt động được thực hiện	Những xem xét về môi trường và xã hội	Xếp hạng
		OS Giao thông và phương tiện giao thông hoạt động với mật độ cao	OS - Trong giai đoạn vận hành, rủi ro chính là tai nạn giao thông đường bộ	B-
5 Khác	(1) Tác động trong quá trình xây dựng	PCS/CS/OS - Trong quá trình thi công, xe tải vận chuyển vật liệu xây dựng ra vào gây ách tắc giao thông - Công trình xây dựng tiềm ẩn nhiều nguy cơ tai nạn công trường - Việc huy động nhiều công nhân, người dân, kỹ sư từ bên ngoài vào địa phương sẽ gây ra các vấn đề xã hội.	PCS/CS/OS  Trong tất cả các giai đoạn, rủi ro chính là rủi ro tai nạn giao thông đường bộ	A-
	(2) Giám sát			-
6 Ghi chú	Tham khảo Danh mục kiểm tra rà soát các lĩnh vực khác			-
	Lưu ý khi sử dụng Danh mục kiểm tra rà soát môi trường			-

Ghi chú: - PCS: Giai đoạn tiền thi công, CS: Giai đoạn thi công, OS: Giai đoạn vận hành

- Xếp hạng: A: Tác động đáng kể, B: Tác động trung bình, C: Tác động nhỏ/không đáng kể, U: Không xác định, NA: Không áp dụng, +: Tác động tích cực, -: Tác động tiêu cực

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

## 8. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

### 8.1. Kết luận

Từ năm 2017, Chính phủ Việt Nam đã quan tâm đến phát triển bền vững và thích ứng với biến đổi khí hậu của Vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Năm 2022, Nghiên cứu này bắt đầu được triển khai trong đà phát triển và mối quan tâm đến Vùng ĐBSCL ngày càng tăng cụ thể hóa bằng việc phê duyệt Quy hoạch Vùng Đồng bằng sông Cửu Long vào tháng 2 và ban hành kế hoạch hành động của chính phủ vào tháng 6. Do đó, năm 2022 chính là năm bản lề, không chỉ đối với Nghiên cứu này mà còn đối với toàn bộ ĐBSCL.

Sau khi triển khai nghiên cứu vào tháng 2 năm 2022, Đoàn Nghiên cứu đã bay vào làm việc với 13 địa phương trong ĐBSCL. Đây là một bước quan trọng để Đoàn Nghiên cứu làm quen và tìm hiểu kỹ hơn về khu vực nghiên cứu và xây dựng bộ cơ sở dữ liệu kinh tế-xã hội mới nhất. Đoàn Nghiên cứu đã ký hợp đồng với một công ty trong nước để tiến hành khảo sát giao thông, tập trung vào lưu lượng xe qua sông Hậu và phà dọc sông từ tháng 3 đến tháng 4 năm 2022. Kết quả khảo sát giao thông cho thấy rõ tác động từ các cây cầu lớn tới quá trình phát triển. Sau khi xây dựng cầu mới, lưu lượng giao thông qua sông tăng mạnh và đầu tư công nghiệp tăng cả bên ngoài phạm vi sông Hậu.

Vào tháng 7 năm 2022, Đoàn Nghiên cứu đã nộp Báo cáo Giữa kỳ, trong đó có giải trình và xác định hai dự án mục tiêu:

- (a) Đầu tư mới đoạn thuộc địa phận thành phố Cần Thơ trên tuyến hành lang liên tỉnh mới là Sa Đéc (tỉnh Đồng Tháp) – Ô Môn (Cần Thơ) – Giồng Riềng (Kiên Giang); và
- (b) Nâng cấp, mở rộng QL 61C Cần Thơ-Vị Thanh (Hậu Giang).

Thành phố Cần Thơ là đô thị trung tâm vùng về kinh tế-xã hội và cũng là trung tâm đầu mối của cả vùng về hoạt động giao thương trong nước và quốc tế. Ở phía Nam ĐBSCL, tính từ sông Hậu, Cần Thơ và Hậu Giang là hai địa phương có tiềm năng phát triển nhiều nhất. Điều đáng chú ý là có 5 đường cao tốc đang khai thác hoặc đang được xây dựng hoặc đã quy hoạch đều ở khu vực xung quanh các dự án mục tiêu. Các dự án mục tiêu được thiết kế theo tiêu chuẩn quốc lộ. Kết hợp với mạng lưới đường cao tốc, các dự án mục tiêu sẽ đóng vai trò là đường huyết mạch của tiểu vùng Cần Thơ trong tương lai.

Đoàn Nghiên cứu đã gặp một số các vấn đề về hành chính cũng như kỹ thuật khi nghiên cứu các dự án mục tiêu này.

Về vấn đề hành chính, Đoàn Nghiên cứu kỳ vọng đã nhận được dự thảo báo cáo nghiên cứu tiền khả thi các dự án mục tiêu từ thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang vào tháng 9 năm 2022. Tuy nhiên, do Bộ KH-ĐT chậm phê duyệt các đề xuất các dự án mục tiêu và vì nhiều lý do khác nhau, nên các báo cáo dự thảo đó chưa được duyệt và chuyển đúng hạn. Trong bối cảnh như vậy, Đoàn đã thay đổi hướng nghiên cứu vào cuối tháng 9, từ việc rà soát nội dung các báo cáo dự thảo, chuyển sang cung cấp trước thông tin đầu vào cho địa phương. Cần lưu ý rằng JICA đã nhận được dự thảo báo cáo tiền khả thi dự án QL61C từ Sở GTVT Hậu Giang vào tháng 12 năm 2022. Tại thời điểm viết Dự thảo Báo cáo Cuối kỳ này, thì Sở GTVT Cần Thơ vẫn chưa chuyển hai báo cáo tiền khả thi.

Về vấn đề kỹ thuật, hai dự án mục tiêu có những điểm giống và khác nhau, trong đó điểm chung là thiết kế đường bộ thích ứng với biến đổi khí hậu. Đoàn Nghiên cứu đã áp dụng kịch bản RCP 4.5 của Bộ TN&MT trong thiết kế đường. Các vấn đề khác biệt giữa các dự án như sau:



- Dự án đường hành lang liên tỉnh là đầu tư, xây dựng một tuyến đường mới nối Đồng Tháp, Cần Thơ và Kiên Giang. Ba địa phương cần phối hợp với nhau để xác định hướng tuyến, thiết kế mặt cắt và các vấn đề khác. Các dự án đầu tư xây dựng đường trên địa bàn các tỉnh Đồng Tháp và Kiên Giang dự kiến sẽ do ADB tài trợ, nhưng có vẻ như chưa có nhiều tiến triển ở bước chuẩn bị dự án trong thời gian thực hiện Nghiên cứu này. Tháng 12/2022, Sở GTVT Cần Thơ cho biết có thay đổi về thiết kế mặt cắt tuyến, từ 2 sang 4 làn xe và có lẽ cũng chưa có sự phối hợp với các tỉnh lân cận. Đoàn Nghiên cứu đã cố gắng theo sát ý tưởng của Sở GTVT Cần Thơ trong khung thời gian cho phép.
- Dự án QL61C sẽ là mở rộng đường từ 2 làn xe thành 4 làn xe. Dự án này sẽ cần có các phương pháp mở rộng cầu và đường có tính thực tế để không hoặc ít ảnh hưởng đến luồng giao thông hiện tại. Sau khi thông xe QL61C hiện tại vào năm 2012, mặt đường bị sụt lún trên diện rộng do nền đất yếu. Do đó, dự án mới không chỉ bao gồm nội dung mở rộng mặt cắt mà còn cả phục hồi đường hiện hữu để thích ứng với tình hình biến đổi khí hậu. Đoàn Nghiên cứu đã đề xuất một số phương pháp có tính thực tế để giải quyết những vấn đề đó.

Để đánh giá tác động kinh tế của hai dự án mục tiêu, Nghiên cứu đã tiến hành phân tích kinh tế bằng cách trừ chi phí vận hành phương tiện (VOC) cho chi phí thời gian đi lại (TTC). EIRR của dự án được tính toán. ở mức 13,8, tức là cao hơn suất khấu hao xã hội hiện hành (10%) ở Việt Nam.

Nghiên cứu này cũng lưu ý đến khía cạnh cấp vốn cho dự án với điều kiện thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang sẽ nhận được vốn vay ODA của JICA thông qua cơ chế cho vay lại của chính phủ. Chính phủ Việt Nam đã có quy định về cơ chế cho vay lại như vậy với đầy đủ kinh nghiệm thực tiễn và hiện đang có ý định tăng cường các hoạt động như vậy.

Nghiên cứu này đã đánh giá sơ bộ về các nội dung môi trường và xã hội đối với các dự án mục tiêu. Xuất phát từ việc cả hai phía Chính phủ Việt Nam và JICA, đều có thể xếp các dự án này vào mục các dự án loại A, nên cần phải thận trọng, đảm bảo giảm tác động tiêu cực đáng kể đến môi trường và xã hội trong quá trình chuẩn bị và thực hiện dự án.

Tóm lại, báo cáo NCKT do các địa phương Việt Nam chuẩn bị sẽ được JICA xem xét kỹ lưỡng như một bước quan trọng để xây dựng dự án ODA. Tuy nhiên, phần thiết kế trong báo cáo NCKT thường không được thực hiện dựa trên kết quả khảo sát địa hình và thậm chí cao độ của hạ tầng đường bộ cũng không thể xác định phù hợp. Sự không chính xác này trong phần mô tả dự án có liên quan đến tất cả các đặc điểm của dự án, bao gồm cả các đánh giá về môi trường và xã hội. Để xác nhận nội dung dự án, các mốc/lộ trình quan trọng của dự án và các yêu cầu khác, đồng thời để tiếp tục xây dựng dự án ODA song phương này, cần đưa các dự án mục tiêu sang bước tiếp theo một cách suôn sẻ.

## 8.2. Kiến nghị

### 8.2.1. Về quy hoạch mạng lưới

Các dự án mục tiêu của Nghiên cứu này, thuộc địa phận thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang, có tầm quan trọng chiến lược trong việc hình thành mạng lưới giao thông của khu vực tăng trưởng quan trọng nhất vùng. Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Cửu Long đã được phê duyệt năm 2022, còn thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang đã duyệt quy hoạch phát triển giao thông vận tải của địa phương lần lượt vào các năm 2015 và 2011. Các quy hoạch này không bao gồm các dự án mục tiêu và phần lớn các dự án đường bộ cao tốc đang triển khai. Cầu Cần Thơ, chiếc cầu đầu tiên bắc qua sông Hậu khánh thành năm 2010 đã giúp thúc đẩy, kết nối các hoạt động kinh tế hai bên bờ sông. Tuy nhiên, không có tài liệu quy hoạch tích hợp nào bao quát cả hai dự án này và các khu vực liên kề chịu ảnh hưởng trực tiếp, các tuyến đường cao tốc xung quanh cũng như các dự án hạ tầng quan trọng khác.

Do đó, Nghiên cứu đã xây dựng khái niệm Tiểu vùng đô thị Cần Thơ trong Chương 4 của báo cáo này. Đây là một khái niệm khá mới và chưa từng được thảo luận trước đây, ít nhất là trong các văn bản quy hoạch của Chính phủ, các địa phương cũng như trong cộng đồng các nhà tài trợ của Việt Nam. Tuy nhiên, rõ ràng là việc xây dựng một quy hoạch phát triển vùng đô thị như vậy là cần thiết để lập các dự án chiến lược và luận chứng cho dự án đó.

Để cụ thể hóa khái niệm Tiểu vùng đô thị Cần Thơ và xác định các vai trò cần thiết của các dự án mục tiêu, nên thực hiện các nhiệm vụ quy hoạch sau đây:

- Đoàn Nghiên cứu đã thực hiện khảo sát giao thông đường bộ dọc sông Hậu và giả lập một mạng lưới giao thông phục vụ công tác dự báo nhu cầu bao gồm các tuyến đường huyết mạch và các tuyến đường thủy nội địa chính. Mạng lưới này là đủ để đánh giá vai trò trong vùng của các dự án mục tiêu. Tuy nhiên, để nắm được cụ thể về quy luật sử dụng hạ tầng giao thông, ví dụ như giờ cao điểm, mục đích đi lại, loại và số lượng phương tiện, v.v., Đoàn Nghiên cứu đề xuất bổ sung các tuyến đường địa phương và đường thủy nội địa vào mạng lưới quy hoạch, đồng thời tiến hành khảo sát giao thông bổ sung tại nhiều địa điểm hơn.
- Các dự án mục tiêu được thiết kế để vượt qua nhiều tuyến đường thủy nội địa và đường địa phương. Đoàn Nghiên cứu đã quan sát thấy không ít tàu thuyền hoạt động tại các địa điểm trên hành lang các dự án nhưng không nắm rõ các hoạt động của chúng, ví dụ như các tuyến hoạt động thường xuyên và loại hàng hóa chuyên chở. Để phát huy tốt các dự án mục tiêu thì cần nắm rõ cơ chế kết hợp hiện tại của giao thông đường bộ với đường thủy nội địa, cũng cách thức phân cấp vận tải thủy nội địa trên các tuyến đường thủy hẹp và rộng và các cảng sông.
- Một mạng lưới giao thông phân cấp bao gồm các tuyến đường hướng tâm và vành đai với tâm là trung tâm thành phố Cần Thơ chưa được quy hoạch tốt cho dù điều quan trọng là phải đảm bảo được điều kiện vận chuyển hiệu quả hàng hóa và con người. Một mạng lưới như vậy phải được quy hoạch và thực hiện, bất kể ranh giới hành chính hay các rào cản vật lý như sông, kênh. Trong tương lai, đường thủy nội địa sẽ giữ vai trò quan trọng đồng thời sẽ có một tuyến đường sắt mới kết nối trung tâm Cần Thơ với TpHCM. Để có thể hình thành và phát triển một hệ thống giao thông cân bằng giữa các phương thức thì ngoài việc giải quyết hiện trạng thì cần bố trí được cơ sở trung chuyển như cảng sông, nhà ga, bến xe buýt và cảng cạn .

- Kế hoạch phát triển cửa ngõ dài hạn cần phải đóng một vị trí quan trọng trong quy hoạch phát triển Tiểu vùng Cần Thơ. Với mục đích này, Đoàn Nghiên cứu nhận thấy rằng CHKQT Cần Thơ hiện tại sẽ cần được mở rộng cho dù có trở ngại nào về không gian và Cảng Trần Đề sẽ được xây dựng mới. Đoàn Nghiên cứu đã đề cập rằng dự án cảng phải khắc phục được các vấn đề thủy văn địa phương, trên cơ sở huy động kiến thức, hợp tác từ các kỹ sư cảng và thủy văn giàu kinh nghiệm.

JICA với tư cách là đối tác phát triển của Việt Nam đã có đóng góp vào quy hoạch phát triển giao thông đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và Thành phố Đà Nẵng. Đồng thời, JICA cũng tài trợ một số dự án hạ tầng trọng điểm về cầu-đường bộ, đường sắt đô thị, cảng biển và cảng hàng không, được xác định từ các quy hoạch đó. Từ đó có thể thấy rằng đây là thời điểm để thành phố Cần Thơ, với tư cách là đô thị lớn thứ tư tại Việt Nam, xây dựng quy hoạch phát triển giao thông toàn diện với quy mô của tiểu vùng đô thị Cần Thơ.

### 8.2.2. Về thiết kế các dự án mục tiêu

Dự án đường hành lang liên tỉnh mới cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa chính quyền ba địa phương về hướng tuyến, thiết kế cầu và đường, kế hoạch thi công, v.v. Tương tự, cần có sự phối hợp tốt giữa thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang khi triển khai dự án nâng cấp, mở rộng QL61C.

Khả năng thích ứng tốt trước tác động của biến đổi khí hậu là một vấn đề phát triển chung. Để đảm bảo các tuyến đường có thể khai thác được trong mọi điều kiện thời tiết, kịch bản RCP 4.5 của Bộ TNMT được áp dụng cho thiết kế đường, nhất là về chiều cao mặt đường. QL61C hiện có có nhiều điểm sụt lún mặt đường mặc dù mới khai thác từ năm 2012. Những vị trí hư hại này cần được sửa chữa trong khuôn khổ dự án, cụ thể là tôn thêm trung bình 30 cm so với chiều cao tính toán để ứng phó với tác động của biến đổi khí hậu, tức là 15 cm ở mốc xác suất 25 năm. Đoàn Nghiên cứu không nhận được bất kỳ số liệu về thiệt hại do ngập đường nào. Ngoài ra, Đoàn Nghiên cứu đã không thu thập được số liệu về ngập lụt dọc hành lang theo các tuyến đường của dự án để phục vụ phân tích. Do đó, Đoàn Nghiên cứu đề xuất sử dụng số liệu về ngập lụt trong quá khứ trên hành lang, và khu vực xung quanh để phân tích. Nếu cần thiết, phải xem xét lại cao độ mặt đường và cống thoát lũ theo quy hoạch.

Có thể thấy rằng, xét về địa kỹ thuật, vùng ĐBSCL chủ yếu được cấu tạo từ các lớp dày đất mềm. Trên hành lang dự án đường hành lang liên tỉnh mới và dự án mở rộng QL61C, có thể tồn tại một lớp dày đất mềm giống như điều kiện địa kỹ thuật của cả vùng. Để khắc phục vấn đề nền đất yếu này khi triển khai các đoạn đường đắp thì các dự án mục tiêu sẽ áp dụng "bác thám đứng" để đẩy nhanh quá trình cố kết (trước khi triển khai nền đắp) giống như các dự án đường bộ khác. Ngoài ra, trên địa bàn dự án QL61C, tác động tiêu cực đối với kết cấu hiện có sẽ được giảm thiểu bằng các phương pháp và quy trình xử lý đất yếu phù hợp. Để xác định cụ thể, cần triển khai khảo sát địa kỹ thuật tại các vị trí và nội dung thích hợp trong giai đoạn chuẩn bị dự án tiếp theo.

Ngay cả khi đã áp dụng phương pháp xử lý đất yếu thích hợp cho đoạn nền đắp, tình trạng lún cố kết vẫn sẽ xảy ra trong quá trình khai thác đường. Do đó, cần đảm bảo công tác bảo trì định kỳ, sửa chữa cao độ mặt đường để đường có thể phục vụ trong mọi điều kiện thời tiết.

### 8.2.3. Về đánh giá/thực hiện các dự án mục tiêu

#### 1) Phân tích kinh tế

Để nâng cao độ tin cậy trong kết quả phân tích kinh tế, cần tính lại chi phí dự án trong giai đoạn nghiên cứu khả thi. Chi phí xây dựng chính xác hơn sẽ được ước tính căn cứ vào kết quả khảo sát địa hình. Báo cáo kế hoạch hành động tái định cư (RAP) của dự án sẽ thể hiện số tiền thu hồi đất và tái định cư cần thiết. Kết quả phân tích lợi ích kinh tế không phải là vấn đề, vì Việt Nam đã có nhiều kinh nghiệm về tính toán lợi ích từ các chỉ số VOC và TTC, nhưng thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang nên hợp tác cùng phân tích QL61C như một dự án chung.

#### 2) Thu xếp vốn

Việt Nam đã xây dựng tốt cơ chế cho vay lại để phát huy các khoản vay ODA cho các tỉnh, thành cũng như các tổ chức công khác với nhiều kinh nghiệm. Theo Nghị định 79/2021, các dự án và chương trình liên quan tới vấn đề biến đổi khí hậu trong vùng ĐBSCL có thể được hưởng tỷ lệ vay lại đặc thù như quy định trong Nghị định 41/2021 của Chính phủ, nhưng không dưới 10%. Bộ KHĐT đã đề xuất với Chính phủ áp dụng mức 10% đối với các dự án mục tiêu.

#### 3) Đánh giá môi trường, xã hội

So với quy định của Chính phủ Việt Nam, các dự án mục tiêu đang ở giai đoạn chuẩn bị dự án và sẽ chuyển sang giai đoạn nghiên cứu tiền khả thi, nghiên cứu khả thi. Về những nội dung dự án cần làm rõ trong nghiên cứu khả thi, sẽ phải có các nội dung đánh giá tác động môi trường và kế hoạch tái định cư theo quy định pháp luật hiện hành của Việt Nam, bao gồm cả việc phê duyệt EIA của các cơ quan có thẩm quyền.

Ngoài ra, các dự án mục tiêu dự kiến sẽ được xếp loại là dự án Loại A theo Hướng dẫn của JICA về Cân nhắc Môi trường và Xã hội, trong trường hợp áp dụng cơ chế cho vay bằng đồng Yên với khoản vay cho ngành. Trong trường hợp đó, Ban Cố vấn JICA cũng sẽ xem xét, cân nhắc nội dung báo cáo ĐTM và kế hoạch tái định cư để đảm bảo rằng các chính sách và yêu cầu trong hướng dẫn của JICA được thực thi. Do đó, Đoàn Nghiên cứu đề xuất rằng các bước nghiên cứu và kết quả của đánh giá tác động môi trường, kế hoạch tái định cư nên cân nhắc kỹ lưỡng các yêu cầu trong các tài liệu hướng dẫn của JICA.

**Bảng 8.2.1 Các bước chính của các dự án mục tiêu**

STT	Giai đoạn	Cân nhắc vấn đề môi trường	Cân nhắc vấn đề xã hội
1	Nghiên cứu tiền khả thi	Chuẩn bị báo cáo Đánh giá tác động môi trường sơ bộ	Cần xác định các tác động chính về xã hội, bao gồm tác động từ thu hồi đất, tác động đến các nhóm xã hội dễ bị tổn thương như phụ nữ, trẻ em, người già, người nghèo, người bản địa, người khuyết tật, dân tộc thiểu số...
2	Nghiên cứu khả thi	Chuẩn bị và phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường	Cần chuẩn bị Kế hoạch hành động tái định cư (RAP), bao gồm số liệu kiểm kê thiệt hại và kết quả tham vấn cộng đồng. Những người bị ảnh hưởng từ dự án, ví dụ như những người bị tái định cư bắt buộc và/hoặc những người có thể bị mất sinh kế vì các dự án, cần được những bên đề xuất dự án đền bù và hỗ trợ đầy đủ một cách kịp thời.
3	Thiết kế chi tiết	Sửa đổi báo cáo đánh giá tác động môi trường, nếu cần thiết	Cần chuẩn bị Kế hoạch hành động tái định cư cập nhật (uRAP), nếu cần thiết, bao gồm nội dung khảo sát đo đạc chi tiết, tham vấn cộng đồng và cập nhật về giá. Các khoản bồi thường phải được tính toán theo

			mức giá thay thế càng nhiều càng tốt và được cung cấp trước khi triển khai xây dựng.
4	Xây dựng	Giám sát các hoạt động thực hiện báo cáo ĐTM, các biện pháp giảm thiểu và giám sát kế hoạch quản lý môi trường	Cần thực hiện các hoạt động giám sát việc thực hiện Chương trình tái định cưRAP.
5	Khai thác	Giám sát các chỉ tiêu môi trường theo báo cáo ĐTM đã duyệt	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Các nhận xét dưới đây được cung cấp cho các nghiên cứu và hoạt động tiếp theo liên quan tới các nội dung xem xét về môi trường và xã hội sẽ được thực hiện theo cả quy định của Việt Nam và chính sách và yêu cầu trong Hướng dẫn của JICA.

**(a) Cân nhắc về môi trường**

- Nên tiến hành khảo sát để thu thập thêm thông tin nhằm xây dựng dữ liệu cơ sở về chất lượng không khí, tiếng ồn, độ rung, chất lượng nước, điều kiện thủy văn, v.v.
- Nên có nghiên cứu về khung thể chế của các địa phương liên quan đến các việc xem xét các vấn đề môi trường và xã hội. Sự khác biệt giữa các Hướng dẫn của JICA và các khung pháp lý về môi trường và xã hội cũng cần được xem xét chi tiết hơn.
- Nên tiến hành phân tích phương án thay thế. Vì cả hai dự án mục tiêu đều đang trong giai đoạn lập quy hoạch tổng thể và giai đoạn tiền NCKT tại thời điểm viết báo cáo này, nên các phương án thay thế sẽ được xem xét trong quá trình đề xuất các dự án mục tiêu tương ứng. Phân tích phương án thay thế nên bao gồm các trường hợp “có dự án” và “không có dự án” – nghĩa là trường hợp xảy ra khi không thực hiện các dự án mục tiêu. Phân tích phương án thay thế cũng cần xem xét trường hợp “không ĐTM” – nghĩa là phương án với dự án đề xuất được đáp ứng bởi một phương pháp/hành động không phải tuân theo ĐTM. Ngoài ra, các phương án thiết kế cụ thể sẽ được xem xét trong giai đoạn tiền NCKT (thiết kế sơ bộ) và/hoặc giai đoạn NCKT (thiết kế cơ sở).
- Nên phân tích các biện pháp giảm thiểu tác động, xây dựng kế hoạch quản lý môi trường và kế hoạch giám sát trong quá trình nghiên cứu ĐTM tiếp theo cho cả hai dự án mục tiêu.

**(b) Cân nhắc về mặt xã hội**

- Cần tránh tái định cư bắt buộc, làm mất phương tiện sinh kế bằng cách cân nhắc tất cả các giải pháp thay thế khả thi.
- Những người bị ảnh hưởng bởi dự án, chẳng hạn như những người phải tái định cư bắt buộc và/hoặc những người có thể bị mất sinh kế vì dự án, sẽ được bên đề xuất dự án bồi thường, hỗ trợ đầy đủ (nên tổ chức tham vấn cộng đồng và công bố thông tin trong giai đoạn nghiên cứu khả thi cho cả hai dự án mục tiêu).
- Các phương án bồi thường, đền bù phải được công khai và áp dụng nhất quán. Những người bị ảnh hưởng bởi dự án cần phải được biết về các phương án bồi thường, bao gồm cả chi phí thay cho mức bồi thường.
- Cần khuyến khích những đối tượng và cộng đồng bị ảnh hưởng bởi dự án tham gia vào quá trình lập quy hoạch, thực hiện và giám sát các biện pháp hạn chế tái định cư bắt buộc và làm mất sinh kế.
- Cần lập kế hoạch hành động tái định cư (RAP) cho cả hai dự án mục tiêu tương ứng và được cung cấp cho công chúng trước khi tái định cư và cung cấp bồi thường và hỗ trợ. Trong quá trình chuẩn bị RAP, cần tổ chức các cuộc họp tham vấn nên với những

người và cộng đồng bị ảnh hưởng bởi dự án, trước đó đã cung cấp thông tin đầy đủ cho họ. Khi tổ chức tham vấn, cần giải thích rõ ràng bằng ngôn ngữ và hình thức dễ hiểu đối với những người bị ảnh hưởng bởi dự án.

- Nên cân nhắc, đề xuất biện pháp thích hợp cho các nhóm xã hội dễ bị tổn thương, chẳng hạn như phụ nữ, trẻ em, người già, người nghèo, người bản địa, người khuyết tật, người tị nạn, người tản cư trong nước và dân tộc thiểu số.

Nhìn chung, các báo cáo NCTKT do các địa phương Việt Nam chuẩn bị sẽ được JICA xem xét kỹ lưỡng như một bước quan trọng để xây dựng dự án ODA. Tuy nhiên, theo nhận định của Đoàn Nghiên cứu, phần thiết kế trong báo cáo NCTKT thường không được thực hiện dựa trên kết quả khảo sát địa hình và thậm chí cao độ của hạ tầng đường bộ cũng không thể xác định chuẩn xác. Sự thiếu chính xác này trong phần mô tả dự án ảnh hưởng đến tất cả các đặc điểm của dự án, bao gồm cả các đánh giá về môi trường và xã hội. Để có thể chuẩn bị tốt các dự án mục tiêu theo đúng quy trình của cơ chế vay vốn ODA song phương thì thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang cần cải thiện sự chính xác trong các nội dung quy hoạch, thiết kế dự án, cung cấp thông tin cần thiết cho bước thẩm định dự án trong các giai đoạn tiếp theo.

## **PHỤ LỤC**

# 1. PHỤ LỤC 1: KHẢO SÁT HÀNH LANG RANH GIỚI

## 1.1. Mục đích

Dự án “Khảo sát Thu thập Số liệu về Mạng lưới GTVT phục vụ phát triển kinh tế Vùng Đồng Bằng sông Cửu Long” này của JICA hướng trọng tâm vào mạng lưới vận tải hiện có trong vùng ĐBSCL.

Theo đó, dự án này được triển khai với các mục tiêu chính như sau:

- Cập nhật dữ liệu giao thông căn cứ vào kết quả khảo sát giao thông;
- Thực hiện phân tích nhu cầu trên mạng lưới giao thông vùng ĐBSCL.

Đợt khảo sát này nhằm xác định được lưu lượng giao thông trên hành lang quan trọng nhất vùng ĐBSCL qua 2 cầu và 3 phà. Trong quá trình khảo sát, Nhóm Nghiên cứu thực hiện đếm xe và số lượng hành khách trên xe, số lượng hành khách qua phà.

## 1.2. Quy mô và Phạm vi Khảo sát

### 1.2.1. Đối tượng khảo sát

Đối với khảo sát tại cầu, đã tiến hành các nội dung như sau.

- Khảo sát đếm xe (đếm số lượng phương tiện lưu thông)
- Khảo sát đếm số người trên xe

Đối với khảo sát tại phà, đã tiến hành các nội dung như sau.

- Khảo sát đếm xe (đếm số lượng xe được chở qua phà)
- Khảo sát đếm hành khách (đếm số lượng khách được chở qua phà)

### 1.2.2. Phương pháp khảo sát

#### 1) Khảo sát tại cầu

Loại hình phương tiện trong cả hai nội dung khảo sát đếm xe và đếm số người trên xe đều giống loại hình phương tiện đã áp dụng trong nghiên cứu METROS<sup>1</sup>, cụ thể như sau:

- |               |                 |                 |                 |
|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 1) Xe đạp     | 2) Xe đạp điện  | 3) Xe máy       | 4) Ô tô cá nhân |
| 5) Taxi       | 6) Xe khách nhỏ | 7) Xe khách lớn | 8) Xe tải nhỏ   |
| 9) Xe tải lớn | 10) Container   | 11) Xe khác     |                 |

#### (a) Khảo sát đếm xe

Thực hiện đếm số lượng phương tiện lưu thông bằng cách ghi hình (video) cho cả hai hướng, áp dụng với danh mục phương tiện đã xác định ở trên.

Trước khi thực hiện khảo sát, Nhóm Khảo sát sẽ đi xem xét thực địa, liên hệ với các cơ quan hữu quan để báo cáo hoạt động, đảm bảo phối hợp tốt trong quá trình khảo sát.

Tại mỗi điểm khảo sát, bố trí một máy quay (camera) và một cán bộ kỹ thuật. Cán bộ kỹ thuật phụ trách lắp đặt, vận hành. Trang thiết bị, máy móc đều được bố trí và kiểm tra trước khi khảo sát, đảm bảo thuận tiện trong quá trình triển khai. Các thiết bị cần có là: máy quay, nguồn điện, thẻ nhớ, dây cắm, v.v.

Khảo sát tính tất cả các xe đi qua trạm khảo sát. Công đoạn đếm xe được thực hiện theo

<sup>1</sup> JICA: Khảo sát thu thập số liệu đường sắt tại các đô thị lớn ở Việt Nam, 2016.



phương pháp đếm thủ công tại văn phòng. Nhóm khảo sát bố trí 3 người đếm xe cho mỗi hướng. Đảm bảo giãn cách xã hội (tuân thủ quy định phòng chống dịch bệnh COVID 19).

### **(b) Khảo sát đếm hành khách trên xe**

Nội dung khảo sát này cũng thực hiện thủ công tại địa điểm gần trạm khảo sát đếm xe. Vị trí khảo sát được đặt tại những nơi có tầm nhìn tốt, thoáng đãng, đảm bảo an toàn cho hoạt động khảo sát diễn ra thuận lợi và chính xác. Phương pháp khảo sát cụ thể như sau:

- Lựa chọn xe ngẫu nhiên, đảm bảo trên 20% cho mỗi loại phương tiện đã xác định ở trên cho mỗi hướng trong mỗi giờ;
- Đối với các loại xe 1-5, tính tổng số lượng người trên xe (bao gồm cả lái xe);
- Đối với các loại xe 6-7, tính tỷ lệ hành khách so với năng lực của xe (25%, 50%, 75%, 100%, 125%, 150%, 175%, 200%, hay hơn);
- Bố trí 3 khảo sát viên đếm số hành khách cho mỗi hướng, đảm bảo cự ly giãn cách an toàn phòng chống dịch bệnh.

## **2) Khảo sát tại phà**

Các loại phương tiện mục tiêu cũng giống như nội dung khảo sát ở cầu

### **(a) Khảo sát đếm phương tiện**

Đếm tất cả số phương tiện qua phà trong cả ngày

### **(b) Khảo sát đếm số lượng hành khách**

Đếm tất cả số hành khách được chở qua phà trong ngày.

### **1.2.3. Phạm vi Khảo sát**

Đợt khảo sát này được thực hiện ở vùng ĐBSCL (xem Hình A1.1). Số lượng điểm, vị trí khảo sát và thời gian thực hiện tùy thuộc vào lưu lượng giao thông thực tế, khung thời gian của dịch vụ phà qua sông. Cụ thể là: đếm xe liên tục 24 giờ tại 2 cầu, đếm hành khách trong 16 giờ tại 2 cầu; đếm xe và hành khách tại 3 phà trong thời gian mở cửa của các phà này (xem Bảng A1.1).



Hình A1.1 Vị trí các điểm khảo sát trên hành lang ranh giới (screenline)

Bảng A1.1 Vị trí và thời gian khảo sát

Mã	Vị trí	Thời gian khảo sát	
		Đếm xe	Đếm hành khách
BR01	Cầu Cần Thơ		
BR02	Cầu Vàm Cống	24 giờ	16 giờ
FR01	Phà Đại Ngãi	17 giờ	17 giờ
FR02	Phà Châu Giang		
FR03	Phà Tân Châu	24 giờ	24 giờ

### 1.3. Kế hoạch Khảo sát

Đợt khảo sát này đã được triển khai theo kế hoạch trong bảng dưới đây.

**Bảng A1.2 Kế hoạch triển khai Khảo sát hành lang ranh giới**

Tháng (năm 2022)	02		03				04				
	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
<b>1. Chuẩn bị</b> - Chuẩn bị thiết bị khảo sát - Xác định vị trí các điểm khảo sát - Tập huấn cho khảo sát viên, giám sát viên											
<b>2. Khảo sát</b> <sup>1),2)</sup> - Đếm xe - Đếm hành khách											
<b>3. Nhập và xử lý số liệu</b>											
<b>5. Báo cáo kết quả</b>											

1) Khảo sát tại các phà Tân Châu và Châu Giang thực hiện ngày 8 tháng 3 năm 2022

2) Khảo sát tại phà Đại Ngãi, cầu Vàm Cống và cầu Cần Thơ thực hiện vào ngày 10 tháng 3 năm 2022.

### 1.4. Tổ chức khảo sát

Cuộc khảo sát được thực hiện với cơ cấu tổ chức như trong Bảng A1.3 bao gồm:

- **Chủ nhiệm** chịu trách nhiệm chung dự án: pháp lý, chất lượng, nguồn nhân lực.
- **Giám sát trưởng** chịu trách nhiệm về các hoạt động khảo sát chung, nộp báo cáo cuối cùng; phối hợp chặt chẽ với Đoàn nghiên cứu JICA trong quá trình khảo sát.
- **Trưởng nhóm** (là một trong tám khảo sát viên) chịu trách nhiệm quản lý nhóm khảo sát về các hoạt động khảo sát tại một trạm cụ thể.
- **Giám sát viên** chịu trách nhiệm chính về hoạt động khảo sát thực địa, đào tạo và giám sát các khảo sát viên.
- **Khảo sát viên** thu thập dữ liệu về lưu lượng giao thông trong quá trình khảo sát.
- **Kỹ thuật viên** có trách nhiệm ghi hình tại các trạm.
- **Nhập liệu viên** có nhiệm vụ trích xuất và nhập dữ liệu vào máy tính để xử lý.
- **Trưởng nhóm nhập liệu** chịu trách nhiệm quản lý các nhập liệu viên.
- **Biên tập viên** biên tập các báo cáo hàng tuần, hàng tháng.
- **Biên dịch viên** dịch từ tiếng Việt sang tiếng Anh.

Trách nhiệm của những người tham gia được thể hiện trong Bảng A1.3, bao gồm:

**Bảng A1.3 Các cán bộ tham gia khảo sát**

Vị trí	Số lượng	Đơn vị	Tên
Chủ nhiệm	1	Trung tâm Môi trường và Phát triển GTVT	Tiến sỹ Trịnh Văn Chính
Giám sát trưởng	1	Đại học Giao thông Vận tải TpHCM	Thạc sỹ Phạm Minh Châu
Trưởng nhóm KS	5	Đại học Cần Thơ	Sinh viên
Giám sát viên	5	Đại học Giao thông Vận tải TpHCM	Tiến sỹ Trịnh Văn Chính
			Tiến sỹ Nguyễn Trọng Tâm
			Thạc sỹ Hoàng Hữu Nam
			Thạc sỹ Phạm Minh Châu
		Đại học Cần Thơ	Tiến sỹ Nguyễn Thị Thu Hà
Kỹ thuật viên	5	Đại học Giao thông Vận tải TpHCM	Sinh viên
Khảo sát viên	30	Đại học Cần Thơ	Sinh viên
Nhập liệu viên	30	Đại học Cần Thơ	Sinh viên
Trưởng nhóm NL	1	Đại học Giao thông Vận tải TpHCM	Thạc sỹ Phạm Minh Châu
Biên tập báo cáo	1	Đại học Giao thông Vận tải TpHCM	Thạc sỹ Phạm Minh Châu
Biên dịch viên	1	Đại học Giao thông Vận tải TpHCM	Thạc sỹ Phạm Minh Châu

## 1.5. Kết quả khảo sát

Hoạt động khảo sát hành lang ranh giới được thực hiện theo đúng hợp đồng và kế hoạch đặt ra. Mẫu biểu khảo sát về các nội dung đếm xe, đếm hành khách được lưu giữ cẩn thận trước và sau khi nhập liệu. Báo cáo khảo sát bao gồm mô tả hoạt động khảo sát, các hoạt động chính và các thông tin liên quan.

Số liệu khảo sát được tổng hợp vào trong 5 file Excel, trong mỗi file có 2 sheet: đếm xe và đếm hành khách; Ngoài ra còn có các thông tin liên quan khác như bản đồ và ảnh chụp. Bảng sau đây tổng hợp các kết quả khảo sát.

### 1.5.1. Khảo sát cầu (riêng phần đếm xe)

**Bảng A1.4 Tổng hợp kết quả khảo sát cầu (1)**

General										Traffic Count											
Station No.	Station Name	Direction: From	Direction: To	Date	Date	Date	Weather	Time From		1) Bicycle	2) Electric bicycle	3) Motorcycle	4) Car	5) Taxi	6) Minibus	7) Standard Bus	8) Small Truck	9) Big Truck	10) Container Truck	11) Others	
No. (1-5)	Code No.			yyyy	mm	dd	1: fine 2: Crowd 3: Rain 4: Others	hour (0-23)		0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	22	0	0	349	80	7	13	25	87	88	30	3		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	23	0	0	155	109	4	25	50	96	93	27	7		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	0	0	0	154	66	0	21	32	66	93	25	11		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	1	0	0	145	71	3	16	25	49	90	34	4		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	2	0	0	174	48	2	20	22	0	154	9	3		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	3	1	0	242	61	3	30	10	0	178	7	1		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	4	1	0	307	98	0	23	13	4	154	21	5		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	5	1	0	745	135	3	29	15	2	202	20	0		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	6	1	2	2,514	190	3	20	16	96	140	29	2		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	7	0	0	2,020	239	3	19	17	102	185	46	4		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	8	0	0	316	305	8	18	23	121	182	50	3		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	9	0	0	1,111	335	7	22	40	109	167	44	7		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	10	0	2	1,034	371	24	24	38	89	242	22	3		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	11	0	0	950	359	8	16	38	84	209	21	5		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	12	0	0	1,129	335	12	25	29	70	221	19	4		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	13	0	0	1,172	336	10	25	21	120	233	16	10		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	14	1	0	1,014	348	1	23	27	126	225	25	1		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	15	1	0	1,140	380	2	33	30	130	223	21	9		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	16	0	0	1,387	316	5	23	25	66	212	21	5		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	17	0	0	1,762	372	2	27	24	51	274	24	10		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	18	0	1	1,281	351	3	17	19	38	179	35	18		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	19	0	0	852	292	7	14	19	41	222	20	7		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	20	0	0	512	249	4	17	12	39	137	18	13		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	2022	3	10	1	21	0	0	411	155	2	20	12	49	110	25	7		
4	BR01	Vinh Long	Can Tho	Subtotal							6	5	21,846	5,601	123	521	583	1,635	4,213	609	142
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	22	0	0	408	95	1	5	36	20	140	18	3		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	23	0	0	140	75	0	6	36	17	94	9	2		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	0	0	0	82	64	1	7	25	13	66	17	1		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	1	0	0	87	51	0	5	17	22	82	7	3		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	2	0	0	58	55	2	10	8	23	73	7	1		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	3	0	0	139	83	2	11	10	16	87	10	1		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	4	2	0	280	110	1	14	3	25	97	21	3		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	5	0	0	492	154	2	26	7	45	140	9	3		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	6	1	0	1,241	279	7	24	16	51	116	4	3		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	7	1	0	1,423	281	4	27	23	76	140	11	6		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	8	0	0	1,101	311	9	32	28	107	215	16	3		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	9	0	0	1,175	295	7	26	30	90	248	29	7		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	10	0	0	1,272	302	6	22	31	64	310	38	7		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	11	0	0	1,332	267	5	27	31	44	316	32	6		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	12	1	0	1,027	263	8	25	37	50	264	26	5		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	13	0	0	988	329	6	27	27	47	269	25	4		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	14	0	0	1,333	443	3	31	30	61	274	23	1		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	15	0	0	1,667	342	3	29	16	50	367	93	7		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	16	0	0	1,813	317	4	19	18	32	284	18	3		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	17	1	0	2,100	341	5	24	18	19	339	21	4		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	18	0	0	1,312	227	2	23	11	35	220	32	8		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	19	0	0	825	168	2	20	14	37	241	20	6		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	20	0	0	677	145	1	17	27	33	182	26	4		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	2022	3	10	1	21	0	0	573	141	4	11	31	28	175	26	8		
4	BR01	Can Tho	Vinh Long	Subtotal							6	0	21,545	5,150	85	468	530	1,005	4,739	498	99

**Bảng A1.5 Tổng hợp kết quả khảo sát cầu (2)**

General										Traffic Count												
Station No.	Station Name	Direction: From	Direction: To	Date	Date	Date	Weather	Time: From	Time: To	1) Bicycle	2) Electric bicycle	3) Motorcycle	4) Car	5) Taxi	6) Minibus	7) Standard Bus	8) Small Truck	9) Big Truck	10) Container Truck	11) Others		
No. (1-5)	Code No.			yyyy	mm	dd	1: fine 2: Crowd 3: Rain 4: Others	hour (0-23)		0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	0-9999	
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	22	0	0	88	90	2	13	9	37	69	5	5	2		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	23	0	0	59	59	0	17	26	36	75	5	5	2		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	0	0	0	51	53	1	14	38	32	72	13	0	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	1	0	0	67	57	0	18	22	24	104	10	2	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	2	1	0	46	40	2	14	17	34	50	6	0	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	3	0	0	120	45	0	19	20	25	62	8	0	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	4	0	0	197	40	0	19	4	59	62	9	0	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	5	2	0	350	76	0	18	9	59	46	8	0	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	6	9	0	607	88	0	12	6	46	84	10	1	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	7	1	0	497	89	4	16	4	84	72	9	0	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	8	0	0	437	122	6	13	6	51	89	13	2	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	9	0	0	437	146	8	18	13	78	83	11	1	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	10	0	0	402	161	3	12	12	67	113	5	0	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	11	0	0	353	145	6	18	11	74	74	7	5	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	12	0	0	365	154	3	15	15	76	121	8	2	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	13	0	0	377	168	2	11	13	85	107	16	3	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	14	0	0	391	198	4	16	15	36	139	4	4	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	15	0	0	374	157	7	18	12	26	166	5	4	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	16	0	0	376	173	5	15	10	24	144	7	2	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	17	0	0	479	190	1	10	12	21	121	7	4	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	18	0	0	306	124	2	6	6	59	57	7	3	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	19	0	0	218	97	1	13	10	44	67	9	1	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	20	0	0	139	112	1	9	9	46	62	6	3	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	2022	3	9	1	21	0	0	120	102	0	7	12	41	52	7	0	0		
5	BR02	Dong Thap	Can Tho	Subtotal								13	0	6,856	2,686	58	337	311	1,163	2,091	195	41
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	22	0	0	67	49	0	4	10	14	109	2	0	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	23	0	0	28	50	0	7	17	6	73	4	1	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	0	0	0	13	54	0	6	19	7	63	2	0	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	1	1	0	24	44	0	6	13	13	50	3	1	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	2	0	0	30	58	4	2	9	21	24	2	2	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	3	0	0	69	45	1	5	2	34	45	2	0	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	4	0	0	129	53	0	6	5	39	33	4	2	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	5	2	0	261	56	2	6	1	27	36	3	0	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	6	4	0	411	66	0	9	2	58	26	2	1	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	7	1	0	455	100	5	9	6	85	36	2	2	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	8	0	0	461	121	2	14	13	117	46	5	1	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	9	0	0	407	174	4	20	19	123	64	5	0	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	10	0	0	402	158	4	21	20	109	73	6	1	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	11	0	0	382	127	3	28	14	88	89	10	1	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	12	0	0	376	136	3	15	22	127	86	7	0	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	13	4	0	401	153	1	20	13	107	95	6	1	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	14	0	0	373	198	0	26	21	66	135	10	1	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	15	0	0	394	177	4	18	12	51	174	14	1	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	16	0	0	547	165	3	21	27	40	147	15	2	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	17	2	0	550	143	3	16	15	38	126	11	0	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	18	0	0	367	138	2	8	15	22	122	12	2	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	19	0	0	245	92	1	18	14	20	100	11	2	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	20	0	0	152	64	0	11	14	25	108	17	2	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	2022	3	9	1	21	0	0	106	53	5	11	10	18	119	6	5	0		
5	BR02	Can Tho	Dong Thap	Subtotal								14	0	6,660	2,474	47	307	313	1,255	1,079	161	28

### 1.5.2. Khảo sát phà

**Bảng A1.6 Tổng hợp kết quả khảo sát phà (1)**

No	Cđ	Direction		Date			Weather 1: fine 2: Crowd 3: Rain 4: Others	Time hr	1) Bicycl e	2) Electr ic bicycl	3) Moto rcycle	4) Car	5) Taxi	6) Minib us	7) Stand ard Bus	8) Small Truck	9) Big Truck	10) Conta iner	11) Other s	Passe ngers		
		From	To	yyyy	mm	dd																
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	4	1	1	41	2	0	2	0	2	7	0	0	108		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	5	2	3	108	8	0	1	0	4	4	0	0	179		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	6	0	0	78	5	0	1	0	0	4	0	0	110		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	7	0	1	68	8	0	0	0	1	10	0	0	172		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	8	1	0	75	10	0	0	0	4	2	0	1	184		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	9	2	0	96	16	0	1	0	7	11	0	0	160		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	10	1	0	42	4	0	0	0	5	8	0	1	91		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	11	0	0	84	12	0	0	0	0	15	0	0	127		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	12	0	0	64	9	0	0	0	4	5	0	0	130		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	13	0	0	57	14	0	0	0	3	7	0	0	92		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	14	0	0	57	8	0	0	0	13	7	0	0	103		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	15	0	0	52	8	0	1	1	0	2	0	1	95		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	16	0	0	46	0	0	0	0	0	0	0	0	83		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	17	0	0	65	8	0	0	0	11	10	0	2	112		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	18	0	0	55	4	0	0	0	1	10	0	0	79		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	19	0	0	27	4	0	1	0	5	10	0	0	52		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	20	0	0	6	4	0	1	1	5	4	0	0	43		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	2022	3	10	1	21	0	0	4	2	0	0	0	1	1	0	1	0		
1	FR-01	Tra Vinh	Soc Trang	Subtotal							7	5	1,024	126	0	8	2	66	117	0	6	1920
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	4	1	0	51	6	0	0	0	1	7	0	0	95		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	5	0	0	54	4	0	0	0	1	4	0	0	104		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	6	0	0	59	4	0	1	0	1	5	0	0	95		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	7	0	0	67	2	0	0	0	5	7	0	1	147		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	8	0	1	81	13	0	0	2	4	1	0	1	160		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	9	0	0	64	13	0	0	0	1	8	0	0	163		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	10	1	0	73	5	0	0	0	5	12	0	1	131		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	11	1	1	85	10	0	0	0	8	8	0	0	151		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	12	0	0	44	7	0	0	0	1	5	0	0	105		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	13	0	0	50	8	1	0	0	2	9	0	0	124		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	14	0	0	65	4	0	1	0	6	11	0	0	120		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	15	0	1	55	5	1	1	0	3	5	0	0	102		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	16	0	0	71	7	0	0	0	0	9	0	0	129		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	17	2	1	62	3	0	0	0	1	7	0	1	108		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	18	0	0	33	5	0	2	1	2	10	0	0	108		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	19	0	0	26	5	0	1	0	2	7	0	0	80		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	20	0	0	19	4	0	0	0	4	11	0	1	59		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	2022	3	10	1	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1	FR-01	Soc Trang	Tra Vinh	Subtotal							5	4	959	105	-2	6	4	47	126	0	5	1981
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	9	17	0	83	24	1	1	0	10	0	0	7	834		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	10	6	0	451	33	2	3	0	19	0	0	6	607		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	11	9	1	314	19	0	3	1	13	1	0	5	566		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	12	9	0	366	26	0	2	0	23	0	0	5	455		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	13	10	0	423	22	0	1	0	15	13	0	2	974		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	14	9	0	321	28	1	4	0	9	10	0	3	664		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	15	2	0	411	24	1	1	0	14	11	0	5	697		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	16	6	1	403	33	0	2	0	4	13	0	8	624		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	17	9	1	395	17	2	5	0	6	13	0	3	726		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	18	4	0	478	19	0	1	0	5	14	0	2	830		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	19	2	1	345	21	2	1	0	0	7	0	0	470		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	20	5	0	189	16	2	2	1	1	2	0	2	266		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	21	1	0	68	7	0	0	0	1	2	0	0	141		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	22	0	0	60	8	0	2	0	1	0	0	0	107		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	23	0	0	19	14	0	0	0	0	1	0	0	82		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	0	0	0	15	6	0	4	0	2	2	0	2	81		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	1	1	0	12	5	0	3	0	0	0	0	0	50		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	2	1	0	35	3	0	4	0	2	5	0	1	75		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	3	2	0	48	0	0	0	0	0	1	0	2	84		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	4	4	0	107	4	0	2	1	2	5	0	4	233		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	5	20	1	296	6	0	5	1	6	4	0	4	658		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	6	39	1	825	11	1	6	0	12	5	0	3	1047		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	7	33	0	794	19	3	1	1	16	6	0	6	1091		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	8	19	0	529	31	0	2	0	16	3	0	0	654		
2	FR-02	Dong Thap	An Giang	Subtotal							208	6	7,487	396	15	55	5	177	118	0	70	12016

**Bảng A1.7 Tổng hợp kết quả khảo sát phà (2)**

No	Cd	Direction		Date			Weather 1:Fine 2:Cloud 3:Rain 4:Others	Time hr	1) Bicycl e	2) Electr ic bicycl	3) Moto rcycle	4) Car	5) Taxi	6) Minib us	7) Stand ard Bus	8) Small Truck	9) Big Truck	10) Conta iner	11) Other s	Passe ngers		
		From	To	YYYY	mm	dd																
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	9	16	0	378	23	5	12	12	12	0	12	592			
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	10	20	1	382	30	2	27	6	27	6	0	9	320		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	11	17	2	545	25	0	27	3	27	3	0	8	583		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	12	13	0	399	30	0	29	5	29	5	0	1	635		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	13	9	0	320	28	0	5	1	10	13	0	7	532		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	14	18	0	453	28	1	4	2	18	12	0	5	728		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	15	16	0	458	25	0	2	4	6	11	0	10	738		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	16	17	1	574	21	0	3	0	7	7	0	5	835		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	17	25	1	771	28	1	6	0	6	5	0	3	1225		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	18	14	1	459	17	0	1	0	5	4	0	4	703		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	19	0	1	405	14	0	1	0	1	1	0	0	614		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	20	4	0	375	18	0	1	1	2	2	0	1	708		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	21	1	0	218	7	0	0	0	2	1	0	0	454		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	22	0	0	111	10	0	0	0	2	0	0	1	200		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	23	0	0	66	8	0	0	0	0	0	0	0	114		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	0	3	0	22	5	0	0	0	0	3	0	0	53		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	1	0	0	23	6	0	2	0	2	0	0	0	81		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	2	0	0	17	5	0	1	0	2	0	0	1	48		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	3	0	0	29	2	0	0	0	0	0	0	1	54		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	4	1	0	51	2	1	1	0	1	4	0	4	98		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	5	2	0	140	5	1	0	0	0	11	0	1	202		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	6	7	0	254	3	1	3	1	6	8	0	5	408		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	7	7	1	326	17	3	1	0	8	17	0	5	523		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	8	9	1	468	21	1	3	0	9	12	0	3	699		
2	FR-02	An Giang	Dong Thap						Subtotal		199	9	7,644	378	16	129	35	182	137	0	86	12527
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	9	4	1	61	9	0	2	0	1	6	0	2	136		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	10	2	1	89	14	0	2	0	1	0	0	2	153		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	11	4	0	33	6	0	2	0	2	5	0	1	123		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	12	4	0	49	10	0	2	0	0	7	0	2	118		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	13	1	0	47	8	0	1	0	1	3	0	0	101		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	14	4	0	44	8	0	2	1	5	1	0	1	121		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	15	1	0	47	12	0	2	0	2	6	0	1	138		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	16	4	1	43	6	0	1	0	0	6	0	1	119		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	17	3	0	52	4	0	2	0	3	5	0	0	144		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	18	1	0	41	9	0	1	0	0	1	0	1	91		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	19	4	0	75	8	0	3	0	1	1	0	0	192		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	20	0	0	35	7	0	0	0	1	1	0	0	66		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	21	0	0	9	8	0	0	0	1	1	0	0	64		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	22	0	0	6	7	0	0	0	1	1	0	0	29		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	23	0	0	8	7	0	0	0	0	2	0	1	49		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	15		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	1	0	0	8	5	0	2	0	0	6	0	0	64		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	2	0	0	4	0	0	3	0	0	2	0	0	38		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	3	0	0	3	2	0	2	0	0	0	0	2	46		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	4	0	0	4	1	0	1	0	0	1	0	0	19		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	5	3	0	16	2	0	1	1	2	3	0	2	43		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	6	1	0	22	2	0	0	0	1	1	0	2	66		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	7	0	0	29	6	0	0	0	2	1	0	0	95		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang	2022	3	8	1	8	2	0	37	8	0	2	0	2	1	0	0	145		
3	FR-03	Dong Thap	An Giang						Subtotal		38	3	760	151	0	31	2	27	63	0	18	2173
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	9	3	0	52	7	0	2	0	13	0	0	0	158		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	10	4	0	49	6	0	0	0	3	0	0	1	95		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	11	1	0	32	7	1	3	0	5	1	0	2	127		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	12	2	0	43	8	0	1	0	3	3	0	3	85		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	13	2	0	39	16	0	0	0	5	0	0	0	107		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	14	2	0	52	19	0	4	0	8	3	0	0	178		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	15	3	0	37	6	0	3	1	5	1	0	0	153		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	16	1	0	35	11	0	0	3	5	0	0	2	153		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	17	4	0	30	7	0	0	0	2	0	0	0	84		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	18	1	0	18	14	0	1	1	2	1	0	1	98		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	19	0	0	24	8	0	0	0	5	0	0	0	67		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	8	1	20	0	0	15	8	0	0	0	5	0	0	0	45		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	21	0	0	7	6	0	2	1	1	0	0	0	58		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	22	0	0	8	2	0	0	1	1	0	0	0	27		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	23	0	0	2	3	0	0	0	2	0	0	0	11		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	0	0	0	5	8	0	0	0	1	1	0	0	26		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	1	0	0	8	2	0	0	0	1	0	0	0	11		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	2	0	0	3	6	0	1	0	1	0	0	0	45		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	3	2	0	9	4	0	0	0	0	0	0	0	27		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	4	3	0	17	3	0	0	0	0	1	0	0	30		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	5	4	0	43	4	0	1	0	0	1	0	2	72		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	6	7	0	139	1	0	1	0	3	5	0	0	193		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	7	4	0	71	4	0	1	0	3	1	0	1	139		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap	2022	3	10	1	8	4	0	75	12	0	0	0	5	8	0	2	145		
3	FR-03	An Giang	Dong Thap						Subtotal		47	0	804	172	1	20	7	77	26	0	14	2134



## 1.6. Vấn đề và Giải pháp

### 1.6.1. Lượng hành khách cả hai hướng là gần như nhau nhưng số lượng xe lại khá chênh lệch tại phà Tân Châu

Khảo sát viên phụ trách đếm xe hướng từ Đồng Tháp qua An Giang nhưng lại nhập số liệu của hướng ngược lại.

### 1.6.2. Vị trí khảo sát phà Đại Ngãi

Về nội dung khảo sát giao thông tại bờ B bến phà Đại Ngãi. Chúng tôi đã hỏi người phụ trách bến phà Đại Ngãi về việc bán vé qua phà cho các phương tiện tại 4 bến phà (các bờ B-F-E- A như thể hiện trong Hình A1.2) vào ngày 10 tháng 3.



Hình A1.2 4 bờ sông tại phà Đại Ngãi

Ông ấy đã cung cấp số liệu cho chúng tôi dữ liệu (Hình A1.3), và chúng tôi cũng so sánh số liệu này với số liệu mà các khảo sát viên ghi được trong cùng ngày. Số lượng ô tô là như nhau nhưng số lượng xe máy lại có sự chênh lệch khá nhiều. Ông giải thích rằng có một trường hợp đã mua vé tháng, một số người lại làm việc cho các cơ quan nhà nước thì được miễn vé.

	TRAFFIC SURVEY 10/3		TICKET SALES 10/3			
	Riverbank B	Riverbank F	Riverbank B	Riverbank F	Riverbank E	Riverbank A
Motorcycles	959	1024	635	624	640	627
Automobiles	295	319	287	301	347	358
					1,21	1,19

Hình A1.3 Tổng số vé bán được tại phà Đại Ngãi vào ngày 10 tháng 3 năm 2022

Sau khi so sánh số xe qua phà ở 4 cửa bến, có thể thấy số ô tô qua phà từ bờ E và bờ A nhiều gấp 1,2 lần số ô tô qua ở bờ B và F. Do đó, hệ số tác động là 1,2.

### 1.6.3. 42% lượng taxi ở cầu Vàm Cống chạy xe không

Thành phố Cần Thơ là thành phố trung tâm của Đồng bằng sông Cửu Long nên được coi là trung tâm của ma trận OD. Nhu cầu đi lại bằng taxi từ Cần Thơ đến các nơi khác cao nên taxi chạy xe không ở chiều về Cần Thơ cũng cao tương ứng.

Hình A1.4 dưới đây thể hiện hai phương án tuyến di chuyển từ sân bay thành phố Cần Thơ đến thị trấn Lấp Vò hoặc thành phố Cao Lãnh.

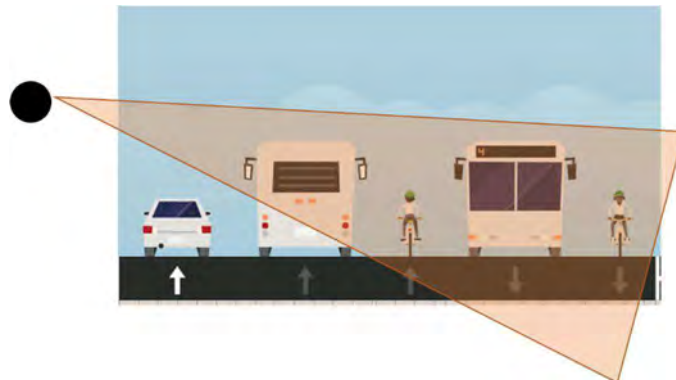


Hình A1.4 Hai tuyến từ Cần Thơ đi Lấp Vò

Tuyến 1 thường được chọn vì thời gian ngắn hơn nhiều so với Tuyến 2. Vì vậy taxi chở khách từ Cần Thơ đi qua cầu Vàm Cống đi về mà không có khách.

### 1.6.4. Khó khăn khi đếm xe bằng máy quay lắp đặt cố định

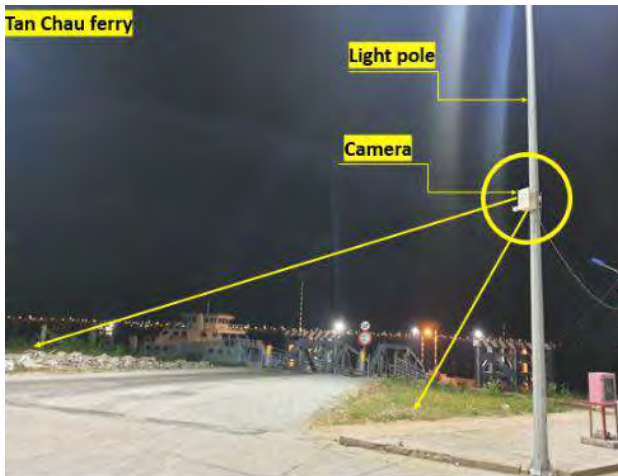
Việc quay video chỉ từ một bên gây khó khăn khi đếm xe cho cả hai hướng. Đoạn đường khảo sát khá rộng, có nhiều loại phương tiện lớn (xe khách liên tỉnh, xe tải) và xe máy nhỏ cùng tham gia. Xe máy có thể bị xe lớn hơn che khuất, nhất là với dòng xe bên kia đường.



Hình A1.5 Góc máy quay

Theo quan sát thực tế, có thể đếm từ hình ảnh ghi được từ một phía. Máy quay được lắp trên cột đèn cao, có đèn chiếu sáng vào ban đêm. Khoảng cách quan sát của máy quay lớn

nên có đủ không gian và thời gian để khảo sát viên đếm xe. Những hình ảnh trích xuất tại các bến phà và cầu cho thấy rõ sự di chuyển của các phương tiện.



Hình A1.6 Vị trí lắp máy quay ở phà Tân Châu



Hình A1.7 Ảnh ban đêm trích từ máy quay lắp tại phà Châu Giang



Hình A1.8 Hình ảnh xe đi bên kia đường tại cầu Vàm Cống

### 1.6.5. Đếm hành khách tại phà

Khoản 2, Điều 23, Luật Giao thông đường bộ Việt Nam 2008 có quy định về việc qua phà, cầu phao như sau:

“Khi xuống phà, đang ở trên phà và khi lên bến, mọi người phải xuống xe, trừ người điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, người bệnh, người già yếu và người khuyết tật.”

Hầu hết những người xuống xe đi bộ đều là hành khách trên xe khách liên tỉnh và xe máy. Trên thực tế, vẫn còn rất nhiều người ngồi trên xe vì nhiều lý do. Do đó, khảo sát viên đã phải cố gắng đếm cả hành khách đi bộ và cả những người còn ở lại trên xe.

Theo quan sát thực tế, khi các phương tiện chờ lên phà, khảo sát có đủ thời gian để đếm hết hành khách, bao gồm cả những người ngồi trên xe và cả khách đi bộ.



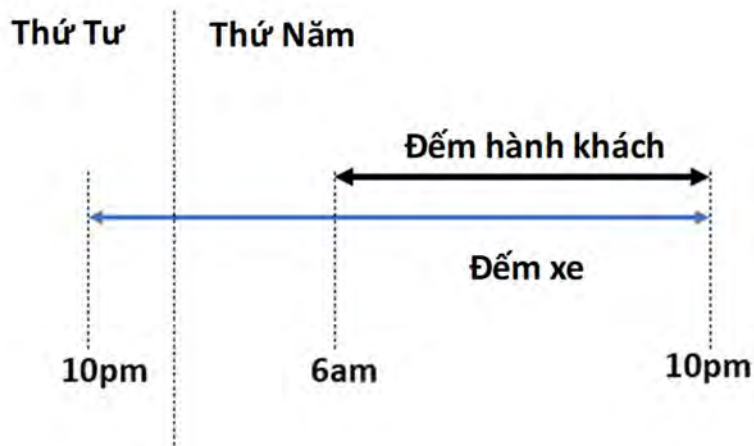
Hình A1.9 Xe máy, hành khách chờ ở trong khu vực mái che bên trái, ô tô bên ngoài

### 1.6.6. Vấn đề về thời gian khảo sát

Theo Điều khoản Tham chiếu thì sẽ tiến hành khảo sát bắt đầu từ 6 giờ sáng, nhưng vì các điểm khảo sát ở vị trí rất xa nhau, nên để đi từ thành phố Cần Thơ đến các địa điểm đó mất nhiều thời gian. Để đảm bảo thuận tiện cho việc khảo sát và tuân thủ các yêu cầu kỹ thuật, thời gian khảo sát được thay đổi như sau:

Tại bến phà Châu Giang, Tân Châu, kế hoạch khảo sát chuyển thành bắt đầu từ 9 giờ sáng và kết thúc vào 9 giờ sáng ngày hôm sau. Thời gian dự kiến tại bến phà Đại Ngãi (4h00 - 21h00) vẫn giữ như cũ.

Tại cầu Vàm Cống, cầu Cần Thơ, kế hoạch đếm phương tiện được thay đổi thành bắt đầu từ 22h hôm trước tới 22h hôm sau. Có nghĩa là bắt đầu từ 22:00 ngày hôm trước và kết thúc cùng lúc với khảo sát đếm hành khách. Lịch khảo sát này thể hiện ở hình dưới đây.



Hình A1.10 Khung giờ khảo sát đếm xe và hành khách tại các cầu

## 2. PHỤ LỤC 2: DANH MỤC CẦU VỪA VÀ NHỎ

Như đã đề cập về chính sách ở phần 8.4.7.2, kế hoạch triển khai cầu tối ưu được cân nhắc trên cơ sở hiện trạng tại các vị trí cầu. Tuy nhiên, trong nghiên cứu sơ bộ này, lượng thông tin có được để lên kế hoạch cầu là rất hạn chế. Đoàn Nghiên cứu chỉ có thể xác định chiều rộng của đường và kênh liên quan trên Google Earth. Với những thông tin như vậy, danh mục các cầu vừa và nhỏ trên toàn tuyến, kể cả đoạn nối dài, đã được lập, có tham khảo kế hoạch đầu tư xây dựng cầu của tỉnh Kiên Giang (tham khảo công văn 864/UBND-KT)

**Bảng A2.1 Danh mục cầu vừa và nhỏ**

Tỉnh	Đoạn	STT	Chiều rộng đường kênh (m)*	Nhịp cầu (m)	Chiều dài cầu (m)	Tình không	Ghi chú
Đồng Tháp	Đoạn 1-1 (-14+311-5+870)	1	12	18	26	-	Cầu hiện hữu
		2	12	18	26	-	Cầu hiện hữu
		3	105	6x33	206	-	Cầu hiện hữu
		4	6+22+4	12,5+18,6+12,5	51.6	10x3	
		5	4+15+4	24,5	32.5	10x3	
		6	4+28+7,5	33+33+33	107	15x4	
		7	4+15+4	BA+24,5+BA	42.5	10x3	
		8	4+28+7,5	33+33+33	107	15x4	
		9	3+12+3	24,5	32.5	10x3	
		10	3+12+3	24,5	32.5	10x3	
		11	3+12+3	24,5	32.5	-	Cầu hiện hữu
	Đoạn 1-2 (-5+870-0+00)	1	10	12,5	20.5	-	Cầu hiện hữu
		2	90	11x40	448	-	Cầu hiện hữu
		3	10	12,5	20.5	-	Cầu hiện hữu
		4	3+20+3	18,6+18,6+18,6	63.8	-	Cầu hiện hữu
		5	22	18,6+24,5+18,6	69.7	-	Cầu hiện hữu
		6	3+20+3	18,6+18,6+18,6	63.8	-	Cầu hiện hữu
	Đoạn 1-3 (0+00-Ô Môn)	1	6+25+6	12,5+18,6+12,5	51.6	15x4	
		2	6+25+6	12,5+18,6+12,5	51.6	15x4	
		3	3+11+3	24,5	32.5	10x3	Giả định
		4	6+25+6	12,5+18,6+12,5	51.6	15x4	
		5	3+12+3	24,5	32.5	10x3	
		6	3+10+3	24,5	32.5	10x3	Giả định
		7	0+20+4	24,5+BA	37.5	10x3	
		8	4+30+4	BA+33+BA	51	15x4	
		9	4+15+4	BA+24,5+BA	42.5	10x3	

Tỉnh	Đoạn	STT	Chiều rộng đường kênh (m)*	Nhịp cầu (m)	Chiều dài cầu (m)	Tĩnh không	Ghi chú		
		10	4+20+4	BA+33+BA	51	10x3			
		11	3+12+3	BA+24,5+BA	42.5	10x3			
		12	3+20+3	BA+18,6+BA	36.6	10x3			
		13	3+20+3	BA+24,5+BA	42.5	10x3			
		14	3+20+3	33+33+33	107	10x3			
		15	3+25+3	BA+33+BA	51	10x3			
		16	4+20+4	33+33+33	107	10x3			
		17	3+15+3	18,6+18,6+18,6	63.8	10x3			
		18	3+15+3	BA+18,6+BA	36.6	10x3			
		19	3+15+3	12,5+24,5+12,5	57.5	10x3			
		20	3+15+3	BA+18,6+BA	36.6	10x3			
		21	4+15+0	3x40+48+72+48 +4x40+44+40	510	10x3			
			5+42+3			30x7			
		22	3+20+7,5	12,5+18,6+12,5	51.6	10x3			
		23	4+15+4	BA+18,6+BA	36.6	10x3			
		24	4+15+4	BA+18,6+BA	36.6	10x3			
		Cần Thơ	Đoạn 2-1 (Ô Môn)						
			Đoạn 2-2 ( Ô Môn - 45+750)	1	3+12+3	24,5	32.5	10x3	
				2	3+12+3	12,5+24,5+12,5	57.5	10x3	
				3	3+15+3	12,5+24,5+12,5	57.5	10x3	
				4	3+15+3	12,5+18,6+12,5	51.6	10x3	
				5	3+12+3	24,5	32.5	10x3	
				6	3+15+3	BA+24,5+BA	42.5	10x3	
				7	7,5+30+7,5	12,5+24,5+12,5	57.5	15x4	
8	5+25+5			12,5+18,6+12,5	51.6	10x3			
9	3+15+3			24,5	32.5	10x3			
10	5+20+5			12,5+18,6+12,5	51.6	10x3			
11	0+32+9			24,5+33+24,5	90	25x6			
12	5+25+5			12,5+24,5+12,5	57.5	10x3			
13	3+25+3			12,5+18,6+12,5	51.6	10x3			
14	3+15+3			12,5+18,6+12,5	51.6	10x3			
15	3+20+3	BA+24,5+BA	42.5	10x3					

Tỉnh	Đoạn	STT	Chiều rộng đường kênh (m)*	Nhịp cầu (m)	Chiều dài cầu (m)	Tính không	Ghi chú		
		16	3+15+3	BA+18,6+BA	36.6	10x3			
		17	4+25+4	12,5+24,5+12,5	57.5	10x3			
		18	3+15+3	BA+18,6+BA	36.6	10x3			
		19	3+15+3	BA+18,6+BA	36.6	10x3			
		20	3+15+3	BA+18,6+BA	36.6	10x3			
		21	3+12+3	BA+18,6+BA	36.6	10x3			
		22	3+20+3	12,5+24,5+12,5	57.5	10x3			
		23	3+15+3	BA+18,6+BA	36.6	10x3			
		24	3+11+3	24,5	32.5	10x3	Giả định		
		25	5+35+5	24,5+33+24,5	90	25x6			
		26	3+12+3	BA+24,5+BA	42.5	10x3			
		27	3+12+3	BA+24,5+BA	42.5	10x3			
		28	3+12+3	BA+24,5+BA	42.5	10x3			
		29	3+15+3	BA+33+BA	51	10x3			
		30	3+25+3	24,5+33+24,5	90	10x3			
		31	0+12+0	33	41	10x3			
		32	0+12+0	33	41	10x3			
		33	5+45+5	3x33	107	15x4			
		34	3+15+3	BA+24,5+BA	42.5	10x3			
		35	3+15+3	33+33	68	10x3			
		36	3+25+3	12,5+18,6+12,5	51.6	15x4			
		37	3+15+3	24,5	32.5	10x3			
		38	3+15+3	24,5	32.5	10x3			
		39	3+20+3	BA+24,5+BA	42.5	10x3			
		40	3+15+3	24,5	32.5	10x3			
		41	3+22+3	18,6+18,6+18,6	63.8	10x3			
		Kiên Giang	Đoạn 3-1 (45+750-61+800)	1	3+20+3	18,6+18,6+18,6	63.8	10x3	
				2	3+15+3	12,5+18,6+12,5	51.6	10x3	
				3	3+20+3	18,6+18,6+18,6	63.8	10x3	
				4	3+12+3	12,5+18,6+12,5	51.6	10x3	
				5	3+15+3	18,6+18,6+18,6	63.8	10x3	
				6	3+30+3	5x24,5	130.5	15x4	
				7	0+20+3	12,5+18,6+12,5	51.6	10x3	

Tỉnh	Đoạn	STT	Chiều rộng đường kênh (m)*	Nhịp cầu (m)	Chiều dài cầu (m)	Tĩnh không	Ghi chú
		8	3+20+3	12,5+18,6+12,5	51.6	10x3	
		9	3+20+3	12,5+18,6+12,5	51.6	10x3	
		10	3+20+3	12,5+18,6+12,5	51.6	10x3	
		11	5+45+9	3x40+48+72+48+3x40	416	30x7	
		12	3+20+3	5x24,5	130.5	10x3	
		13	3+20+3	18,6+18,6+18,6	63.8	10x3	
		14	5+22+5	18,6+18,6+18,6	63.8	10x3	
		15	5+25+5	12,5+18,6+12,5	51.6	10x3	
		16	3+20+3	18,6+18,6+18,6	63.8	10x3	
		17	5+30+5	5x24,5	130.5	15x4	
	Đoạn 3-2 (61+800-66+150)	1	3+18+0	12,5+18,6	39.1	10x3	
		2	7,5+25+3	18,6+18,6+18,6	63.8	10x3	
		3	3+25+3	3x33	107	10x3	
		4	3+12+3	12,5+18,6+12,5	51.6	10x3	
		5	5+30+5	5x24,5	130.5	15x4	

Lưu ý\*: Chiều rộng của đường và kênh căn cứ vào kết quả đo trên Google Earth.  
 Nguồn: Đoàn Nghiên cứu